

Угольщики готовы взять на себя финансирование работ по развитию станции Улак

В числе объектов нового пускового космического комплекса «Восточный» будет железная дорога

Психологи выпустили специальное методическое пособие для локомотивных бригад

Больше века назад появились разработки профессора Сергея Карейши, поменявшие облик целой отрасли

От редакции

Кадры решают всё

Слишком многое в реформах завязано на людях, а людям, как известно, свойственно ошибаться. Поэтому не случайно, что проходящие в ОАО «РЖД» процессы привели к созданию системы дополнительного корпоративного образования руководящего звена компании. Корпоративный университет ОАО «РЖД», в рамках которого теперь реализуются долгосрочные программы обучения, нацеленные прежде всего на повышение развития корпоративных компетенций холдинга, на днях отметил годовщину своей успешной работы. Что немаловажно – каждому участнику обучения перед началом занятий в университете предстоит определить приоритетные направления личностного развития, составить индивидуальный план. И сами «студенты», и те, кому довелось наблюдать процесс обучения со стороны, единодушно отмечают, что проект удался. Словом, все в один голос признают, что принятый вектор развития образовательного процесса в компании, по крайней мере для руководителей высшего звена, выбран верно. Однако нельзя не признать, что это только верхушка айсберга. В конце концов руководителями, равно как и генералами, не рождаются, ими становятся. А начало становления специалистов, да и самой личности как таковой проходит у подножия айсберга – в колледжах, техникумах, университетах. И тут уместно вспомнить – а как же там, внизу, выстроено обучение? Может ли похвастаться отлаженная ещё в советское время система среднетехнического и высшего образования чем-либо подобным тому, что осуществляют РЖД в рамках подготовки своего руководящего звена? На прошедшем в июне заседании в Росжелдоре, которое и было посвящено отраслевому вузовскому образованию в преломлении к инновационным работам, отмечались серьёзные недостатки именно в подготовке самих студентов. Говорилось о проведении масштабной инвентаризации выполняемой транспортными вузами работы. Необходимо выстраивание целостной вертикали всей системы образования железнодорожного транспорта. Индивидуальный подход в процессе обучения и подготовка специалистов в контакте с психологами крайне важны. Доверяя специалисту то или иное направление работы, а порой и жизни людей – ведь речь идёт о транспорте, нужно понимать, как он сумеет воспользоваться полученными знаниями, сможет ли он оперативно принять порой единственно верное решение.

Цифра дня

1,3 млрд

руб. направят ОАО «РЖД» в 2011 году на развитие и дооснащение эксплуатационного вагонного комплекса.

Блиц

Столицу разгрузят

ЦТУ перенесёт таможенные посты за пределы Москвы



Валерий Селезнёв, первый заместитель начальника Управления по таможенному контролю Центрального таможенного управления Федеральной таможенной службы

– Валерий Иванович, недавно появилась информация о том, что Центральное таможенное управление планирует выставить таможенные посты, расположенные на железнодорожных станциях, за пределы Москвы.

С какой целью планируете осуществить этот проект? – Железнодорожные станции расположены в черте города, а склады временного хранения морально устарели и не имеют возможности для расширения. В среднем ежемесячно в регион деятельности Московского железнодорожного таможенного поста поступает 2100 железнодорожных контейнеров и 360 вагонов. Для перевозки по территории Москвы такого объема товаров ежедневно необходимо около 150 автотранспортных средств, которые отрицательно сказываются на ситуации на автоторогах Москвы. – На какие станции придёт основная нагрузка по таможенному декларированию грузов? – Большую часть таможенного декларирования грузов, поступающих железнодорожным транспортом, осуществляли на наиболее крупных станциях. За период с 1 января 2011 года по 30 июня

2011 года основной объём таможенного декларирования товаров (81%), перемещаемых железнодорожным транспортом, приходится на таможенные подразделения, расположенные на станциях Октябрьская, Павелецкая, Кунцево-2, Митьково-2, Киевская. Меньший объём декларирования (19%) приходится на таможенные подразделения, расположенные на станциях Смоленская, Рязанская и в багажном отделении на Казанском вокзале. – Таможенное оформление грузов, перевозимых автомобильным транспортом, тоже планируется перенести за пределы Москвы? – Центральным таможенным управлением в 2008–2011 годах уже проведены мероприятия по выводу из Московского региона таможенного оформления товаров, перевозимых автомобильным транспортом, и по созданию оптимальной инфраструктуры. БЕСЕДОВАЛА ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

Документ

Растянули финансы

Целевым показателем на транспорте добавили четыре года



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Минтранс подготовил проект концепции государственной программы «Развитие транспортной системы до 2019 года».

Согласно концепции общий объём финансирования транспортной системы страны с 2012 по 2019 год составит 13,684 трлн руб., из них федеральный бюджет выделит чуть больше 7 трлн, региональные бюджеты – 135 млрд, а компании – 6,5 трлн. По сути новый документ является переделанным и продлённым до 2019 года вариантом ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Основными результатами её реализации, как отмечают авторы, станет «снижение транспортёмкости ВВП на 1% к уровню 2010 года, что означает повышение эффективности функционирования транспортного комплекса и снижение доли транспортных издержек в цене готовой продукции». Подпрограмма «Железнодорожный транспорт» предусматривает выделение из федерального бюджета на ближайшие восемь лет 358,5 млрд руб. Средства пойдут через Росжелдор на компенсацию

Чтобы реализовать все проекты «Стратегии-2030», начинать их финансирование требуется уже сейчас

потерь в доходах из-за государственного регулирования тарифов (294,4 млрд руб.), на создание условий для реализации самой подпрограммы (3,2 млрд руб.), подготовку специалистов для обеспечения транспортной безопасности (60 млрд руб.). Для сравнения: в ФЦП «Развитие транспортной системы России с 2010 по 2015 год» предусматривалось бюджетное финансирование в размере 380 млрд руб. Поэтому большинство показателей, которые должны были быть достигнуты к 2015 году (к примеру, ввод новых километров железнодорожных путей, повышение скорости движения грузов, контейнеров), в новой госпрограмме просто перенесены на 2019 год. «До 2014 года мы брали показатели финансирования, предусмотренные в бюджетных проектировках 2012–2014 годов на развитие транспортной системы. А для расчёта последующего финансирования использовали бюджетный дефлятор, – говорит один из разработчиков программы

генеральный директор Центра стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом Елена Мясоедова. – Нам были заданы довольно жёсткие условия: Минфин расписал определённые расходы по секторам, и в рамках этих бюджетных возможностей мы должны были достигать тех целей, которые были возможны». Руководитель департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Валерий Веремеев считает, что проект концепции пока ещё сырой и его можно оценить как не соответствующий «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», которая была принята правительством. «Мы показали, что для того, чтобы соответствовать параметрам «Стратегии -2030», к существующей инвестиционной программе РЖД нужно до 2015 года добавить ещё 400 млрд руб.», – говорит Валерий Веремеев.

> Окончание | 2

Разбор

Работать над ошибками

Вновь главной причиной брака стал человеческий фактор

Человеческий фактор стал причиной столкновения двух грузовых поездов, которое произошло 14 июля 2011 года на станции Коченево Новосибирского региона Западно-Сибирской железной дороги.

Такой вывод был сделан в минувшую субботу на разборе у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова. Присутствовавшие на разборе представители дороги сообщили, что при отправлении грузового поезда № 2027 с электровозом 2ЭС6 было допущено боковое столкновение с поездом № 3091, следовавшим с электровозом ВЛ10, с последующим сходом одной секции этого электровоза. Ущерб был нанесён самой инфраструктуре: убытки оцениваются в 166 тыс. руб. Причиной столкновения грузовых поездов явился проезд запрещающего показания

выходного светофора поездом № 3091, локомотивная бригада которого отвлеклась от наблюдения за показаниями светофора, не повторяла в соответствии с регламентом переговоров и не выполняла требований показаний светофоров, а машинист неверно воспринял и повторил информацию, полученную от дежурной, превысив скорость при подъезде к выходному светофору. При этом регламент переговоров был нарушен и дежурной по станции, которая не проконтролировала правильности действий машиниста. В результате машинист второго грузового поезда ошибочно воспринял показание одного выходного светофора за сигнал другого. Было также установлено, что помощник машиниста локомотива другого поезда... дремал и никак не реагировал на замечания машиниста.

Отмечено несколько основных проблем, которые способствовали крушению. Помимо невнимательности бригады и невыполнения ими предписанных действий, выявилось нарушение порядка пользования локомотивной аппаратурой САУТ, недостатки типового решения по кодированию приёмо-отправочного пути станции. Вадим Морозов потребовал, чтобы совместными усилиями департамента автоматики и телемеханики, департамента технической политики компании с привлечением отраслевой науки были приняты меры по предупреждению подобных происшествий. При этом особое внимание при подготовке локомотивных бригад обратить на алгоритм работы дополнительных устройств безопасности (САУТ, КЛУБ и др), установленных на локомотивах.

Олег Борисов

Интервью

Учёт по стандарту



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Галина Крафт, главный бухгалтер ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» находится на стадии структурных преобразований. Ряд филиалов выделяется в дочерние общества, а структурные подразделения, входившие в состав железных дорог, преобразуются в функциональные вертикали.

– Галина Васильевна, каким образом в этой ситуации организуется ведение бухгалтерского и налогового учёта? – Теперь он сосредоточен в отдельном специализированном филиале – Центре корпоративного учёта и отчётности «Желдоручёт». Процесс организован по принципу «заказчик – исполнитель», где заказчиком выступает филиал или подразделение ОАО «РЖД», а исполнителем – «Желдоручёт». На сегодня этот центр занимается ведением бухгалтерского и налогового учёта не только филиалов компании, но и некоторых дочерних обществ. Порядок взаимодействия между «Желдоручётом» и заказчиком стандартизирован на основе типового регламента, определяющего все особенности документооборота, что позволяет за короткий срок организовать ведение бухгалтерского и налогового учёта любого филиала с сохранением всех требований учётной политики компании. Кроме того, утверждённый подробный альбом форм всех первичных учётных документов ОАО «РЖД» позволяет существенно повысить качество первичного документооборота, упростить работникам процесс их заполнения. Каждый заказчик проинструктирован и знает, какие документы и каким образом необходимо оформлять. При этом работники «Желдоручёта» готовы оперативно давать консультации работникам заказчика о порядке заполнения первичной документации. – Как это повлияло на работников?

– На начальном этапе любой реформы складывается ощущение хаоса, так как рушатся устоявшиеся правила, однако сегодня мы уже можем констатировать о заметных положительных эффектах, один из которых – это существенно возросло качество первичной документации и дисциплины её предоставления. Введение чётких регламентов систематизировало взаимоотношения не только между заказчиком и «Желдоручётом», но и между работниками заказчика. Благодаря стандартизации документооборота работодатель не может предъявлять необоснованных или произвольных требований к документам, поступающим от работника. Например, оплата труда работников и предоставление соцгарантий осуществляется на основании документов, которые укрупнённо можно разделить на группы: – документы, связанные с кадровым учётом (трудовые договоры, табели учёта рабочего времени, приказы о направлении в командировку, предоставлении отпусков, об отгулах и иные аналогичные документы); – документы, устанавливающие размеры оплаты труда и социальных гарантий (положения о поощрении, выплате материальной помощи, коллективные договоры и иные локальные нормативные акты).

> Окончание | 4

Официально

УВАЖАЕМЫЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ!
В целях удовлетворения спроса на перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также повышения эффективности использования приватного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», информируем вас о том, что с 5 августа 2011 года на электронной информационной площадке (ЭИП), открытой на сайте ОАО «РЖД», будет размещаться информация о потребностях грузоотправителей в подвижном составе, необходимом для выполнения перевозок грузов, заявляемых ими при отсутствии договоров с владельцами подвижного состава, а также контактная информация о таких грузоотправителях. При определении стоимости использования подвижного состава, принадлежащего владельцам подвижного состава, для удовлетворения потребностей грузоотправителей в погрузочных ресурсах, информация о которых будет размещаться ОАО «РЖД» на ЭИП, предлагается исходить из необходимости обеспечения размера совокупных транспортных расходов грузоотправителей, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом, не выше установленных Прейскурантом № 10-01 и Тарифным руководством № 2 для вагонов общего парка. Доступ владельцев подвижного состава к информации о потребностях грузоотправителей в погрузочных ресурсах, размещаемой ОАО «РЖД» на ЭИП, будет осуществляться при условии их регистрации на ЭИП.

В рамках ЭИП грузоотправители и владельцы подвижного состава при согласовании условий использования подвижного состава при перевозках грузов могут заключать соответствующие договоры. Одновременно в целях снижения издержек, возникающих в ходе оформления гражданско-правовых отношений между участниками товарного рынка услуг по предоставлению подвижного состава, ОАО «РЖД» предлагает лицам, заинтересованным в перевозках грузов железнодорожным транспортом, могут обратиться за заключением агентских договоров, размещены на сайте ОАО «РЖД» www.rzd.ru в разделе «грузовые перевозки».

Вице-президент ОАО «РЖД»
САЛМАН БАБАЕВ

Документ

Растянули финансы

> Начало | 1

Заведующий лабораторией транспортно-логистических систем Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Юрий Щербанин полагает, что в скором времени в рамках госпрограммы всё равно грядёт значительное перераспределение средств в пользу железнодорожного транспорта.

«Расходы на подготовку к чемпионату мира по футболу 2018 года ОАО «РЖД» оценивает в районе 3 трлн руб., поэтому после того, как закончится проектирование, нужно будет перебрасывать средства с других видов транспорта на железнодорожный, поскольку взять их больше неоткуда», – считает Юрий Щербанин. Руководитель группы № 19, которая готовит предложения для правительства по транспорту для социально-экономической стратегии развития страны до 2020 года, Михаил Блинкин полагает, что в новой госпрограмме есть существенные «белые поля». «Каждая отрасль здесь идёт свой дорогой, и в конце концов их интересы столкнутся не только в Москве и в Санкт-Петербурге, но и в других городах», – говорит Михаил Блинкин. – Нужно будет построить крупный логистический центр для переработки грузов, поступающих в город, а городская инфраструктура этого не позволит сделать. В госпрограмме нет никаких связей между строительством, энергетикой и транспортом, и никто за эти связи в стране не отвечает». Как сообщила Елена Мясоедова, сейчас проект госпрограммы отправлен в Минфин и Минэкономразвития. При этом начать действовать она должна уже со следующего года.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Перспективы

Путь к Эльге

Угольщики готовы инвестировать в проект развития станции Улак



ФОТОГРАФИЯ: ТАСС

Менее чем через месяц будет отправлен первый состав с углем Эльгинского месторождения.

Пробный поезд планируется организовать 15–20 августа.

Об этом говорилось на встрече представителей компании «Мечел», которая разрабатывает Эльгинское угольное месторождение, и руководства Дальневосточной дороги.

Напомним, для освоения его запасов от станции Улак с 2008 года строится подъездной путь длиной 322 км. Пока ещё продолжается строительство линии, на котором занято около 70 подрядных организаций и более 3 тыс. человек. Его намечено завершить к концу года. Однако добываемый на Эльге уголь решено по временной схеме довозить сначала самосвалами до готового участка железной дороги, где затем и перегружать в вагоны.

Как сообщил главный инженер ООО «Мечел – Транс Восток» Василий Жуков, до конца года планируется отгрузить на дорогу около 250 тыс. тонн угля. В 2015-м уже может быть отправлено 6,9 млн тонн. Эль-

Запасы угля на Эльгинском месторождении на долгие годы обеспечат Дальневосточной дороге погрузку

гинский уголь будет идти как на внутренний рынок, так и на экспорт – сначала через порт Посьет, а в перспективе через терминал в порт Ванино.

Но уже сегодня «Мечелу» необходимо решить ряд важных вопросов с железнодорожниками. Так, для приёма угольных маршрутов требуется развитие станции Улак. Реконструкция планируется в два этапа: на первом надо удлинить приёмо-отправочные пути, уложить стрелки, на следующем – построить дополнительное путевое хозяйство, внедрить системы электрической централизации.

При этом «Мечел» готов взять финансирование работ на себя, но компании нужна схема возврата инвестиций.

«Сегодня компания «Петропавловск», осваивающая

Кимкано-Сутарское железнодорожное месторождение, строит раздельный пункт близ станции Известковая. По окончании строительства они передают объект ОАО «РЖД», в свою очередь получая скидки по тарифам на определённый срок. Здесь можно пойти тем же путём», – говорит начальник ДВЖД Михаил Заиченко.

Данный вопрос будет скоро рассмотрен в ОАО «РЖД».

Кроме того, «Мечелу» необходимо получить от компании технические условия на железнодорожное обеспечение будущего терминала в Ванино. Его строительство намечено на конец 2011-го – начало 2012 года.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

В досье

Эльгинское месторождение каменного угля – крупнейшее в России. Расположено в юго-восточной части Якутии, в 415 км к востоку от Нерюнгри. Доказанные запасы угля составляют 2,7 млрд тонн, прогнозные – 30 млрд тонн.

Конкурс

Алгоритм победы

Пассажиры вычислили стоимость проезда в электричке

В минувший четверг были подведены итоги конкурса «На лучшее предложение по формированию тарифов на проезд в пригородном сообщении в ближайшем Подмоскovie на расстоянии от 0 до 53 км от Москвы». Его с 28 апреля по 15 мая проводила ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» совместно с Московской железной дорогой.

Комиссией было рассмотрено более 250 предложений, которые поступили от пассажиров, пользующихся ежедневно электропоездами. Все предложения были проанализированы специалистами, и в результате были выбраны два лучших. Авторы которых – Борис Феликсон и Олег Фахурдинов – и стали победителями конкурса.

Генеральный директор ОАО «Центральная ППК» Александр Кузьмин поблагодарил их за участие в конкурсе и вручил ценные

призы: ноутбук и телефон соответственно. Письма победителей лягут в основу предложений, которые ОАО «Центральная ППК» внесёт в субъекты Федерации для утверждения.

Как отметил Борис Феликсон, снижение стоимости билета поможет сократить и число безбилетников и положительно скажется на выручке пригородной компании. По его словам, причина большого количества «зайцев» – чрезвычайно высокая цена на билеты. Если ежедневно ездить на работу через несколько зон, приходится отдавать столь высокую долю своего заработка, что работа как таковая смысла просто не имеет. Также и условия перевозки в час пик таковы, что возникает устойчивое желание не платить за столь «качественный» сервис. Вторая причина – огромные очереди в кассы. Даже если есть желание приобрести билет, это бывает трудно сделать.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

ЧП

Правда дорожке денег

Граждане КНР, чьи родные погибли в железнодорожной катастрофе, отказываются от компенсаций

По версии властей, в железнодорожной катастрофе 23 июля в КНР погибли 40 человек, количество пропавших без вести до сих пор неизвестно.

После столкновения двух поездов, причиной которого официально называют сбой сигнального оборудования, были уволены руководитель Шанхайского железнодорожного управления Лун Цзин и его заместитель Хэ Шэнли. Родственникам погибших назначили компенсации в 915 тыс. юаней (около \$142 тыс.).

При этом демонстрации в память о погибших разгоняет полиция, а СМИ, пишущие о катастрофе, подвергаются жёсткой цензуре. Из 40 семей,

чьи родственники признаны погибшими, 30 отказались от компенсаций – вместо денег они требуют правды о причинах катастрофы, поскольку считают, что правительство ускоренными темпами развивает скоростное

структуры скоростных поездов – это один из трендов, на который китайцы делают акцент уже несколько лет, поэтому скандал с катастрофой неудобен именно как имиджевый. Китайские власти изменят подход к развитию

Демонстрации в память о погибших разгоняет полиция, а СМИ подвергаются жёсткой цензуре

движение в ущерб обеспечению его безопасности.

Ведущий эксперт Центра политической конъюнктуры Павел Салин считает, что власти Китая после катастрофы изменят подход к развитию сети скоростного движения. «Развитие инфра-

скоростных поездов, но с точки зрения рекламы и позиционирования, потому что основа национальных успехов – дешёвая рабочая сила и экономия на деталях – останется неизменной», – считает Павел Салин.

КОНСТАНТИН ФИЛАТОВ

лотерея железных дорог

Тираж № 10 от 28.07.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
№ 5	xxxxxxx xxx42	215	981
№ 4	xxxxxxx xxx053	17	6 204
№ 3	xxxxxxx xx2211	2	52 735
№ 2	xxxxxxx x57152	0	0
№ 1	2010555 667838	1	210 940
СУПЕРПРИЗ	1838102 286453	0	0
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			1 254 238

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)

Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигрышей начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рощинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru

Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 www.zdloto.ru

Вакансии

ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.
График работы: 5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

На размещение объявлений в разделе «Classified» действуют специальные цены.
Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66; факс: 624-78-53; e-mail: welcome@gudok.ru



Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Приволжская

Разгрузят направление

Расширяют последний однопутный участок



Летом, когда много пассажиров, проблемы на однопутных участках ощущимее

Строительство второго пути на перегоне Саратов-3 – Примыкание увеличит пропускные возможности направления Сызрань – Саратов – Волгоград.

На участке Саратов-3 – Примыкание уже выполнены подготовительные работы: вынесены кабели связи и устройства СЦБ, а также установлены опоры контактной сети, отсыпается земляное полотно. «Начался монтаж новой контактной подвески, завершаются работы по удлинению водопропускных труб. В августе наметили уложить вторые пути на перегоне, всего 0,8 км, а в сентябре – приступить к реконструкции стрелочных горловин станции Примыкание с изменением специализации путей», – говорит начальник сектора развития пропускных способностей Приволжской дирекции управления движением Роман Ерохин.

Пока же небольшой перегон Саратов-3 – Примыкание – единственный однопутный участок на главном двухпутном пути Саратов – Петров Вал (Волгоград).

«Проблем этот лимитирующий участок создаёт много, особенно летом, когда ощутимо прибавляется количество пассажирских и пригородных поездов. В 2011 году коэффициент его загрузки приблизился к единице. Это значит, что он исчерпал свои пропускные возможности и сдерживает существующий грузопоток, снижает участковую скорость», – поясняет Роман Ерохин.

Возникают сложности и с плановыми «окнами» по содержанию пути, требующие двухчасовой остановки движения.

Сегодня пропускная способность участка не превышает 63 пар поездов в сутки. Но когда он станет двухпутным, возможности увеличатся до 153 пар. «Это позволит предположительно до 2015 года – до момента строительства западного обхода Саратовского узла – создать резерв пропускной способности», – отмечает Роман Ерохин.

Параллельно со строительством вторых путей на перегоне возводят два поста безопасности. Будут построены две платформы на остановочном пункте Зуборезный.

Инга Быкова,
Соб. корр. «Гудка»
Саратов

Проект

Осенний старт

Космодрому не обойтись без инфраструктуры

В сентябре начнётся строительство космодрома в Амурской области. В числе объектов нового пускового комплекса будет железная дорога.

Космодром «Восточный» разместится на территории общей площадью около 700 кв. км. Как сообщил полномочный представитель Президента России в ДФО Виктор Ишаев во время посещения будущего места строительства, сейчас завершается разработка основной проектной документации. В сентябре начнутся подготовительные строительные работы. А масштабная стройка развернётся во втором квартале 2012 года.

По планам Роскосмоса, всего через четыре года должна быть введена в эксплуатацию первая очередь инфраструктуры, обеспечивающей функционирование космодрома.

Всего предстоит возвести порядка 1,6 тыс. объектов, в том числе транспортных коммуникаций. Предусмотрено строительство железной и автомобильной дорог, включая подъездной путь от станции Ледяная.

Соответственно будут востребованы перевозки стройматериалов. По данным заместителя руководителя Роскосмоса Александра Лопатина, только ежегодная потребность строителей в песке и щебне оценивается почти в 900 тыс. куб. м. Также потребуются немалые объёмы цемента, извести, термоблоков.

Павел Усов,
Соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Сезон

Успеть до зимы

Недоделки прошлых лет и растущие перевозки мешают ремонтной кампании Забайкальской и Дальневосточной магистралей



Результат летней ремонтной путевой кампании может оказаться почти на 5% ниже запланированного.

Как рассказал в прошлый понедельник на совещании у президента ОАО «РЖД» начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов, к концу года на сети всеми видами будет отремонтировано 4822 км. Это более чем на 200 км ниже плановых параметров, или 95,6% от намеченного.

Серьёзное отставание имеет Забайкальская дорога. Здесь к 1 августа итог ремонта составит 66,7%.

«Это связано с тем, что дорога неудовлетворительно подготовилась к летней путевой кампании. С начала года из 200 держжек «окон», которые были на сети, 44 приходится на ЗабЖД, в том числе 14 держжек только в июле. Основные причины – несоблюдение технологии работ и отказы технических средств во время «окон», – говорит начальник дирекции.

Кроме того, имеет отставание также Дальневосточная – 82,5% на 1 августа.

«Однако здесь с точки зрения дальнейшей выправки ситуации дела пока обстоят нормально», – отметил Павел Иванов.

На ЗабЖД причиной отставания, по словам начальника производственного отдела

Трудно совмещать ремонтные работы с растущими объёмами перевозок

Забайкальской дирекции по ремонту пути Ольги Логиновой, назвали большое количество недоделок, накопившихся с прошлых лет.

«С недоделками сдали участки в 2008, 2009, 2010 годах, и теперь их необходимо устранить до 1 августа – есть такое распоряжение руководства компании. И это при-

Устранять недостатки приходится в ущерб ремонтно-путевым работам плана текущего года

ходится делать в ущерб ремонтно-путевым работам плана текущего года, – говорит Ольга Логинова. – А ещё трудность в том, что сейчас в связи со сложной поездной обстановкой движущие вынуждены отменять почти все «окна».

Ремонтники не отрицают своей вины, однако отмечают, что были трудности с выделением им локомотивов в «окна».

Заместитель начальника Дальневосточной дирекции по ремонту пути Виталий Зозуля также отметил, что причина отставания от графика – непредоставление «окон», вызванное ростом объёмов перевозок.

Кроме того, значительно увеличен план работ. Для сравнения, в 2011 году на ДВЖД предстоит отремонтировать около 884 км пути, тогда как в 2010-м разными видами ремонта было охвачено более 656 км. «Мы в прошлом году шли буквально на пределе, в этом ещё сложнее. Хотя материалы есть, люди тоже», – сказал Виталий Зозуля.

Как уточнил начальник отдела предоставления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой службы движения

Дальневосточной дирекции управления движением Игорь Волк, отставание сложилось только на однопутном участке Комсомольск – Ванино. Действительно, на данном направлении растёт грузопоток. И чтобы уйти от проблемы, на уровне компании принято решение предоставлять здесь раз в четыре дня 10-часовое «окно».

«В связи с этим нам сейчас каждый день направляют на 150 вагонов меньше», – говорит Игорь Волк.

Такая мера позволит завершить запланированный объём капитальных работ на участке Комсомольск – Ванино до 15 октября.

Игнат Вьюгин

Сервис

Вниманию встречающих

Подать машину прибывшим пассажирам теперь можно без проблем



Асфальт на парковке положили в рекордно короткие сроки – теперь можно не бояться выбоин

Желенными чемаданами были вынуждены идти с поездов и электричек через всю привокзальную площадь на центрального улицы Ленина и там ловить машину. «Такое положение дел, конечно, нас не устраивало, и мы обратились к кемеровскому мэру Владимиру Михайлову. Он тут же дал задание дорожникам реконструировать автостоянку», – рассказала Надежда Мурзина. Новый асфальт и бордюры положили в рекордно короткие сроки, всего за три дня. В Кемеровском дорожно-

строительном управлении заверили, что новый асфальт прослужит не менее 15 лет. Но это при условии, что на привокзальную автостоянку не будет заезжать большегрузный транспорт. Сейчас у Кемеровского вокзала, как шутят сами горожане, не только многолюдно, но и «многомашинно». «Главное, что людям стало удобно», – довольна начальник Кемеровского вокзала. Анатолий Болдырев, Соб. корр. «Гудка» Кемерово Фото автора

Переезд

Ближе к соседу

Эстония переносит таможенный контроль на границу с Россией



Посту в Тарту нашли новое место за чертой города

там создана новая, современная инфраструктура для приёма поездов, тогда как в Тарту зона таможенного контроля располагалась фактически в центре города и для её расширения не было места. «Не совсем понятно, как решится вопрос с переводом персонала, ведь люди, занятые в обслуживании поездов в таможенной зоне, живут в основном в Тарту», – отметил эксперт.

Денис Виксне

Как рассказала «Гудку» старший специалист Тартуского таможенного центра обслуживания Надежда Долгина, таможенный пост в Тарту был значительно удалён от границы с Россией. «До сих пор вагоны, пришедшие из России, направлялись на таможенные процедуры непосредственно в Тарту, хотя они должны осуществляться в приграничной зоне сразу после пересечения границы», – отметила она. «В Койдуле подготовлена соответствующая таможенная инфраструктура, поэтому никаких заминок при переносе таможенного оформления быть не должно», – добавила она. Пресс-секретарь Эстонской железной дороги Урмас Глазе отметил, что для железнодорожников перенос таможенного контроля на границу не вызовет никаких неудобств. «Все службы железной дороги, которые были задействованы в обслуживании поездов, прибывающих в зону таможенного контроля, будут переведены в Койдулу. С 1 августа грузовые поезда не будут останавливаться в Тарту. Это хорошо и для самого города, поскольку исчезают неудобства, связанные со скоплением подвижного состава», – отметил представитель железной дороги. Эксперт Фонда развития Эстонии Хейдо Витсур отметил, что перенос таможенного контроля на границу имеет технические преимущества, поскольку

Интервью

Учёт по стандарту

Система налоговой и бухгалтерской отчётности в компании работает чётко, прозрачно и качественно

>Начало | 1

Эти документы передаются заказчиком в «Желдоручёт», который в свою очередь отражает хозяйственные операции в бухгалтерском и налоговом учёте, а также формирует отчётность по налогам (взносам) от имени работодателя.

Аналогичным образом в центр передаются и документы, поступающие от работников, например, больничные листы, заявления на получение социальных гарантий (путёвок, материальной помощи и иных), заявления на получение налоговых вычетов (стандартных, имущественных, социальных), справок о доходах по форме 2-НДФЛ.

Таким образом, весь процесс является абсолютно прозрачным и не возлагает на работника дополнительных обязанностей, а наличие регламентов взаимодействия гарантирует быструю и качественную обработку документов.

Разумеется, реформа ещё идёт, и в компании с количеством работников более миллиона человек сложно обеспечить стопроцентный порядок за короткий срок повсеместно. В некоторых отдалённых уголках могут возникать разовые проблемы, особенно учитывая территориальную удалённость подразделений, но мы готовы оперативно реагировать на подобные ситуации. Для этого в «Желдоручёте» создан специализированный отдел по работе с заказчиком.

– Вы упомянули о больничных листах, появились ли какие-либо нововведения по ним?

– Появились, причём сразу два. В соответствии с действующим порядком работник передаёт листки временной нетрудоспособности и документы, являющиеся основанием для выплаты социальных пособий, работодателю. Работодатель осуществляет выплату работнику, а затем указывает эти расходы в отчётности по взносам на обязательное социальное страхование.

В качестве эксперимента, согласно постановлению Правительства РФ от 21.04.2011 № 294, с 1 июля этого года работникам подразделений, зарегистрированных в территориальных органах Фонда социального страхования на территории Карачаево-Черкесской Республики и Нижегородской области, устанавливаются следующие особенности:

1. Пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, ежемесячное пособие по уходу за ребенком, а также социальное пособие на погребение назначаются и выплачиваются не работодателем, а территориальным органом ФСС РФ на основании направленных страхователем заявле-

ний от работников (родственников умершего работника) и документов, необходимых для назначения пособий.

2. Расходы работодателя на оплату работникам четырёх дополнительных выходных дней для ухода за детьми-инвалидами возмещаются территориальным органом ФСС РФ при предоставлении страхователем соответствующих документов.

3. Выплата пособия по временной нетрудоспособности, назначенного в связи с несчастным случаем на производстве либо профессиональным заболеванием, и оплата отпуска (сверх ежегодного оплачиваемого отпуска) на весь период лечения и проезда к месту лечения и обратно осуществляются территориальным органом ФСС РФ после предоставления страхователем по месту работы пострадавшего необходимых документов.

На работников организаций, расположенных в других субъектах Федерации, этот порядок на данный момент не распространяется, однако если результаты тестирования будут положительными, возможно, он будет внедрён и на остальной территории страны.

Второй новостью является введение с 1 июля 2011 года новой формы листка временной нетрудоспособности (приказ Минздравсоцразвития от 26.04.2011 № 347н «Об утверждении формы бланка листка нетрудоспособности»).

Основные изменения направлены на возможность автоматической обработки данного документа: строка «Причина нетрудоспособности» и ряд других теперь будут заполняться при помощи кодов, причём все строки, в том числе и те, где указывается незакодированный текст, разделены на символичные поля. На обратной стороне бланка содержится информация о порядке его заполнения.

Порядок выдачи листка временной нетрудоспособности медицинскими организациями остался прежним.

– Поменялся ли порядок работы со справками 2-НДФЛ?

– Согласно п. 3 ст. 230 Налогового кодекса (НК РФ), справка по форме 2-НДФЛ выдаётся организацией работнику на основании его заявления. Такая справка может понадобиться работнику, например, для получения кредита.

В 2011 году данная норма Налогового кодекса для работников не менялась.

Однако справки 2-НДФЛ формируются также и для налоговых органов. Делается это в двух случаях: если гражданин получил какие-либо доходы от организации, а также если с предоставленных доходов не был удержан налог на доходы физических лиц (НДФЛ).

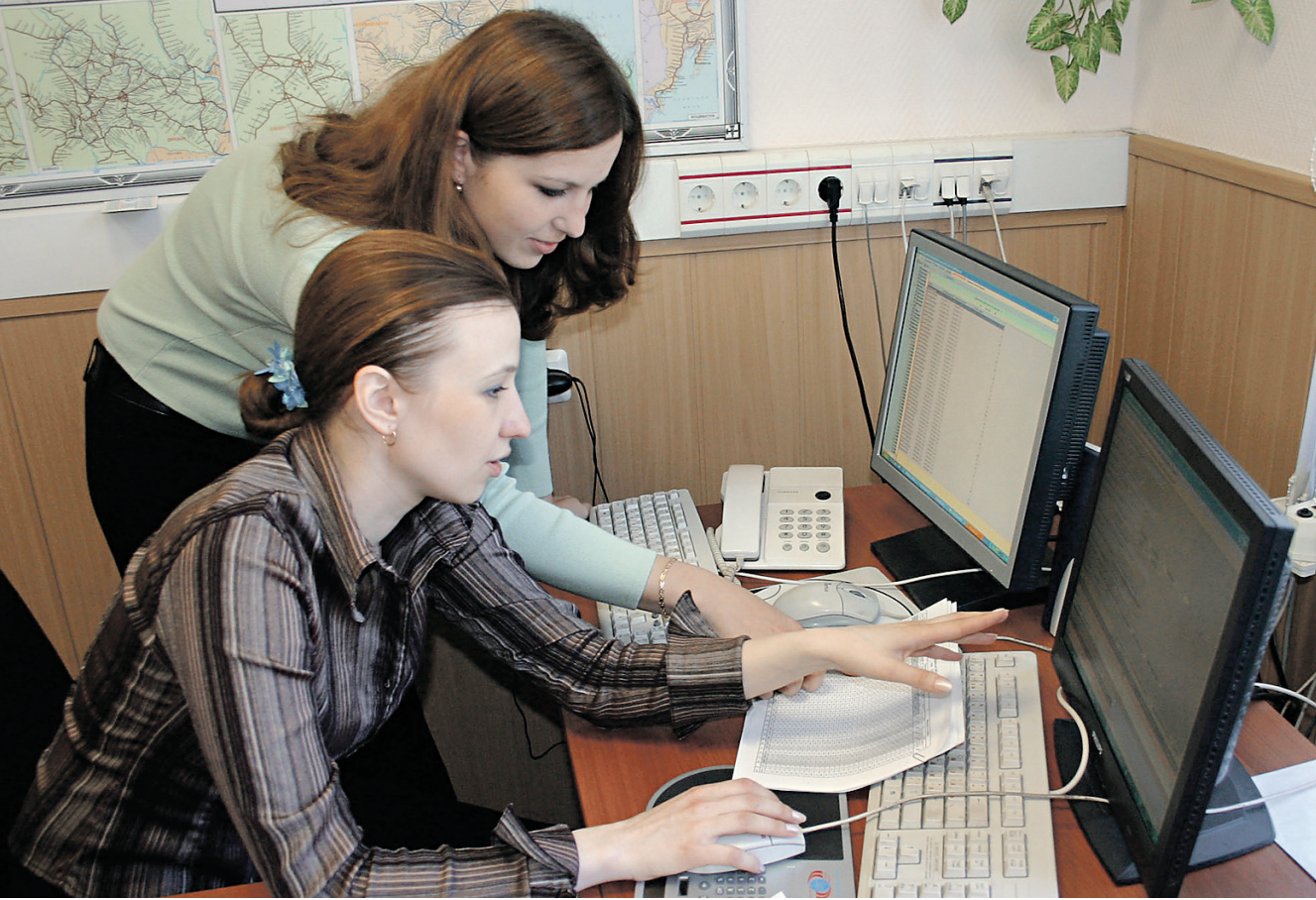


ФОТО: ИРИНА ШИШОВА

Изменения касаются второй ситуации. Она может возникнуть, например, когда доходы предоставляются гражданину в виде товаров (услуг) при отсутствии выплат в денежной форме в его пользу.

В качестве примера можно привести предоставление услуг по бесплатному проезду лицам, находящимся на иждивении у работников компании.

Согласно ст. 210 и ст. 211 НК, при определении облагаемой базы по налогу на доходы физических лиц учитываются все доходы как в денежной, так и в натуральной формах. К последним в том числе относятся услуги по бесплатному проезду. При этом Налоговым кодексом не предусмотрено освобождения от налогообложения НДФЛ для детей, не достигших совершеннолетия.

Соответственно, ОАО «РЖД», предоставляя бесплатные услуги по проезду, обязано удерживать НДФЛ с иждивенцев. Однако, поскольку компания не выплачивает денежных средств этим лицам и удержать налог не представляется возможным, ОАО «РЖД» на основании п. 5 ст. 226 Налогового кодекса обязано сообщить налоговым органам об образованной задолженности по налогу и её размере.

При этом важным изменением в налоговом законодательстве, которое было введено начиная с отчётности за 2011 год, является то, что организация одновременно с информированием налоговых органов обязана сообщить о долге по НДФЛ также и гражданину.

Граждане, с которых не был в полном объёме удержан НДФЛ, обязаны самостоятельно декларировать доходы: в срок до

30 апреля года следующего за отчётным (следующего за годом, в котором были получены доходы), представить в налоговые органы по месту жительства декларацию по форме 3-НДФЛ и до 15 июля самостоятельно уплатить налог.

Если этого не сделать, налоговым органом ему будет предъявлено требование об уплате пени и (или) штрафов. В соответствии со ст.119 НК РФ размер штрафа за непредставление декларации составит 5 процентов от суммы налога, подлежащей уплате по данной декларации, за каждый месяц со дня, указанного для её

формой АБУ-2 (необходима для получения транспортного требования, дающего право оформить безденежный проездной документ).

– **Облагаются ли налогом на доходы так называемые «командировки непроизводственного характера», то есть поездки, не связанные с исполнением трудовых обязанностей?**

– В соответствии со ст. 166 Трудового кодекса (ТК РФ) служебной командировкой является поездка работника по распоряжению работодателя на определённый срок для выполнения

Наличие регламентов взаимодействия гарантирует быструю и качественную обработку документов

представления. Размер штрафа за неуплату налога составит 20% от неуплаченной суммы налога (ст. 122 НК РФ).

– **Может ли работник каким-то образом избежать необходимости декларирования доходов своих детей, которые воспользовались бесплатным проездом?**

– В соответствии с разъяснениями Федеральной налоговой службы, направлявшимися в адрес ОАО «РЖД», работник вправе написать заявление работодателю о включении дохода иждивенца в его (работника) доход. При наличии заявления налог будет удержан ОАО «РЖД» из заработной платы работника, что позволит избежать процесса самостоятельного декларирования.

В настоящее время такое заявление работнику предложат заполнить, когда он будет обращаться в кадровую службу за

служебного поручения вне места постоянной работы.

При направлении работника в служебную командировку ему гарантируются сохранение места работы (должности), среднего заработка, возмещение расходов по проезду, расходов по найму жилого помещения, дополнительных расходов, связанных с проживанием вне места постоянного жительства (суточные), а также иных расходов, произведённых работником с разрешения или ведома работодателя (ст. 167 и 168 ТК РФ). Оплата таких расходов согласно п. 3 ст. 217 НК РФ не подлежит обложению налогом на доходы физических лиц.

Однако, если работники ОАО «РЖД» сопровождают детей в детские оздоровительные лагеря, участвуют в культурно-массовых и спортивных мероприятиях, проводимых ОАО

«РЖД» и другими организациями, а также иных аналогичных мероприятиях, не связанных с исполнением работниками их трудовых обязанностей (не поименованных в их должностных инструкциях и других документах, регулирующих перечень трудовых обязанностей), оплата расходов на осуществление данных поездок не может быть освобождена от налогообложения НДФЛ на основании п. 3 ст. 217 НК РФ. Указанные выплаты согласно ст. 210 НК РФ подлежат обложению НДФЛ в общеустановленном порядке.

Эта позиция подтверждается и письмом Министерства финансов, направленным в адрес ОАО «РЖД» от 22.11.2010 г. № 03-04-06/6-272.

– **В разгар летнего сезона особенно актуальна тема путёвок на санаторно-курортное лечение. Каким образом осуществляется налогообложение данных социальных гарантий?**

– Согласно п.9 ст.217 Налогового кодекса, суммы полной или частичной компенсации (оплаты) путёвок работодателями своим работникам и членам их семей, а также бывшим своим работникам, уволившимся в связи с выходом на пенсию по инвалидности или по старости, в санаторно-курортные и оздоровительные организации не подлежат налогообложению НДФЛ.

Однако необходимо, чтобы соблюдались следующие условия: санаторно-курортные и оздоровительные организации должны находиться на территории нашей страны, а путёвки не должны быть туристскими.

Основная масса путёвок, выдаваемых работникам, соответ-

ствует названным критериям. Вместе с тем в компании существует практика поощрения работников – победителей сетевых соревнований коллективов железных дорог (других структурных подразделений ОАО «РЖД») путёвками на отдых за пределами России. Нормы п.9 ст.217 НК РФ на данные путёвки не распространяются, в связи с чем стоимость этих путёвок облагается налогом на доходы физических лиц.

– **В преддверии учебного сезона хотелось бы уточнить, каким образом осуществляется налогообложение стоимости обучения работников ОАО «РЖД» и их детей в высших учебных заведениях компании?**

– Согласно нормам Налогового кодекса, действовавшим до 1 января 2009 года, от налогообложения НДФЛ освобождалась только профессиональная подготовка работников компании, целью которой было приобретение навыков, необходимых для выполнения порученной работы и не сопровождавшееся повышением образовательного уровня обучающегося. Соответственно оплата обучения, которым предусматривалось, что граждане получат высшее образование, либо отдельные дисциплины (курсы лекций) в рамках данного высшего образования, подлежала налогообложению НДФЛ в общеустановленном порядке.

Такой порядок налогообложения распространялся на всех граждан, как на работников ОАО «РЖД», так и лиц, не состоявших в трудовых отношениях с компанией. При этом, поскольку с граждан, не являвшихся работниками РЖД, налог на доходы физических лиц не мог быть удержан (они не получали денежных средств от компании), ОАО «РЖД» было обязано подать в налоговые органы сведения об образованной налоговой задолженности. Граждане, на которых были поданы данные сведения, обязаны были самостоятельно декларировать свои доходы и уплачивать налог.

Однако, согласно изменениям, внесённым в ст.217 Налогового кодекса, с 1 января 2009 года все виды обучения, в том числе высшего образования, предоставляемого работникам ОАО «РЖД» и неработающим в компании гражданам, были освобождены от обложения НДФЛ. Единственным условием для применения данной налоговой льготы является наличие лицензии у российского образовательного учреждения, в котором будет проводиться обучение (либо соответствующего статуса у иностранного образовательного учреждения).

Беседовал Игнат Вьюгин

Тенденции

Равнение на инновации

Необходимо сблизить интересы вузов и частного бизнеса

В России будут создаваться научно-образовательные центры (НОЦ) по инновационному развитию транспорта.

Как ожидается, свои предложения по созданию НОЦ Федерального агентства железнодорожного транспорта внесёт в Минтранс до 1 сентября.

В сфере железнодорожного транспорта при формировании таких центров за основу будут приняты совместные с холдингом ОАО «РЖД» инновационные проекты, выполняемые в рамках реализации постановления правительства «О мерах государственной поддержки развития кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства».

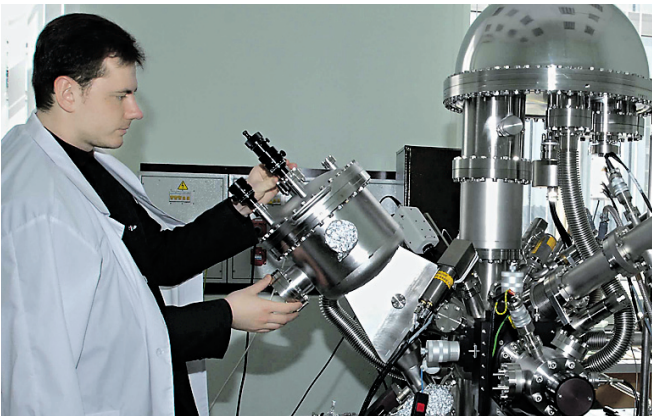


ФОТО: ТАСС

Как отметил проректор МИИТа Алексей Давыдов, НОЦ будет представлять собой качественно новый институт развития и являться своего рода вершиной инновационного кластера с участием промышленных НИИ, инновационных компаний, других научно-образовательных структур.

От науки транспорт ждёт инноваций

Формированием таких центров займётся рабочая группа с привлечением сотрудников Росжелдора, РЖД, Союза производителей железнодорожной техники, вузов, метрополитена.

Олег Сергееenko

Модернизация

Модульная комплектация

Грузовые вагоны получают новый классификатор тележек

Сотрудники ОАО «ВНИИЖТ» разработали документацию для обслуживания и ремонта различных моделей тележек вагонов.

В последнее время созданы десятки различных типов тележек грузовых вагонов, обладающих индивидуальными конструктивными особенностями и технико-эксплуатационными показателями. Например, их межремонтный ресурс варьируется от 110 до 500 тыс. км, а осевые нагрузки от 23,5 до 27 тс. Это требует подбора конкретных моделей тележки под различные типы вагонов, создаёт сложности при комплектации ходовых частей узлами и деталями.

Для устранения этих проблем специалисты ВНИИЖТа, проведя анализ существующих конструкций грузовых вагонов и нормативно-технической документации, разработали методику определения модели тележек под вагоном. Этот документ использован при создании в отрасли автоматизированной системы учёта комплектации грузовых вагонов ходовыми



ФОТО: ТАСС

Классификатор поможет подобрать вагону нужную тележку

частями. Кроме того, учёные подготовили новый классификатор «Тележки грузовых вагонов», в котором представлен самый широкий модельный ряд таких устройств. Идёт работа над справочником, где будут содержаться технические, геометрические и нормативные параметры каждой модели тележки, допустимые варианты их взаимозаменяемости, в том числе по отдельным элементам, сведения о документации по техническому обслуживанию и ремонту. Андрей Стрельцов

Регион

Готовь пути летом

Реформирование отрасли не отменяет текущих задач

Александр Лапшин, заместитель начальника Горьковской железной дороги по Ижевскому региону



ФОТО: АНДРЕЙ КОШКИН

Реформирование отрасли не отменяет текущих задач. К примеру, участковая скорость – один из серьёзнейших комплексных показателей работы железнодорожного хозяйства. По ней можно судить и о его «здоровье», и об эффективности работы.

Динамика участковой скорости на Ижевском регионе Горьковской дороги постоянно меняется. Весной она достигала почти 42,5 км/ч, в июле фиксируется около 38,4 км/ч. А по плану предусмотрено 40,6 км/ч.

Кто-то может увидеть в таких перепадах повод для беспокойства. Но лето – то время, когда участковая скорость снижается почти всюду. Причины понятны. Именно сейчас предоставляются многочисленные «окна» для путевых работ, пассажирские поезда следуют по вариантному графику, возникает замедление в продвижении грузового потока. Но капитальный или средний ремонт пути необходимы: без них нет перспективы роста участковой скорости в будущем.

В создавшейся ситуации необходимо работать как можно более быстрыми темпами. У нас получается ощутимо опережать намеченные сроки работ. За восьмичасовое «окно» наша ПМС-230 справляется с ремонтом пути длиной до двух километров. На рокадной линии Ижевск – Зилай отремонтированы уже три перегона – почти полсотни километров между станциями Кекоран и Кушья. А ведь именно здесь в последние несколько лет резко увеличился поток грузовых поездов.

Кроме того, закончен ремонт одного из самых сложных перегонов всей Горьковской магистрали Чёрная Речка – Красно-



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

Грузовые поезда должны быстро покидать узловые станции

уфимск. На этом отрезке линия пересекает Уральский хребет. Пути чётного и нечётного направлений разделены там многими километрами, а линия для поездов восточного направления – Полухинский обход – имеет затяжной спуск со многими кривыми. Отличное состояние такой линии – важное условие надёжности работы всего южного хода магистрали.

Ремонтные работы также завершены на перегонах Красноуфимск – Зюрья и Чад – Ненастье. Уже сейчас на всех участках повышена скорость поездов на 20 км/ч. План ремонтов в регионе на нынешний сезон составляет 119 км, сегодня выполнено свыше 60%.

Проблемы пока в большей мере создаёт локомотивное хозяйство. Отказы в его работе приводят к задержкам. В особенности проблема обостряется в связи с тем, что во время «окон» из-за низкой скорости не

хватает обычных размеров парка локомотивов. Но над качеством ремонта, обслуживания электровозов в регионе сейчас всерьёз работают. Достаточно сказать, что по сравнению с июнем 2010 года число отказов удалось сократить на 24%.

Другой важный вопрос – нормальная работа крупнейших узловых станций Агрыз и Красноуфимск на магистральном шпротном ходу. Важно, чтобы грузовые поезда быстро обрабатывались и тут же покидали станции, сохраняя их высокую ёмкость. Тогда у следующих поездов не будет остановок на подступах к узлам. Здесь важно взаимодействие и взаимопонимание движенцев, в частности, диспетчеров и локомотивного хозяйства. Думаю, в нынешнем году мы его достигнем.

Но не всё получается гладко. Возьмём, к примеру, вокзалы Красноуфимска и Агрыза. Если на первом проблем в минув-

шем году не возникало, то на втором во время не убирались платформы от снега, срывались сроки запланированных работ.

Проверила нас и экстремальная ситуация – взрывы артиллерийских складов в Пугачеве. Прошло немного времени, и все у нас уже забыли про них. А дело в том, что в работе железнодорожного хозяйства не было ни одного срыва. Только представьте себе: больше 20 тысяч жителей города Агрыз были эвакуированы. Стекла и двери нередко выбивало взрывной волной, грохотала канонада. А узел работал. В восемь утра я проверял предприятия, звонил, ездил по закрытой зоне. Все до одного, люди находились на рабочих местах. Да, они волновались – что с их родными, с их домом? Но работали безупречно. Все столовые Железнодорожной торговой компании были открыты: продукты завезены, завтраки и обеды готовы. Причём кормили там не только «своих», а всех, кто по долгу службы оставался в эвакуированном городе.

Ретроспектива

Возвращение к опыту

Юбилей как повод вспомнить достижения



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Раньше число вагонов в электросекциях менялось в течение суток

Электродепо Ленинград-Финляндский ОЖД было создано в 1951 году для обслуживания первого на Карельском перешейке электрифицированного железнодорожного участка Ленинград – Зеленогорск. Многое в работе депо в прежние годы было бы полезно заново проанализировать и сегодня.

Сегодня это самая насыщенная пассажиропотоками пригородная линия. В последние годы депо активно переоснащается новыми электропоездами: составы серии ЭР2, работающие с 1960-х годов, уступают место ЭТ2, а в последние годы – и более комфортабельным ЭД2. Освоение новой техники – вещь необходимая. Ведь требования к комфорту как для пассажиров, так и для локомотивной бригады значительно выросли.

Стремление к инновациям всегда было характерно для Октябрьской магистрали. Юбилей даёт повод вспомнить страницы истории. И в ней мы находим тому подтверждение.

Одними из первых в депо стали использовать наиболее рациональные режимы вождения поездов. Для машинистов составили режимные карты.

Интересен опыт использования неодинакового количества вагонов в поездах в разное время в зависимости от объёмов пассажиропотоков.

Первые поезда были составлены из секций «Ср», которые можно было сцеплять, увеличивая составность.

Например, утром, когда народу было много, из Ленинграда шли трёхсекционные сцепы. На оборотной станции одна секция отцеплялась, и обратно поезд шёл с двумя секциями. А вечером, когда пассажиропоток менял направление, из города пускали двухсекционные сцепы и на оборотной станции к ним прицеплялась третья секция. Однако потом этот опыт с переходом на ЭР2 забыли.

На базе Ленинград-Финляндского моторвагонного депо была создана опытно-экспериментальная площадка ЛИИЖТа. Один из вопросов, который волновал их, – это рекуперация. В ходе работы ЭР2-450 было доказано, что это возможно. Однако для переоборудования машин требовались солидные затраты, и руководство отрасли на них не пошло. Как показала практика, это решение было ошибкой: ЭР2 продолжают работать и сейчас.

Если бы их своевременно оборудовали рекуперативным торможением, то в масштабах только петербургского узла возврат электроэнергии за это время составил бы миллиарды киловатт-часов.

Александр Пеннин, помощник машиниста ТЧ-20 ОЖД

Пригород

Культурное обслуживание

Локомотивным бригадам не хватает знаний по психологии делового общения

Кто хоть раз ездил в час пик в электропоездах, знает, как трудно пассажирам и локомотивным бригадам поддерживать правильный уровень отношений. Пассажиры на повышенных тонах срываються на машинистов, те – или отвечают им в тон, или молчат, что также раздражает. Слово за слово – конфликт налицо.

Жалобы, испорченное настроение у пассажиров, эмоциональное напряжение у машинистов и помощников, а им ещё работать и работать...

Причина проблемы в том, что локомотивным бригадам не хватает знаний по психологии делового общения. Многие машинисты не знают, как предотвратить и снять эмоциональное напряжение, как правильно взаимодействовать с пассажирами, чтобы избежать дополнительных стрессов, как выйти из уже сложившейся конфликтной ситуации. Любое общение – это улица с двусторонним движением. Но в нашем случае позиции неравноправные. Члены локомотивных бригад, находясь на работе, не имеют права на неформальное общение: грубость, резкость, безразличие, крик. Пассажиры же ведут себя порой несдержанно, провоцируя на ответные реакции. В основном все конфликты и возникают оттого, что машинисты и их помощники выходят за рамки делового общения.

Нелестные отзывы интернет-блогеров о культуре общения машинистов пригородных электропоездов с пассажирами, письменные жалобы и обращения стали причиной того, что начальник Московской магистрали Владимир Молдавер поставил перед кадровой службой и региональной дирекцией медицинского обеспечения задачу повысить культуру обслуживания.



ФОТО: СЕРГЕЙ РАКИН

Работа машиниста требует от него в том числе и сдержанности в конфликтных ситуациях

Специалисты-психологи выпустили специальное методическое пособие «Подготовка работников локомотивных бригад по психологии общения с целью повышения качества обслуживания пассажиров». Этот материал послужил основой для проведения практических занятий. Был составлен график проведения таких занятий во всех моторвагонных депо дороги, чтобы все машинисты и помощники прошли полный курс обучения.

В апреле этого года опыт психологов нашей дороги по

обучению технике общения получил высокую оценку на сетевом семинаре департамента здравоохранения ОАО «РЖД» в Казани. Материал, представленный в пособии, вызвал у коллег на других дорогах большой интерес и желание использовать его в работе.

Наталья Боклина, начальник отдела психофизиологического обеспечения региональной дирекции медицинского обеспечения на Московской железной дороге

В досье

Сегодня в пригородном сообщении МЖД работают 2090 машинистов и 1931 помощник в 13 моторвагонных депо. 97% из них прошли полный курс обучения, остальные завершают занятия.

? ВОПРОС ДНЯ?

Что приводит к случаям брака в работе сортировочных станций?

Елена Чернова, маневровый диспетчер сортировочной станции Им. Максима Горького:

– Главная причина – спешка в работе. К браку может привести и неполноценный отдых работников сортировочных станций: ведь их повседневный труд требует предельной собранности. Всё это влечёт за собой угрозу безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

Исправить положение не так уж сложно: надо профессионально относиться к своим обязанностям, действовать ответственно в любой ситуации. Например, наша маневровая смена № 4 работает без брака. Каждый старается заступить на вахту отдохнувшим, со светлой головой и твёрдо знает: открыт сигнал поезду – прекрати маневры. Благодаря хорошей организации труда мы при плане 2052 вагона за смену распускаем на 100 и более при полной сохранности подвижного состава.

Андрей Шестаков, ревизор службы движения Северо-Кавказской дороги:

– Чаще всего серьёзные проблемы и упущения на сортировочных станциях возникают при роспуске подвижного состава с горки.

Основные причины – нарушения технологии работы станций, недостаточная подготовка специалистов, человеческий фактор. То есть речь идёт о спешке и небрежности при исполнении своих служебных обязанностей. Последнее подтверждает недавний случай на станции Лихая, когда при роспуске грузовых вагонов регулировщик скорости движения неправильно установил тормозной башмак. Это привело к «перекатыванию» колеса через башмак и сходу одного вагона.

Лучшая профилактика брака – хорошая организация технической учёбы. Кроме того, необходим взаимный контроль между теми, кто работает на станции – как представители служб движения, так и локомотивными бригадами. Руководителям же следует регулярно на примере подобных ЧП разъяснять работникам, как нельзя делать.

Евгений Ермоленко, начальник станции Тайшет:

– Брак в работе специалистов сортировочных станций – понятие растяжимое. Если это брак технического ха-



ФОТО: СЕРГЕЙ КОШКИН

рактера – это одно. В таких случаях проводится разбор, делаются выводы и принимаются частные решения. Если же брак технологический и в процесс вовлечено большое количество не только людей, но и структур – тут дело другое: мало раздать конкретно «сестрам по серьгам», необходимо делать обобщающие выводы и стремиться найти долгосрочные решения. В частности, это касается ситуации с управлением движения поездов и организации перевозочного процесса. Здесь много нюансов, и латать прореху в одном месте – то же, что носить воду в решете.

В связи с возросшим грузопотоком станция Тайшет столкнулась с такой проблемой: нехватка тяги и локомотивных бригад привела к тому, что ежесуточно на станционных и приёмно-отправочных путях скапливается до 12 грузовых составов. Соответственно, занято 12 путей. Происходит сбой в маневровой работе, срываются «нитки» формирования парка и т.д. На 80% это результат нехватки потребного парка локомотивов. Можно ли назвать это браком в работе конкретного специалиста? Думаю, нет.

Алексей Куминов, начальник станции Кочетовка:

– Случаи брака возникают из-за ошибок: неправильного обучения сотрудников, халатности при ознакомлении их со служебными инструкциями. Нельзя сбрасывать со счетов и малый опыт работы.

При этом не следует забывать, что каждый случай брака – это, как правило, «заслуга» не одного человека, а многих людей, находящихся в одной служебной цепочке. Поэтому большую роль здесь играет умение руководителя структурного подразделения создать нормальную атмосферу в коллективе.

Сергей Окатьев, начальник станции Лянгасово:

– Прежде всего работники должны чётко выполнять должностные обязанности, повышать уровень знаний, соблюдать трудовую дисциплину, проходить переаттестацию.

Работники станции Лянгасово вывели для себя ещё один принцип – благоприятный социально-психологический климат на предприятии. Для того чтобы дома понимали всю ответственность железнодорожников, мы организуем «круглые столы» с членами семей работников станций. Также для более чёткой организованности наших сотрудников со смежными предприятиями созданы единые смены, в которые вошли работники станции Лянгасово, локомотивного и вагонного депо, расположенных на территории узла.

Антон Силин, начальник технического отдела станции Хабаровск-2:

– Причин возникновения брака в работе много. Но если разобраться в первопричинах, то среди них можно назвать несогласованность действий непосредственных исполнителей, нерациональность и неточность указаний и недостаточный контроль. Чтобы исключить подобные случаи, необходимо неукоснительно следовать инструкциям и нормативным документам. И каждый железнодорожник должен придерживаться принципов: сделать и доложить, проверить правильность своих действий и находящегося рядом работника.

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

ФЕЛЬЕТОН

Хитрая логистика



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

За чашкой чая пенсионерки-близнецы Валя и Галя в присутствии Григория Фёдоровича случайно обмолвились о книжной ярмарке в Люберцах. Уставший от однотипного литширпотреба в пошлых ярких обложках, Григорий Фёдорович, как ценитель настоящей литературы, отправился за книгами по указанному адресу. Пришёл за билетом в пригородные кассы Казанского вокзала. И потерялся.

На этот вокзал Григорий Фёдорович никогда не хаживал – так, любовался издаലെка величественным корпусом и тяжёлым камнем здания, важными милиционерами, косился временами на неумывтых типов, ставших неизменным атрибутом Площади трёх вокзалов. Если бы не чаепитие, Валя, Галя и Люберцы с их книгами, то и не стал бы зазря обувь топтать.

Он даже предположить не мог, что самый обыкновенный визит за билетом на поезд пригородного сообщения может затянуться на несколько часов.

Где, впрочем, вход в Казанский вокзал – он определил без проблем. Оказавшись внутри здания и миновав всевозможные сканеры, Григорий Фёдорович влился в поток пассажиров. – Пригородные кассы? Не, вы не сюда попали! – со знанием сообщила молодая женщина с рюкзаком на спине и ребёнком на груди. – Здесь только дальнее сообщение. Мне кажется, сулицы я видела вывеску «Кассы»...

Поблагодарив незнакомку, Григорий Фёдорович отправился к выходу. Вновь оказавшись на площади, он обогнул Казанский по периметру и со стороны Новорязанской улицы обнаружил вывеску «Кассы». Какие именно кассы – дальнего или пригородного следования, – не указано, но, как оказалось, и не суть важно – двери всё равно заколочены, а перед самым его носом висела табличка, сообщавшая о том, что за дверь ничего не работает, и билеты не продаются. Неизвестный автор приписал на табличку обидные для кассиров вещи.

Григорий Фёдорович решил «штурмовать» вокзал с тыла. Семена уставшими от жизни ногами, он старательно крутил головой в поисках стрелки с указателем движения к тем кассам, которые работают. Разных надписей попадалось много, а нужной всё не было. Обнаружил,

наконец, проход на перрон – туда и двинулся. А там высились палатки предприятий общепита: от кафе с редким названием «У Параноича» до безмянных ларьков, торгующих мясом в лаваше, чебуреками и прочими стимуляторами отравлений.

Долгие поиски пригородных касс загнали Григория Фёдоровича на цокольный этаж. Благодаря либо невероятному везению, либо божественному провидению он сумел заметить ведущую под землю каменную лестницу с нужным указателем.

– Кто ищет, тот всегда найдёт! – вспомнил Григорий Федорович речёвку из своего пинерского детства, приобдрился, распрямив плечи, и ускорил шаг.

Дохнуло горячим воздухом – куда ни кинь взгляд: что-то пекут, жарят, парят. На июльской-то жаре... Добравая до заветных касс, Григорий Фёдорович предположил, что билётёров неспроста так далеко, аж под землю, спрятали. «Тут какой-то корыстный ум постарался», – решил он про себя, – потому кассы в лабиринты хачапури и хот-догов и уклеи, чтобы из людей лишнюю копейку вырвать – пока до билета дойдут, не одним гамбургером отоварятся».

Оглядевшись, обнаружил рядом всклокоченную бороду. Выставив перед собой ковшиком ладони, её хозяин что-то умоляюще бормотал. Григорий Фёдорович бросил, не считая, все имеющиеся монеты в загибающую ладонь, и попрошайка, сторбившись, отправился на поиски новой жертвы.

Блуждание по вокзалу совсем побороло здравый смысл Григория Фёдоровича: – А этот «лаваш для кур», который у вас за 20 руб., он только для кур или людям в пищу тоже годится? – поинтересовался он в окошке закускойной.

Продавец глянул хитрыми глазами и протянул ему не только лаваш для кур, но и два пирожка с прошлогодней капустой, и одну упругую свиху с мясом и сыром явно не первой свежести.

Наконец-то к Григорию Фёдоровичу пришла спасительная мысль, которой он сопротивляться не стал. Памятута о том, что в его уже преклонном возрасте опасно отправляться в незнакомые места, вредно есть незнакомую пищу, он решил ничего не покупать и никуда не ехать.

– Книга, конечно, друг, – подумал Григорий Фёдорович, – но не такой уж незаменимый.

ВАШЕ ПРАВО

Извольте объясниться

ПРЕЖДЕ ЧЕМ НАКАЗАТЬ, ДОЛЖНЫ РАЗОБРАТЬСЯ

– Если работник провинился, то каков будет порядок его наказания, наложенная дисциплинарного взыскания?

ВЛАДИМИР ПАРСЕГОВ
Краснодар

– Порядок применения дисциплинарных взысканий установлен статьёй 193 Трудового кодекса, в соответствии с которой работодатель до применения наказания должен затребовать от работника письменное объяснение.

Такое объяснение необходимо для выяснения всех обстоятельств совершения проступка, а также степени вины работника. Если по истечении двух рабочих дней указанное объяснение работником не предоставлено, то составляется соответствующий акт.

Отказ работника дать письменное объяснение не может служить препятствием для применения взыскания. В случае

спора о правомерности применения дисциплинарного взыскания такой акт будет служить доказательством соблюдения работодателем правил привлечения к ответственности.

За каждый дисциплинарный проступок к работнику может быть применено только одно дисциплинарное взыскание. Однако в тех случаях, когда неисполнение или ненадлежащее исполнение по вине работника возложенных на него трудовых обязанностей продолжалось, несмотря на наложение взыскания, возможно применение к работнику нового дисциплинарного взыскания, в том числе и увольнение по п. 5 ч. 1 ст. 81 ТК РФ.

Работника, прекратившего трудовые отношения с работодателем, нельзя подвергнуть дисциплинарному взысканию.

ЯКОВ КУПРЕЕВ,
главный правовой инспектор труда Роспрофжела

СПЕЦИАЛИСТ

АЛЕКСАНДР ПАВЛОВ В ЛЮБОЙ РАБОТЕ НАХОДИТ МУЗЫКАЛЬНУЮ ГАРМОНИЮ

Дирижёр танцующего оркестра «Урал-Бэнд» Александр Павлов не только музыкант, но и офицер, и студент горного университета. А работает он заместителем начальника Дирекции социальной сферы Свердловской магистрали.

С Александром Павловым мы встречаемся в его кабинете во Дворце культуры железнодорожников. Субботним утром он дежурит в дирекции, принимает звонки, что-то записывает, легко, несмотря на богатырское телосложение и высокий рост, перемещается по кабинету – от кресла к столу с телефонами и обратно.

Также легко Александр держится на выступлениях, зажигая и музыкантов, и зрительный зал. Он первым в России попробовал сделать из выступления военного оркестра феерическое шоу, и это у него получилось.

На Свердловской дороге Павлов работает уже два года. И ни один крупный дорожный праздник не обходится без участия его оркестра. На недавних соревнованиях по волейболу на Кубок президента ОАО «РЖД» в Екатеринбурге музыканты «Урал-бэнда» в ярко-красных праздничных мундирах на площадке исполняли бравурный марш. А в перерывах между матчами танцевали, продолжая играть на своих трубах, тромбонах, кларнетах народные мелодии, аранжировки популярных эстрадных песен и полузабытую арию «Арго» из мюзикла 80-х годов прошлого века.

Александр Павлов объясняет, что «Арго» – не случайный мотив. Для него рассказ о путешествии аргонавтов перекликается с историей его оркестра. «Самое сложное – это сплотить творческих людей одной идеей. Когда ты собираешь личностей, которые вполне значимы сами по себе и уже состоялись как профессионалы, очень трудно объединить их, стать для них лидером. И история о том, как древнегреческие парни плавали за золотым руном – как раз яркий пример того, что это можно сделать. Так что для нас это вполне знаковая песня», – объясняет он.

Идея, которая объединяет людей, и естественность её реализации – в этом, по мнению Павлова, и заключается успех любого дела: «Многие пытаются копировать нас. Но нельзя, заучив неестественные движения и заставляя себя что-то делать, добиться успеха. Искусственность всегда будет видна».

Самостоятельное «плавание» уральских аргонавтов началось 5 лет назад почти случайно. Александр больше двадцати лет отдал военной карьере, возглавлял оркестр штаба Приволжско-Уральского округа. А однажды ректор Уральского государственного горного университета Николай Косарев предложил Александру создать студенческий оркестр. Причём попросил не мелочиться – оркестр должен быть самого высокого уровня.

«Вы же понимаете, что высокого уровня могут добиться только профессионалы, – разводит руками Александр, – студентам нужно учиться, им не до выступлений. Я так и заявил Николаю Петровичу». И предложил ход конём: если нельзя сделать оркестр из студентов, почему бы артистам не поступить в университет? В результате 25 музыкантов военно-духового оркестра в 2006 году поступили в вуз на специализацию «управление персоналом» и создали «Урал-бэнд», который выступает на всех праздниках горного университета. Впрочем, сейчас их всё чаще называют «оркестр Павлова». «Это как с хором Турецкого. Сейчас ведь никто и не вспомнит, что в своё время это был хор Московской синагоги», – приводит аналогию Александр.

На железную дорогу Александр Павлов попал после выступления на одном из матчей с участием волей-



На Тайване уральский оркестр Александра Павлова ждал успех

больного клуба «Локомотив-Изумруд», где встретился с тогдашним начальником дороги Владимиром Супруном. Тот и предложил занять должность заместителя начальника Дирекции социальной сферы.

С тех пор обязанности чиновника Александр удачно сочетает с выступлениями на праздниках и с гастролями. Для всего находит время. «Самое главное – любить свою работу. А по-другому – никак. Если ты не болеешь за какое-то дело, ничего хорошего не выйдет», – объясняет он. – Например, я, придя сюда, влюбился в железную дорогу, здесь удивительно умные люди».

Нельзя, заучив неестественные движения и заставляя себя что-то делать, добиться успеха. Искусственность всегда будет видна

На подоконнике его кабинета расставлены сувениры из зарубежных поездок. Правда, их не так много, как ему бы хотелось. «Конечно, мы уже давно достигли того уровня, когда нас приглашают выступать везде, а не только на Урале. Мы действительно создали необычный оркестр, можем сыграть все что угодно – «сделать» хоть свадьбу, хоть похороны. Но чтобы добраться куда-то за границу, нужны деньги, а постоянных спонсоров у нас нет», – вздыхает Александр Павлов, вертя в руках стеклянный куб с символикой международной конференции духовых оркестров, которая в начале июля проходила на Тайване. Со средствами на поездку туда помогла железная дорога и уральские меценаты. Уральцев ждал успех.

«Конечно, на первое наше выступление пришло не так много зрителей. Ведь никто не знает – что там за «Урал-бэнд» из России. Зато на заключительном концерте стояли даже в проходах, зал просто ломился. А сам я оттуда увёз полчемодана визиток и приглашений», – вспоминает Александр.

Работодатели Павлова на удивление спокойно реагируют на его разносторонние увлечения и бесконечные поездки. «Мне мой начальник, ещё когда я руководил военным оркестром, как-то высказал: «Ты, Павлов, вообще, когда успеваешь работать? Как не включу телевизор, ты то в Екатеринбурге, то в Ханты-Мансийске выступаешь». Но ведь никаких выговоров и увольнений не последовало. Музыканту просто нельзя сидеть на одном месте, когда он кру-

титис, работает на трёх работах, путешествует, встречается с разными людьми – он совершенствуется, развивается. Профессионал востребован всеми, и любой руководитель понимает, что если он принял на работу профессионала, держать его всё время при себе не получится», – уверяет он.

У Александра Павлова огромное количество регалий и наград, но он считает, что не чины и звания определяют статус человека: «Нужно жить так, чтобы визитной карточкой стала сама твоя фамилия – Петров, Иванов. Ну или Павлов».

ВЕРА МОРОЗОВА,
сов. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

История

Наши даты

75 ЛЕТ НАЗАД
1 августа 1936 года в Красноярске состоялось открытие Детской железной дороги – первой, построенной в РСФСР, и старейшей из ныне действующих в России.

190 ЛЕТ НАЗАД
3 августа 1821 года родился Карл фон Мекк (1821–1876), инженер-путеец, выдающийся русский предприниматель, «железнодорожный король». Окончил Петербургский институт путей сообщения. Работал инженером, потом инспектором по строительству железных дорог в западной части Российской империи. Приобрёл репутацию высокопрофессионального строителя и инженера и немалый капитал. В МПС отмечали высокую тщательность исполнения работ под руководством Карла фон Мекка.

5 ЛЕТ НАЗАД
3 августа 2006 года первый российский магистральный тепловоз 2ТЭ25А «Витязь» с асинхронными тяговыми двигателями, построенный на Брянском машиностроительном заводе, был представлен в Санкт-Петербурге заказчику – ОАО «РЖД».

3 августа 2006 года в Музее железнодорожной техники на Варшавском вокзале в Санкт-Петербурге состоялось откры-



тие экспозиции БЖРК (Боевой железнодорожный ракетный комплекс) 15П961. При движении по железной дороге БЖРК мог преодолевать до 1000 км в сутки, оперативно меняя дислокацию стартовой позиции. По настоянию американцев президент СССР Михаил Горбачёв согласился «затормозить» БЖРК. Комплексы стали нести дежурство без выезда на железнодорожную сеть страны и потеряли своё главное преимущество – мобильность.

160 ЛЕТ НАЗАД
6 августа 1851 года высочайшим повелением Николая I началось формирование воинских подразделений для строительства в Российской империи стальных магистралей. Отмечается как

Железнодорожные войска возводят понтонный мост

праздник Железнодорожных войск.

70 ЛЕТ НАЗАД
10 августа 1941 года родился Николай Алёшин, российский учёный, известный своими работами в области сварки, дефектоскопии и диагностики сварных соединений, академик РАН. Создатель отечественной научной школы по ультразвуковому контролю качества материалов и деталей. Удостоен Международной премии «Рентген-Соколов» в области неразрушающего контроля.

110 ЛЕТ НАЗАД
13 августа 1901 года родился Максим Казанцев (1901–1948),

путевой обходчик, Герой Социалистического Труда. Во время войны он организовал ремонтную бригаду из членов семей обходчиков – женщин и подростков – для текущего ремонта путей и снегоборьбы. В 1944 году на сети дорог работало 5080 таких бригад.

70 ЛЕТ НАЗАД
16 августа 1941 года принято решение о строительстве железной дороги Кизляр – Астрахань.

245 ЛЕТ НАЗАД
18 августа 1766 года пущена в работу «пароатмосферная» машина русского изобретателя Ивана Ползунова. Заработал один из первых в мире универсальных паровых двигателей.

120 ЛЕТ НАЗАД
25 августа 1891 года родился Александр Емшанов (1891–1937), рабочий-путеец, ставший комиссаром Пермской дороги, начальником КВЖД, членом президиума Госплана СССР по транспорту. В 1920–1921 годах – нарком путей сообщения. Подвёргся репрессиям и был реабилитирован посмертно.

120 ЛЕТ НАЗАД
25 августа 1891 года русский электротехник Михаил Доливо-Добровольский (1861–1919), создатель асинхронного двигателя, впервые в мире осуществил передачу электроэнергии на дальнее расстояние трёхфазным переменным током.

115 ЛЕТ НАЗАД
30 августа 1896 года первый камень с изображением креста был заложен в основание железнодорожного моста на левом берегу Енисея. На этом мосту впервые установлены пролётные строения длиной до 140 м. Руководил строительством инженер Евгений Кнорре. Модель конструкции этого моста была представлена на Всемирной выставке в Париже в 1900 году, и ей была присуждена Большая золотая медаль.

КАЛЕНДАРЬ ЛИСТАЛ
СЕРГЕЙ БОГАТКО

ГЛАС НАРОДА

Женщины откажутся от пива

ГРАЖДАНЕ НАМЕРЕНЫ ИЗМЕНИТЬ СВОИ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ИЗ-ЗА НОВОГО ЗАКОНА



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Согласно опросу, проведённому исследовательским холдингом «Ромир», 10% россиян планируют отказаться от употребления пива после того, как правительство приравняло напиток к крепкому алкоголю.

При этом, согласно опросу, больше половины граждан не поменяют своих предпочтений (65%), 17% опрошенных сообщили, что намерены впредь меньше пить пива, а 8% пока не определились.

Напомним, 20 июля президент Дмитрий Медведев подписал закон о госрегулировании производства и оборота алкоголя, который, в том числе, приравнил пиво к алкоголю и запретил торговать им в палатках и ларьках (с 1 января 2013 года), а распивать спиртные напитки разрешается только дома и на территории заведений общепита.

Исследование социологов показало, что нововведение больше повлияло на женщин. 13% опрошенных представительниц слабого пола готовы отказаться от пива. При это 69% мужчин продолжают пить пиво в том же объёме, что и раньше. (Для сравнения: такую же «твёрдость» продемонстрировали 61% женщин.)

Интересно, что среди респондентов в возрасте от 18 до 24 лет процент людей, готовых снизить употребление пива, выше, чем среди опрошенных 25–30-летних, – 24% против 16% соответственно.

«Возможно, потребители опасаются, что пить пиво в привычном объёме будет нельзя из-за ограничений его продажи в ночное время или распития в общественных местах. Для части аудитории роль могло сыграть изменение самого восприятия этого напитка, который раньше оценивался как безобидный и слабоалкогольный. Теперь в сознании людей он приравнен к крепкому алкоголю, поэтому повышается психологическая ответственность за его

Дамы обычно пьют пиво за компанию

потребление», – отмечают специалисты «Ромира».

Сейчас пиво пьют 80% опрошенных россиян, причём 24% – 2–3 раза в неделю, 19% – один раз в неделю. 60% респондентов чаще всего покупают 0,5–1 литр пива за один раз, предпочитают стеклянные бутылки (61%) и одни и те же полюбившиеся марки (63%).

По словам ведущего консультанта и советника президента исследовательского холдинга «Ромир» Игоря Березина, большую готовность к отказу либо ограничению потребления пива показали женщины и молодёжь. По мнению эксперта, это может быть связано с тем, что женщины в принципе меньше пьют пиво и чаще делают это вынужденно – в компании. А молодёжь, напротив, является основной целевой аудиторией пивных производителей. И новый закон мог дать им стимул к осознанию того, что они пьют слишком много пенного напитка. Женщины же получили дополнительный аргумент к тому, чтобы перестать соглашаться на распитие хмельного напитка.

Однако, по словам Березина, необходимо понимать, что намерение и реальное действие – это не одно и то же. Кроме того, причина разочарования россиян в пиве может быть напрямую и не связана с правительственным решением.

«Среди потребителей пива, так же, как и среди потребителей любого другого продукта, есть те, кто сомневается в его пользе, думает, что необходимо ограничить его потребление или вовсе отказаться от него. И дополнительные внешние стимулы тоже могут оказывать некоторое, пусть и не определяющее, влияние», – подчеркнул эксперт.

ДАРЬЯ ИВАНОВА

Недвижимость

Право на мнение

Власти обещают защитить собственников земли присоединяемых к Москве территорий

ЗАКОНОПРОЕКТ, УСТАНАВЛИВАЮЩИЙ РЯД ГАРАНТИЙ ДЛЯ ДАЧНИКОВ С ПРИСОЕДИНЯЕМЫХ К СТОЛИЦЕ ПОДМОСКОВНЫХ ТЕРРИТОРИЙ, БЫЛ ОДОБРЕН В ЧЕТВЕРГ, 28 ИЮЛЯ НА ВНЕОЧЕРЕДНОМ ЗАСЕДАНИИ МОСГОРДУМЫ. РАДИ НЕГО СТОЛИЧНЫЕ ДЕПУТАТЫ ВПЕРВЫЕ ЗА 17 ЛЕТ ОТЛОЖИЛИ СВОИ КАНИКУЛЫ.



ФОТО: ВАДИМ ПИЛИПОВ

Для новых земель столицы потребовался отдельный закон

установленного на дату включения данного образования в состав Москвы. Документ предусматривает возможность выделения субсидий на социально-экономическое развитие новых столичных территорий. «Субсидии могут выделяться близлежащим территориям, граничащим с присоединяемыми муниципальными образованиями», – сообщила представитель мэра столицы в Мосгордуме Анастасия Ракова.

Напомним, столица значительно расширит свои границы в соответствии с соглашением властей Москвы и Московской области об образовании Сто-

личного федерального округа. Согласно плану, к Москве присоединят 144 тыс. га земель, ограниченных Киевским и Варшавским шоссе, а также Большим кольцом Московской железной дороги. На новой территории города планируется построить 105 млн кв. м недвижимости, из которых 60 млн составит жильё, а 45 млн – общественно-деловые здания.

По мнению независимого аналитика рынка недвижимости Юрия Кочеткова, несмотря на закон, власти могут повторить сценарий пятилетней давности, когда жителей частных домов в Южном Бутове вселяли в квартиры с помощью ОМОНа. «Если в документе нет чёткого описания процедуры и методики участия в решениях собственников, то говорить ни о чём нельзя. За выселение людей предлагается компенсация, если же граждане не согласны покидать свои дома – они могут обратиться в суд, но, судя по сложившейся практике, в нашей стране судья обычно становится на сторону властей. Прогнозы делать рано, однако уже сейчас цены на недвижимость могут существенно подрасти», – также считает г-н Кочетков.

ДАРЬЯ ИВАНОВА

Технологии

Кабинет в Сети

СКОРО НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКИ СМОГУТ ОБЩАТЬСЯ С ФНС В ОНЛАЙН-РЕЖИМЕ



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗИНЧЕВ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ НАЛОГОВАЯ СЛУЖБА ВЫПУСТИЛА ПРИКАЗ, СОГЛАСНО КОТОРОМУ КВИТАНЦИИ ПО УПЛАТЕ НАЛОГОВ ПЕРЕСТАНУТ ДУБЛИРОВАТЬ ПО ПОЧТЕ ТЕМ АБОНЕНТАМ, КОТОРЫЕ СМОГУТ ПОЛУЧАТЬ ИХ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ НА САЙТЕ ФНС.

Например, граждане, которые платят транспортный и земельный налоги, а также налог на имущество, могут больше не получать почтовых уведомлений. Теперь при направлении налогового уведомления и платёжных документов в электронном виде и получении от гражданина подтверждения о приёме документов, налоговый орган не будет направлять их по адресу налогоплательщика в привычном бумажном виде.

Датой отправления электронных документов будет считаться дата размещения налогового уведомления в «Личном кабинете налогоплательщика» на сайте ведомства, а датой получения уведомления – число подтверждения, которое автоматически отправится, когда налогоплательщик зайдёт в свой «личный кабинет».

Чтобы зайти в свой виртуальный кабинет, нужно указать свою фамилию, имя, отчество, а также ИНН. Увидев квитанцию, необходимо направить налоговым органам электронное подтверждение о прочтении, и в этом случае уведомление будет считаться полученным.

Налоговики предусмотрели и то, что многие люди, особенно пенсионеры, не пользуются Интернетом. Предполагается, что если налогоплательщик не получит

Новые технологии позволят гражданам платить налоги без бумажной волокиты

электронную квитанцию до 1 сентября, ему отправят бумажное письмо обычной почтой «не позднее 30 дней до наступления установленных сроков уплаты соответствующих налогов».

Главный советник аппарата ассоциации юристов России Кирилл Якименко считает, что защищённость данных на сайте ФНС nalog.ru недостаточна, так как инициалы и ИНН налогоплательщика может знать не только он, но и члены его

получил письмо, и часто это правда. Доказать это просто: на письме ставятся печати при отправлении и при получении (печать того отделения почты, где проживает гражданин). В таком случае это может даже послужить поводом для прекращения судебного разбирательства против гражданина, который не был уведомлён налоговыми органами в срок», – пояснил юрист.

Вице-президент Центра политических технологий Сергей Михеев считает, что электронная форма общения гражданина с государством удобна, но её нельзя делать

Интернет, особенно в последнее время, даёт массу

примеров несанкционированных утечек,

и в первую очередь поэтому услуга не должна

становиться единственной формой оплаты налогов

семьи, и просто знакомые. «Конечно, есть риск того, что может произойти утечка этих данных. Но речь идёт о ФНС, получается, что если их сайт взломают, то произойдёт утечка данных всех граждан нашей страны. Я считаю, что на таком уровне должны быть обеспечены все необходимые меры безопасности», – отметил Кирилл Якименко. При этом эксперт пояснил, что сервис исключит ситуации, когда граждане могут сослаться на задержки, связанные с почтой. «Любой может сослаться на то, что вовремя не

единственно возможной. «Далеко не у всех есть Интернет. По сути, это ущемление прав гражданина», – заявил Сергей Михеев. Политолог отметил, что, помимо организационных сложностей, электронный документооборот до сих пор не защищён должным образом. «Интернет, особенно в последнее время, даёт массу примеров несанкционированных утечек, в первую очередь поэтому услуга не должна стать единственной формой оплаты налогов», – добавил он.

ТАТЬЯНА ГУБИНА

ПОТРЕБРЫНОК

Яблоки заменят картошку

МЕДИКИ ПРОДОЛЖАЮТ БОРОТЬСЯ С ДЕТСКИМ ОЖИРЕНИЕМ

«МАКДОНАЛДС» СНИЗИТ КАЛОРИЙНОСТЬ ДЕТСКОГО МЕНЮ: ЭТУ СЕТЬ РЕСТОРАНОВ ФАСТФУД ОБВИНИЛИ В ТОМ, ЧТО ПРЕДЛАГАЕМАЯ В НИХ ЕДА СПОСОБСТВУЕТ ОЖИРЕНИЮ ДЕТЕЙ.

На вынужденный шаг сетевиков подтолкнуло давление общественности – Американская академия педиатрии потребовала от правительства США запретить рекламу фастфуда. По мнению медиков, это позволит снизить уровень ожирения детей на 17%. «Макдоналдс» отреагировал оперативно – президент компании Ян Филдс на днях озвучил «Обязательства по предложению улучшенных вариантов питания», и уже с сентября в обновлённом детском наборе жареной картошки фри будет вдвое меньше, вместо неё добавят яблоки или апельсин, а сладкие газированные напитки заменят обезжиренным молоком или молочным коктейлем.

В результате этих нехитрых манипуляций общая калорийность детского меню «Макдоналдса» снизится на 20% – калорийность набора «Хэппи Мил» с куриными наггетсами снизится с 530 калорий до 435, а жиров останется 17 граммов вместо нынешних 23.

Компания «Макдоналдс» сегодня контролирует более



ФОТО: WWW.PHOTOXESS.RU

Детям нужно не меньше есть, а больше бегать

30 тыс. ресторанов быстрого питания в 120 странах мира, из них более 200 – в России. И российские специалисты обеспокоены вредным влиянием быстрого питания не меньше зарубежных коллег. По данным Международной конференции третьей смерти в России становится неправильное, несбалансированное питание. «Быстрое питание особенно нравится детям», – говорит член правления КонфОП Марина Чернова. – Но разовое употребление гамбургера, жареной картошки и молочного коктейля по сахару

и соли составляет суточную норму». Однако в течение дня люди едят и другие продукты, и излишки сахара, жиров, соли уже чреваты ожирением, диабетом, заболеваниями сердечно-сосудистой и пищеварительной систем.

По мнению ответственного секретаря Ассоциации врачей частной практики Алексея Самошкина, уменьшение калорийности детского набора не сделает эту пищу полезнее. «Нужно делать энергетическую ценность этой еды ещё меньше», – прокомментировал он «Гудку». – Кроме того, в ресторанах бы-

строго питания используют консерванты, заморозку продуктов, специальную обработку, что в итоге лишает еду полезности». При этом, как считает эксперт, нет никаких сомнений, что диетологи «Макдоналдса» научно обоснуют эти изменения в выгодном для имиджа компании свете. «Но если после этих изменений детям перестанет нравиться новый «Хэппи Мил», я буду только рад», – подытожил он.

В то же время председатель Общества специалистов доказательной медицины Кирилл Данишевский уверен, что накладки на компанию не совсем обоснованны. «Раньше было гораздо хуже, они действительно сильно улучшили еду в своих ресторанах, оздоровили её», – отметил он. – Проблема в том, что люди едят много одних продуктов и недоедают других, их питание очень плохо сбалансированно». По мнению эксперта, пусть даже небольшое уменьшение жира и калорий – позитивное нововведение, так как проблема ожирения детей встает очень остро. «Возникает она не потому, что дети едят фастфуд, а потому, что мало двигаются. Физически активному ребёнку фастфуд не вреден», – говорит специалист.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Новости спорта

Соперники известны

Воскресным вечером 30 июля в Рио-де-Жанейро состоялась жеребьёвка отборочного турнира футбольного чемпионата мира-2014. Сборная России выступит в группе F, а её соперниками будут команды Португалии, Израила, Северной Ирландии, Азербайджана и Люксембурга. Очевидно, основная борьба в группе за путёвку в Бразилию развернётся между сборными Португалии и России. В последний раз наша команда встречалась с португальцами в ходе предварительного раунда чемпионата мира в 2006 году. Тогда сборная России, возглавляемая Георгием



Жребий определил сборную России на ЧМ-2014 в очень интересную и сложную группу

Ярцевым, была разгромлена в Лиссабоне со счётом 1:7, потерпев таким образом самое крупное поражение в своей истории. В ответном матче, когда у руля национальной команды России находился уже Юрий Сёмин, была зафиксирована безголевая ничья 0:0.

Всех остальных же наших конкурентов по группе F специалисты называют «проходными». К примеру, в противостоянии с одним из «карликов» европейского футбола – командой Люксембурга – сборная России традиционно только побеждает.

Впрочем, не всё так однозначно: израильтян вполне можно отнести к числу самых неудобных наших соперников – к примеру, проиграв в Тель-Авиве в 2007 году, мы едва не лишились путёвки на ставший для нас «бронзовым» Евро-2008.

Главный тренер сборной России Дик Адвокат, комментируя итоги жеребьёвки в Рио-де-Жанейро, сказал, что её результат мог быть и хуже, и лучше. Вместе с тем, по его словам, сегодня россиян в первую очередь должны волновать решающие матчи отборочного цикла чемпионата Европы-2012. «А о мировом первенстве мы будем думать позднее», – заключил Адвокат.

Своим мнением о будущих соперниках поделился и полузащитник сборной России и «Эвертона» Динияр Билялетдинов. Экс-капитан «Локомотива» отметил, что России досталась очень интересная, но при этом и сложная группа. При этом Динияр не сомневается, что шансы занять первое место у нашей команды всё-таки есть. С оптимизмом на предстоящий групповой турнир смотрит и министр спорта, туризма и молодёжной политики РФ Виталий Мутко. Он, в частности, считает, что россияне обязаны как побеждать любого соперника в отборочном турнире, так и достойно выступить в финальной части мирового первенства.

С олимпийскими лицензиями

Мужская сборная России по современному пятиборью выиграла чемпионат Европы в британском Мидуэе.

Россияне в составе Ильи Фролова, Сергея Карякина и Александра Лесуна набрали 17568 очков, значительно опередив итальянцев (17432) и чехов (17208). Пятиборцы из России были лучшими и в личном зачёте. Первое место занял двукратный олимпийский чемпион Андрей Моисеев, набравший в общей сумме 5996 очков. «Серебро» завоевал его товарищ по команде Сергей Карякин, на счету которого 5952 очка. При этом оба россиянина завоевали путёвки на Олимпийские игры-2012.

Медальный фейерверк

На проходящем в Познани международном турнире по женской борьбе Poland Open состоялись соревнования в четырёх олимпийских весовых категориях до 48, 55, 63 и 72 кг. Российские спортсменки заняли пять призовых мест.

На высшую ступень пьедестала почёта поднялись Мария Гурова и Анастасия Братчикова, ставшие лучшими в категориях соответственно до 55 и 63 кг. Екатерина Букина добыла «серебро» в весовой категории до 72 кг. Представляющие Центральный спортивный клуб «Локомотив» Алина Морева (до 48 кг) и Наталья Смирнова (до 63 кг) пополнили копилку сборной России бронзовыми медалями.

Подготовил Владимир Суетин

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

Главный редактор: Александр Ретонин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зюгаф

Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональные), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет) Советник главного редактора: Валентин Запелович Научный редактор: Анатолий Хадоровский Номер вела: Анна Зюгаф.

Великие железнодорожники

Победитель снегов

Учёный-универсал избавил российские магистрали от стихийных бедствий

Большее века назад появились разра-ботки профессора Сергея Карейши, по-менявшие облик целой отрасли.

Когда в конце 1836 года в России ещё строилась первая железная дорога, Пушкин размышлял в письме одному из своих друзей о новом виде транспорта. И о том, как он поистине необходим в огромной стране. И о главной, с его точки зрения, преграде – климате. Например, требовалась машина для борьбы с заносами – как без неё?

Поезда середины XIX века и в самом деле очень часто и надолго останавлива-лись из-за метелей и снегопадов, а также из-за того, что весной буквально распло-зались под рельсами земляное полотно. Именно такими запомнил в юности же-лезные дороги Сергей Карейша – инже-нер, много сделавший для их неуязви-мости от стихии и сумевший увидеть их завтрашний день.

Сергей Демьянович Карейша родился в 1854 году в Полтавской губернии, а его дет-ство прошло в Одессе, где он с золотой ме-далью окончил гимназию. А в 1877 году Ка-рейша стал одним из лучших выпускников Петербургского института инженеров пу-тей сообщения. Его ждала служба путейца на только что построенной Оренбургской железной дороге. Страшные снежные за-носы, пучины, возникавшие под путями на участках с влажной почвой, – именно с такими явлениями Карейше пришлось столкнуться в первый же год своей работы. Пожалуй, в оренбургских степях эти беды ощущались острее, чем где-либо ещё на железных дорогах России.

Через десять лет, став уже молодым учёным-железнодорожником, в одной из научных работ Карейша привёл система-тизированные данные о географическом распространении пучин на российской сети железных дорог и результатах борьбы с ними. Обычно дело ограничивалось осу-шением земляного полотна и водоупонже-нием, что не всегда давало нужный эффект. Карейша применил шлаковые подушки, имевшие низкую теплопроводность. Под ними зимой не промерзал грунт, а весной не скапливалась вода. Новая идея повсе-местно дала отличный результат, а прин-цип укладки материалов с низкой тепло-



Идеи о создании снегоуборочной техники получили своё развитие благодаря инженеру Карейше

проводностью в подобных рискованных местах применяется на железных дорогах и поныне.

Задачу по борьбе со снегом Карейша также успешно решил в начале своей инже-нерной карьеры в оренбургских степях. В 1890 году он обобщил свой опыт в научной работе, усвоив, что главное – не относиться к обильным снегопадам как к внезапному бедствию. Подготовкой к ним должна ве-стись спокойно, планомерно и постоянно уже с момента проектирования линии. Карейша предложил сажать вдоль путей плотные лесополосы, выставлять заборы на пути возможной метели, тщательно на-блюдать за тем, где и как выглядят заносы, и готовить силы для работы в опасных ме-стах. Мощной техники тогда ещё не было. Но оказалось, продуманная работа и без неё может сократить риск превращения заносов в железнодорожное бедствие.

В 1896 году Карейша вернулся в стены родного института и стал его профессо-ром. Но все знали, что он – не кабинетный учёный. Кроме Оренбурга, за его плечами была служба на Юго-Западной желез-

ной дороге, участие в постройке линии на Архангельск, проходившей по тайге и болотам. Работая в институте, Карейша продолжал служить в МПС помощником управляющего эксплуатационным отделом управления железных дорог и часто уезжал в долгие командировки.

С 1911 по 1917 год Сергей Карейша за-нимает пост директора Петербургского ин-ститута путей сообщения. Это было время строительства новых корпусов – учебных и библиотечного. Масса забот легла на плечи руководства. При Карейше в корне изме-нилась система обучения. Новая техника, новые задачи транспорта XX века потребо-вали ужесточить требования к инженерам, пересмотреть учебные планы и отвести последний год учёбы на самостоятельное строительство. По предложению Ка-рейши в учебную программу были вклю-чены новые предметы: железобетонные конструкции и мосты, воздухоплавание, электродвигатели, автомобильное дело, депо и железнодорожные мастерские. На Александровском заводе была оборудована институтская паровозная лаборатория,

Дальневосточная

Велотур на работу

В Тынде игнорируют автотранспорт

Статья стала победителем кон-курса публикаций в дорожных газетах за июнь в номинации «Редакционная находка»

Летом в Тынде стало просторнее в слу-жебном транспорте – это связано с тем, что железнодорожники стали ездить на работу на велосипедах.

Так, звукооператор Дальневосточного цен-тра научно-технической информации и библиотек Дмитрий Кобелев о служебном транспорте забывает на всё лето. Всего за 7 минут он добирается на велосипеде из центра города до места работы. Дмитрий договорился с вахтёрами – каждое утро он оставляет личный транспорт на проходной. Недавно звукооператор оборудовал вело-сипед компьютером, теперь он пристально следит за параметрами и каждый день уста-



Дмитрий Кобелев доезжает до работы за 7 минут

навливает рекорды. Дмитрию удавалось раз-вивать максимальную скорость 45 км/ч.

– В день я проезжаю на велосипеде в сред-нем 15 километров, – рассказывает Дмитрий Кобелев. – Велосипед для меня незаменимый транспорт: на нём я еду на работу, за по-купками, в детский сад за сыном.

Машинист эксплуатационного локомо-тивного депо Тынды Игорь Петунин присо-единился к велосипедному сообществу про-шлым летом. Конечно, на работу Игорь ездит на служебном автобусе, а вот на технические занятия и по делам в депо он добирается на велосипеде. Через пост в промышленную зону велосипедистов пропускают без про-блем, в отличие от автовладельцев.

– От шлагбаума до депо примерно ещё два километра. Специальные пропуски, разрешающие проезд в промышленную зону, дают не всем. В таком случае ле-том вырубает велосипед, – объясняет Игорь Петунин. – А вообще я катаюсь на велосипеде, чтобы поддерживать себя в хорошей физической форме, и каждый день я получаю много сил и энергии от прогулок.

В дистанции тепловых сетей к вело-спорту приобщается молодёжь. Слесарь контрольно-измерительных приборов и автоматики Игорь Жданов взял пример со своих коллег по цеху и купил себе скорост-ной велосипед. Игорь признаётся, что не любит пользоваться услугами обществен-ного транспорта. Поэтому он открывает велосипедный сезон практически сразу после того, как растает снег.

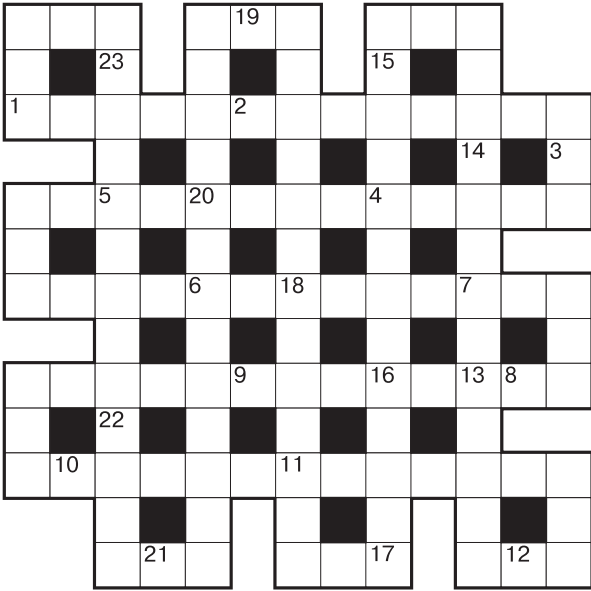
Светлана Назарчук Фото автора

Кроссворд

- Колпак на лампе, создаю-щий уют.
- Тренировка, на которой хор учится петь в унисон.
- Дерево, чьи плоды поражаются мет-кими стрелками.
- Баран, у которого рога ещё толком не выросли.
- Униформа красоток на конкурсе кра-соты.
- Рабочее место крупного чиновника.
- Отдых с котелками и рюк-заками.
- «Туач», летящая на бесщётном количестве крылышек.
- Пропуск пас-сажира, решившего куда-нибудь улететь.
- Город, где родился Арам Хачату-рян.
- Разговорчивый оппонент.
- Качающаяся

- «колыбель» для дедушки.
- Старорусские места, не столь отдалённые.
- Спортсмен, «оседлавший» коня с ручками.
- Хлев с юными бурёнками.
- Хлев с юными бурёнками.
- «Озверевший» поросёнок.
- «Дядя Стёпа» среди до-мов.
- Антонио в маске Зорро.
- Сосед Урана в космосе.
- Железный предмет кузнечной обста-новки, избиваемый моло-том.
- Кучер-таксист.
- Растрачик денег державы.
- Проходной балл для тех, кто хочет остаться на вто-рой год.

Составил Михаил Сергеев



Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35|наука 624-63-14|бизнес (499) 262-91-44|социальной политики и спорта 624-73-50, 624-73-76|новостей (499) 262-92-34|специальных корреспондентов 983-08-18|культуры и искусства 624-69-34|иллюстрации 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|Москва (499) 262-18-66|Н.Новгород (8312) 48-46-74|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: 1 августа 2011 года Номер: 133 (24853) Тираж: 150396 экз. 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

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Секста М»|143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Закон № 11-04-00185|Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кemerове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Ответы на кроссворд за 29 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Подножка.
- Колпак.
- Мачехи.
- Мужчина.
- Самострел.
- Ранса.
- Отблеск.
- Атташе.
- Турист.
- Хачотка.
- Уступ.
- Размолвка.
- Идиллия.
- Наколка.
- Ара-рат.
- Скатерть.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Помост.
- Динамит.
- Откос.
- Конгресс.
- Обжорство.
- Психика.
- Красавец.
- Смола.
- Лесопилка.
- Отдушина.
- Наездник.
- Рытвина.
- Кавалер.
- Армяк.
- Карась.
- Откат.

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