

2. | ПЕРСПЕКТИВЫ

Угольщики готовы взять на себя финансирование работ по развитию станции Улак

3. | ПРОЕКТ

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

5. | ПРИГОРОД

Психологи выпустили специальное методическое пособие для локомотивных бригад

8. | История

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

1 августа 2011 года www.gudok.ru
понедельник www.gudok.info
№ 133 (24853) E-MAIL: gudok@css-rzd.ru



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 150396
газета 1917 года экземпляров

| От редакции

Кадры решают всё

Слишком многое в реформах завязано на людях, а людям, как известно, свойственно ошибаться.

Поэтому неслучайно, 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, направленные 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 айсberга. 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 айсberга – в колледжах, техникумах, университетах. И тут уместно вспомнить – а как же там, внизу, выстроено обучение? Может ли похвастаться отложенная 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 РЖД, которое было посвящено отраслевому вузовскому образованию в преломлении к инновационным разработкам, 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 единственное 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

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 объёма товаров ежедневно необходимо около 150 автотранспортных средств, которые отрицательно сказываются на ситуации на автомобильных дорогах Москвы.

– На какие станции приходится 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, Митцово-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, также 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

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.

Шеффер 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 правильность 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

Документ

Растянули финансы

ЦЕЛЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ НА ТРАНСПОРТЕ ДОБАВИЛИ ЧЕТЫРЕ ГОДА

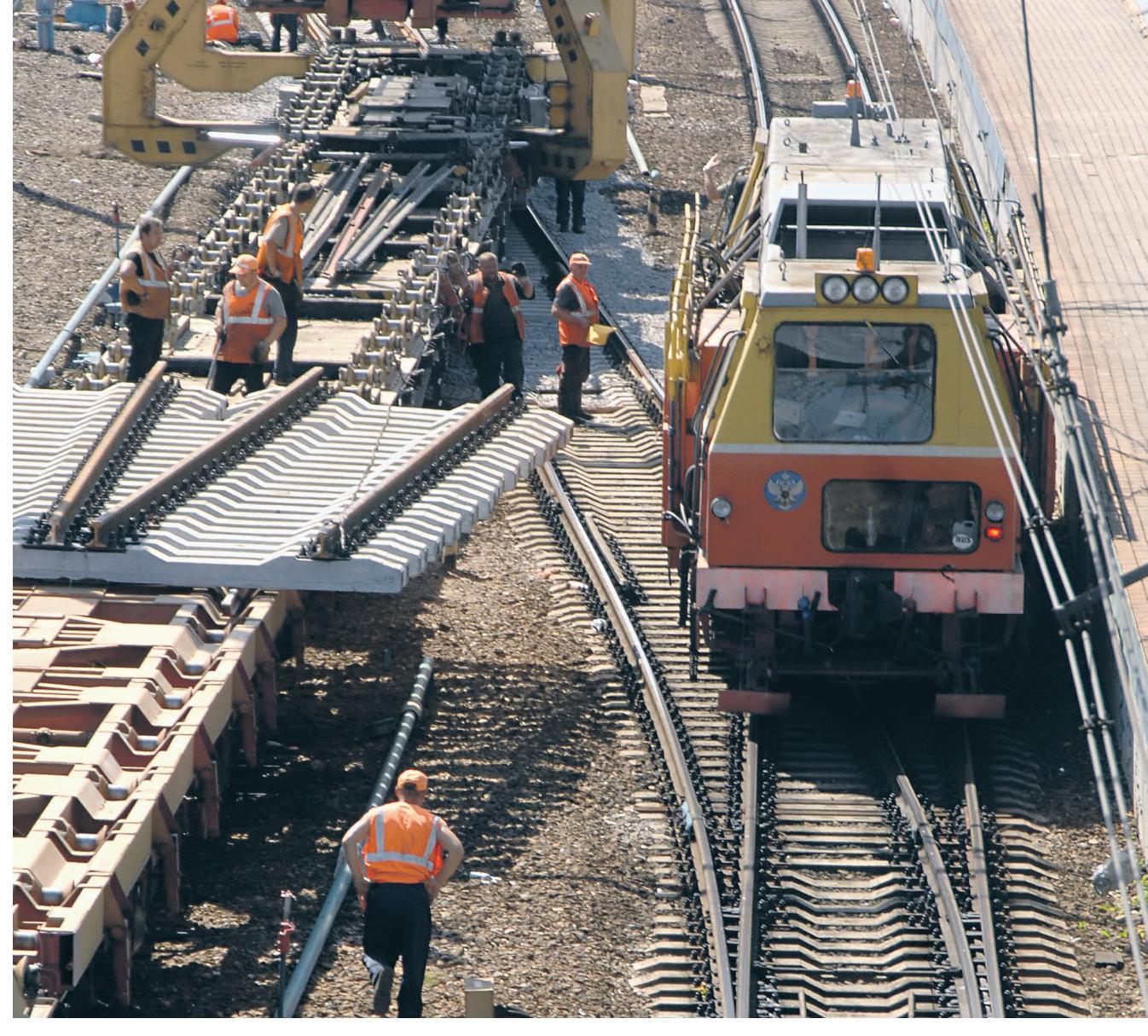


Фото: Сергей Родин

Интервью

Учёт по стандарту



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 отчёточности «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 албом 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 возросшее 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, предstawлении отпусков, об отгулах и иных аналогичных документах);

– документы, устанавливающие размеры оплаты труда и социальных гарантий (показания о оплате труда, приказы о поощрении, выплате материальной помощи, коллективные договоры и иные локальные нормативные акты).

> Окончание | 4

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.

Шеффер 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 правильность 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.

Олег Борисов

> Окончание | 4

ПРИВОЛЖСКАЯ

Разгрузят направление

Расширяют последний однопутный участок



Летом, когда много пассажиров, проблемы на однопутных участках ощущиме

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).

«Проблема этого лимитирующего участка создаёт много, особенно летом, когда ощущимо 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 вводят два поста безопасности. Будут построены две платформы на остановочном пункте Зуборезный.

Инга Быкова,
сост. 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 железнодорожная 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, известняка, термоблоков.

Павел Усов,
сост. 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 составляет 66,7%.

«Это связано с тем, что дорога неудовлетворительно подготовилась к летней путевой кампании. С начала года из 200 передержек «окон», которые были на сети, 44 приходятся на ЗабЖД, в том числе 14 передержек только в июле. Основные причины – несоблюдение технологий 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 устраниить до 1 августа – есть такое расписание руководства компании. И это при-

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 представления «окон» и взаимодействия с инфраструктурой службы движения

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 движеньцы 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.

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 направляем на 150 вагонов меньше», – говорит Игорь Волк.

Такая мера позволяет 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

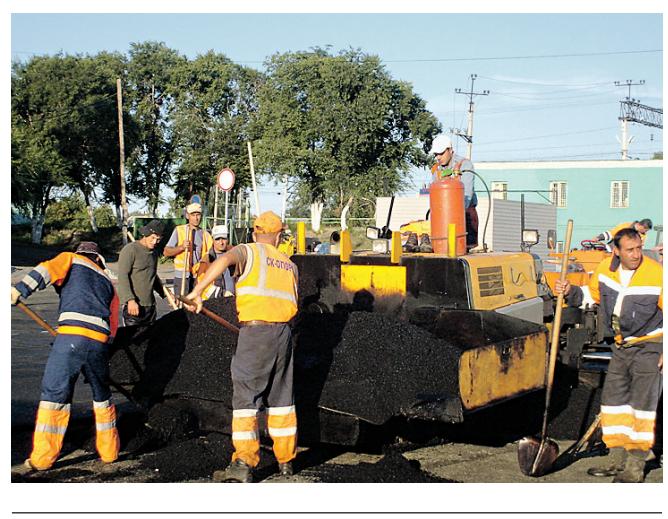
На площади Кемеровского вокзала Западно-Сибирской дороги возобновила работу автомобильная парковка. Её реконструировали по просьбе руководства вокзального комплекса.

Общая площадь стоянки – около 8 тыс. кв. м, поэтому места для грузовых и легковых машин хватало всегда. Однако в последнее время водители всё реже туда заезжают: постоянное покрытие парковки оставляло желать лучшего – выбоины, трещины.

«Как-то я приехал на вокзал, чтобы встретить с поездом родных, – поделился с «Гудком» житель Кемерова Илья Зацепин. – Не успел заехать на автостоянку, как колесо попало в яму и лопнуло. Пришлось менять его прямо на месте, а жене с сыном взял такси, которое, кстати, нашёл с большим трудом. Частные извозчики просто не хотели заезжать на эту стоянку, чтобы не «травмировать» свои автомобили».

Но больше всего от плохого состояния стоянки страдали пассажиры.

По словам начальника Кемеровского вокзала Надежды Мурзиной, такси там не парковались, поэтому люди с тя-



АСФАЛЬТ НА ПАРКОВКЕ ПОЛОЖИЛИ В РЕКОРДНО КОРОТКИЕ СРОКИ – ТЕПЕРЬ МОЖНО НЕ БОЯТЬСЯ ВЫБОИН

желанными чеходанами были вынуждены идти с поездами и электричек через всю привокзальную площадь на центральную улицу Ленина и там ловить машины.

«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-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Трагедия на воде

В ночь на 31 июля на Москве-реке в районе Лужнецкой набережной после столкновения с баржей «Ока-5», стоявшей у причала, затонул прогулочный катер. На его борту находились 17 человек при допустимой вместимости не более 12. Найдены тела 10 погибших. В связи с аварией возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, повлекшее гибель двух и более лиц».

В Сухум без пересадки

Прямое железнодорожное сообщение возникло между Россией и Абхазией. 29 июля из российской столицы вышел поезд Москва – Адлер, в состав которого вошли беспресадочные вагоны. Из Адлера до абхазской столицы они будут следовать в составе поезда Всё – Сухум. Это плацкартные и купейные вагоны, а с 21 августа (отправлением из Москвы) появятся вагоны СВ.

Тоннель исключён

Руководство Минтранса поддержало власти Якутии в вопросе создания железнодорожного перехода через реку Лена у Якутска. Об этом заявил президент Республики Саха Егор Борисов по итогам рабочей поездки в Москву. Напомним, до последнего оставался открытым вопрос, каким должно быть искусственное сооружение через Лену. Руководство республики настаивало на реализации первоначального проекта – совмещённого автомобильно-железнодорожного моста. В свою очередь, в Минтрансе в целях экономии средств при строительстве объекта прорабатывался альтернативный вариант перехода, а именно возможность возведения тоннеля под руслом реки.

В результате встречи Егора Борисова с главой Министерства транспорта Игорем Левитиным стороны склонились в пользу строительства совмещённого моста.

Теперь, по словам г-на Борисова, предстоит работа по дальнейшему продвижению проекта на уровне правительства России. В настоящий момент сооружение оценивается почти в 80 млрд руб.

По сообщениям

корреспондентов «Гудка»

и информационных агентств

ПЕРЕЕЗД

Ближе к соседу

Эстония переносит таможенный контроль на границу с Россией

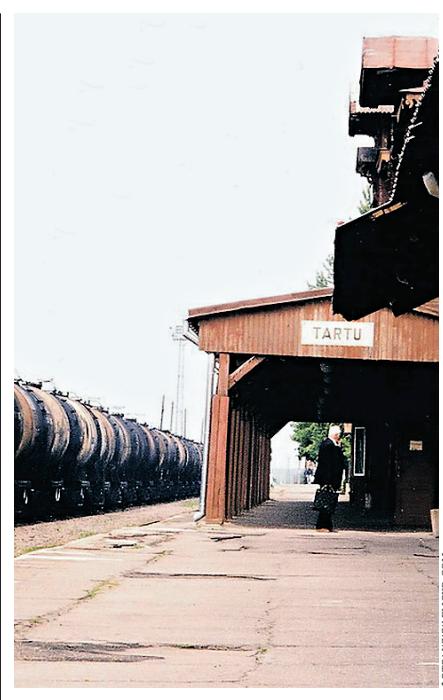
В Эстонии таможенное оформление грузов на российском направлении с 1 августа переносится из Тарту на приграничную станцию Койдула.

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, приывающих 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 Глазе.

Эксперт Фонда развития Эстонии Хейдо Витсур отметил, что перенос таможенного контроля на границу имеет технические преимущества, поскольку



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 Викене

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», – доволен начальник Кемеровского вокзала.

Анатолий Болдырев, соб. корр. «Гудка» Кемерово

ФОТО АВТОРА

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 хозяйственныe 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, появилась 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 Карабаево-Черкесской Республики и Нижегородской области, устанавливаются следующие особенности:

1. Пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, ежемесячное пособие по уходу за ребёнком, а также социальное пособие на погребение назначаются и выплачиваются не работодателем, а территориальным органом ФСС РФ на основании направлений 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 символьные поля. На обратной стороне бланка содержится информация о порядке его заполнения.

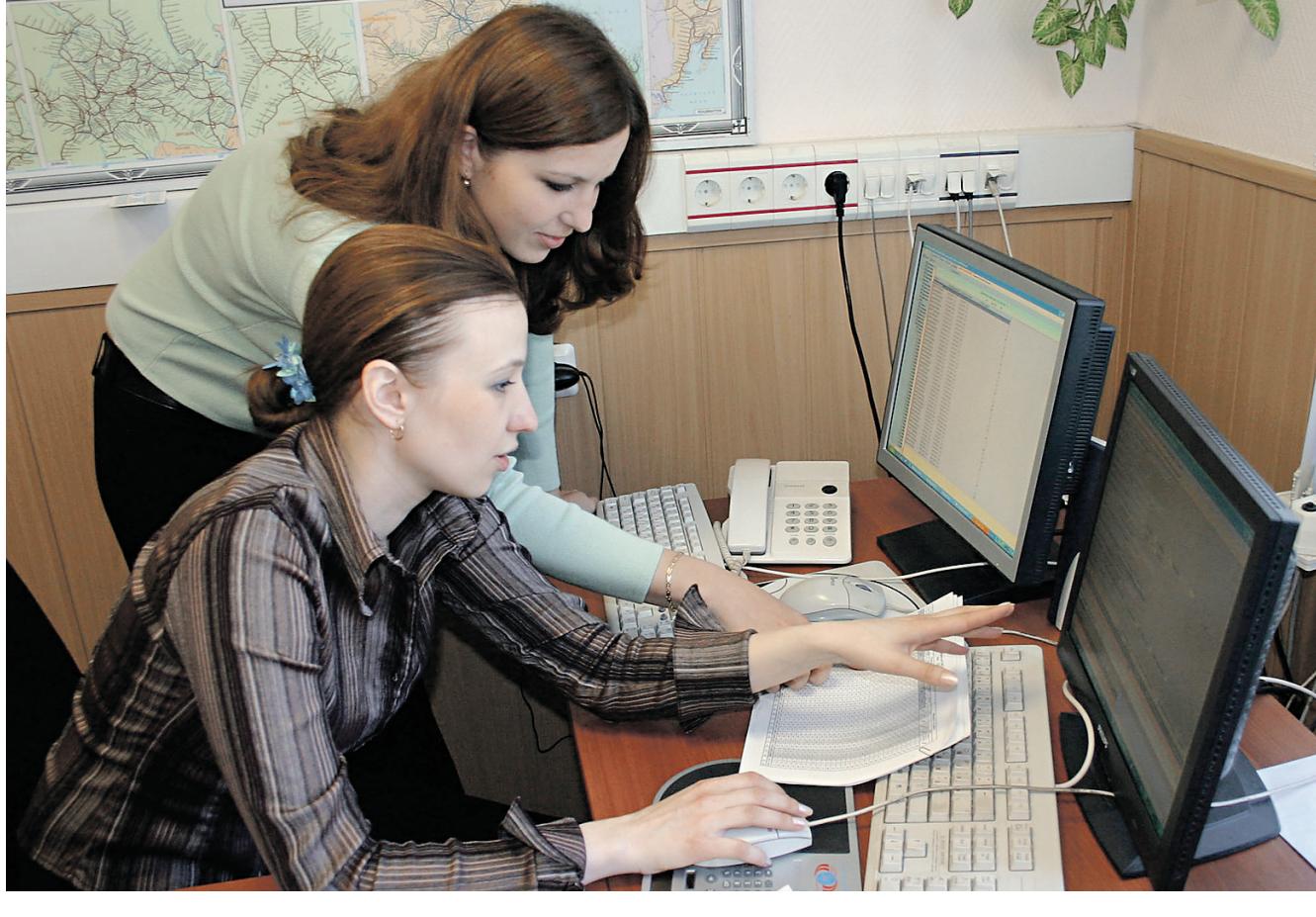
Порядок выдачи листка временной нетрудоспособности медицинскими организациями остался прежним.

— 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 былдержан налог на доходы физических лиц (НДФЛ).



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 отдыши 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.

— Предвари учебного сезона хотелось бы уточнить, каким образом осуществляется налогобложение стоимости обучения работников ОАО «РЖД» и их детей в высших учебных заведениях компаний?

— Согласно нормам Налогового кодекса, действовавшим до 1 января 2009 года, от налогобложения НДФЛ освобождалась только профессиональная подготовка работников компаний, целью которой было приобретение навыков, необходимых для выполнения порученной работы и не сопровождавшейся повышением образовательного уровня обучающегося. Соответственно оплата обучения, которым предусматривалось, что гражданин получит высшее образование, либо отдельные дисциплины (курсы лекций) в рамках данного высшего образования, подлежала налогобложению НДФЛ в общесто-новленном порядке.

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

Эта позиция подтверждается и письмом Министерства финансов, направленным в адрес ОАО «РЖД» от 22.11.2010 г. № 03-04/6-2/2.

— В разгар летнего сезона особенно актуальная тема путёвок на санаторно-курортное лечение. Каким образом осуществляется налогобложение данных социальных гарантостей?

— 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 налогобложению 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-

30 апреля года следующего за отчётым (следующего за годом, в котором были получены доходы, в которых 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 сделают, 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 изждивенца в его (работника) доход. При наличии заявления налог будетдержан 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 гарантировано сохранение места работы (должности), среднего заработка, возмещение расходов по проезду, расходов по найму жилого помещения, дополнительных расходов, связанных с проживанием вне места постоянного жительства (супружеские), а также иных расходов, произведенных 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 работник ОАО «РЖД» сопровождает 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 налогобложения НДФЛ на основании п. 3 ст. 217 НК РФ. Указанные выплаты согласно ст. 210 НК РФ подлежат обложению НДФЛ в общесто-новленном порядке.

Эта позиция подтверждается и письмом Министерства финансов, направленным в адрес ОАО «РЖД» от 22.11.2010 г. № 03-04/6-2/2.

— В разгар летнего сезона особенно актуальная тема путёвок на санаторно-курортное лечение. Каким образом осуществляется налогобложение данных социальных гарантостей?

— 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 налогобложению 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 отдыши 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.

— Предвари учебного сезона хотелось бы уточнить, каким образом осуществляется налогобложение стоимости обучения работников ОАО «РЖД» и их детей в высших учебных заведениях компаний?

— Согласно нормам Налогового кодекса, действовавшим до 1 января 2009 года, от налогобложения НДФЛ освобождалась только профессиональная подготовка работников компаний, целью которой было приобретение навыков, необходимых для выполнения порученной работы и не сопровождавшейся повышением образовательного уровня обучающегося. Соответственно оплата обучения, которым предусматривалось, что гражданин получит высшее образование, либо отдельные дисциплины (курсы лекций) в рамках данного высшего образования, подлежала налогобложению НДФЛ в общесто-новленном порядке.

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

Эта позиция подтверждается и письмом Министерства финансов, направленным в адрес ОАО «РЖД» от 22.11.2010 г. № 03-04/6-2/2.

— В разгар летнего сезона особенно актуальная тема путёвок на санаторно-курортное лечение. Каким образом осуществляется налогобложение данных социальных гарантостей?

— 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 налогобложению 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-

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 Федеральное агентство железнодорожного транспорта внесёт в Минтранс до 1 сентября.

В сфере железнодорожного транспорта при формировании таких центров как основу будут принять 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».

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

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

От науки транспорт ждёт инноваций

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

Сегодня отраслевые вузы прекрасно справляются с подготовкой специалистов-эксплуатационников, но если речь заходит об инновациях, то здесь ситуация иная. И сегодня необходимо создание отдельных кластеров, нацеленных именно на достижение инновационных результатов. Для этого в вузах нужна совершенно другая внутренняя структура. Как считает проректор Самарского госуниверситета путей сообщения Владимир Носков, сегодня разработка и реализация крупных инновационных проектов возможна только при консолидации научного потенциала отраслевых научных центров и лабораторий при вузах, а также широкого участия

Регион

Готовь пути летом

РЕФОРМИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ НЕ ОТМЕНЯЕТ ТЕКУЩИХ ЗАДАЧ

Александр Лапшин, заместитель начальника Горьковской железной дороги по Ижевскому региону



Фото: Мария Голикова

Реформирование отрасли не отменяет текущих задач. К примеру, участковая скорость – один из серьезнейших 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 варианту 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 ощущение опережать намеченные сроки работ. За восемь часов «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: Павел Головин

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 – Зюзя и Чад – Ненасты. Уже сейчас на всех участках повышена скорость поездов на 20 км/ч. План ремонтов в регионе на нынешний сезон составляет 119 км, сегодня выполнено выше 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 Агрэз и Красноуфимск на магистральном широтном ходу. Важно, чтобы грузовые поезда быстро обрабатывались и тут же покидали станции, сохранив 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 Агрэзы. 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 Агрэзы 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 Головин

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 обратной станции одна секция отцеплялась, и обратно поезд шёл с двумя секциями. А вечером, когда пассажиропоток менял направление, из города пускали двухсекционные сцепы и на обратной станции к ним присоединялась третья секция.

Однако потом этот опыт с переносом 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 срываются 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 из интернет-блогов о культуре общеречения машинистов пригородных электричек с пассажирами, письменные жалобы и обращения стали причиной того, что начальник Московской магистрали Владмир Модавер поставил перед кадровой службой и региональной дирекцией медицинского обеспечения задачу повысить культуру обслуживания.

В апреле этого года опыт



Фото: Сергей Годин

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

обучению технике общения получили высокую оценку на 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.

Наталия Боклина,

начальник отдела психофизиологического обеспечения

медицинского обеспечения

на Московской железной

дороге

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.

В досье

? 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 свежей 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 службы 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: Павел Головин

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 сердцам», 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:

– Случай брака возникает 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, «аслуга» 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 Окунев, 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 свою ответственность железнодорожников, мы организуем «круглые столы» с членами семей работников станции. 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:

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 лизингопотреба 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 издалека величественным корпусом и тяжёлым камнем здания, важными милиционерами, косился временами на неумышленных 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 вился в поток пассажиров.

– Пригородные кассы? Не, вы не сюда попали! – со знанием собиць молодая женщина с рожком на спине и ребёнком на груди. – Здесь только дальнее сообщение. Мне кажется, сущица 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 въявко заколочены, а перед самим его носом висела табличка, сообщавшая о том, что за дверью ничего не работает, и билеты не продаются. Неизвестный автор приписал на табличку обидные для кассиров вещи.

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

ВАШЕ ПРАВО

Извольте объясняться

Прежде чем наказать, должны разобраться

– Если работник провинился, то каков будет порядок его наказания, наложение 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 работнику не предоставлено, то составляется соответствующий акт.

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

спор 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, возможна применение к работнику нового дисциплинарного взыскания, в том числе и увольнение по п. 5 ч. 1 ст. 81 ТК РФ.

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

Яков Купреев,
главный правовой инспектор труда Роспотребнадзора

– 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 работнику не предоставлено, то составляется соответствующий акт.

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

спор 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, возможна применение к работнику нового дисциплинарного взыскания, в том числе и увольнение по п. 5 ч. 1 ст. 81 ТК РФ.

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

Яков Купреев,
главный правовой инспектор труда Роспотребнадзора

– 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 работнику не предоставлено, то составляется соответствующий акт.

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

Специалист

Человек-оркестр

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 духового 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 полузаубитую 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».

Самостоятельный «плавание» уральских аргонавтов началось 5 лет назад почти случайно. Александр больше двадцати лет отдал военной карьере, возглавляя оркестр штаба Приволжско-Уральского округа. А однажды ректор Уральского государственного горного университета Николай Косарев предложил Александру создать студенческий оркестр. Причём попросил не мечтаться – 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 Александра Павлов попал после выступления на одном из матчей с участием волей-



На Тайване уральский оркестр Александра Павлова ждал успех

большого 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, прида 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 заграничных поездок. Правда, их не так много, как ему бы хотелось. «Конечно, мы уже давно достигли того уровня, когда нас приглашают выступать за границу, 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 ушёл полчеломана 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 в Екатеринбурге, то в Ханты-Мансийске выступаешь». Но ведь никаких выговоров и увольнений не последовало. Музыкант просто неизвестно сидеть на одном месте, когда он кру-

ится, 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,
соб. 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 железнодорожных дорог в западной части Российской империи. Приобрёл репутацию высококвалифицированного 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 открытие



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 не-разрушающего контроля.

160 лет назад

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

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

10 августа 1941 года принят решение о строительстве железной дороги Кизляр – Астрахань.

245 лет назад

18 августа 1766 году пущена в работу «пароатмосферная» машина русского изобретателя Ивана Ползунова. Заруботал один из первых в мире универсальных паровых двигателей.

КALE

ГЛАС НАРОДА

Женщины откажутся от пива

ГРАЖДАНЕ НАМЕРЕНЫ ИЗМЕНИТЬ СВОИ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ИЗ-ЗА НОВОГО ЗАКОНА



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, приравнял пиво к алкоголю и запретил торговать им в пиватках 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 продолжат 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 него.

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 чаши 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 правительственный 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



Для новых земель столицы потребовался отдельный закон

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

Новый закон предполагает сохранение размеров ставок земельного налога на ставших столичными территориях в том виде, в котором они были зафиксированы на момент присоединения. Кроме того, документ закрепляет приоритетность мнения местных собственников при развитии присоединённых территорий.

«Решение вопросов развития присоединённых муниципальных образований должно будет осуществляться с учётом мнения собственников и иных заинтересованных участков – речь идёт о дачниках, садоводах и огородниках», – сообщается на сайте Мосгордумы. Кроме того, будут сохранены структура органов местного самоуправления, муниципальное имущество и источники собственных доходов местных бюджетов, причём их объём не может быть меньше

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 составят 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 людям предлагается компенсация, если же граждане не согласны покидать свои дома – они могут обратиться в суд, но, судя по сложившейся практике, в нашей стране суды обычно становятся на сторону властей. Прогнозы делать рано, однако уже сейчас цены на недвижимость могут существенно подрасти», – также считает г-н Кочетков.

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

Дарья Иванова

Технологии

Кабинет в Сети

СКОРО НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКИ СМОГУТ ОБЩАТЬСЯ С ФНС В ОНЛАЙН-РЕЖИМЕ



ФЕДЕРАЛЬНАЯ НАЛОГОВАЯ СЛУЖБА ВЫПУСТИЛА ПРИКАЗ, СОГЛАСНО КОТОРОМУ КВИТАНЦИИ ПО УПЛАТЕ НАЛОГОВ ПЕРЕСТАНУТ ДУБЛИРОВАТЬ ПО ПОСЧЕТ 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 платежных документов в электронном виде и получения 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 позволяют 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 налог.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 доведён 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 ссылаться 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

ПОТРЕБЫНОК

Яблоки заменят картошку

МЕДИКИ ПРОДОЛЖАЮТ БОРТЬСЯ С ДЕТСКИМ ОЖИРЕНИЕМ

«МАКДОНАЛДС» СНИЗИТ КАЛОРИЙНОСТЬ ДЕТСКОГО МЕНЮ: ЭТУ СЕТЬ РЕСТОРАНОВ ФАСТФУД ОВИНИЛИ 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 апельсины, а сладкие газированные напитки заменят обезжиренным молоком или молочным коктейлем.

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

Компания «Макдоналдс» сегодня контролирует более



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 обществ потребителей КонфОП, фастфуд сегодня представляет реальную угрозу здоровью – причиной каждой 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

Детям нужно не меньше есть, а больше бегать

и соли составляет суточную норму». Однако в течение дня люди едят и другие продукты, и илашки 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 «Гудок». – 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 обосновывают эти изменения в выгодном для имиджа компании свете. «Но если после этих изменений детям перестанет нравиться новый «Хэппи Милс», я буду только рад», – подытожил он.

В то же время председатель Общества специалистов доказательной медицины Кирилл Данишевский уверен, что нападки на компанию не совсем обоснованы. «Раньше было гораздо хуже, они действительно сильно улучшили еду в своих ресторанах, здоровили её», – отметил он. – Проблема в том, что люди едят много одних продуктов и недоедают других, их питание очень плохо сбалансировано». 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 Курдячцева

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

1 августа 2011 года

понедельник

№ 133 (24853)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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, Израиля, 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



ЖЕРЕБЬЮ ВЫПОЛНЯЕТ ФИНАЛЧИК. ФОТО: BRAZIL 2014 / FIFAWC.COM

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 «прходными». К примеру, в противостоянии с одним из «карликов» европейского футбола – командой Люксембурга – сборная России традиционно только побеждает.

Впрочем, не всё так однозначно: израильтяне 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 мировым первенствам 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 Россия 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 смотрят 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 Каракина 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 Калякин, 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

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД».

Ростропек. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Директоры отделов: Тамара Андреева (спецвыпуска), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (издательской работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тинко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Составитель главного редактора: Валентин Запевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Победитель снегов

УЧЁНЫЙ-УНИВЕРСАЛ ИЗБАВИЛ РОССИЙСКИЕ МАГИСТРАЛИ ОТ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

Больше века назад появились разработки профессора Сергея Карайши, поменявшие 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 останавливались из-за метелей и снегопадов, а также из-за того, что весной буквально расползлось под рельсами земляное полотно. Именно такими запомнил в юности железные дороги Сергей Карайша – инженер, много сделавший для их неувязки от стихии и сумевший увидеть их завтрашний день.

Сергей Демьянович Карайша родился в 1854 году в Полтавской губернии, а его детство прошло в Одессе, где он с золотой медалью окончил гимназию. А в 1877 году Карайша стал одним из лучших выпускников Петербургского института инженеров путей сообщения. Его ждала служба путёвца на только что построенной Оренбургской железной дороге. Страшные снежные заносы, пучины, возникавшие под путями на участках с влажной почвой, – именно с такими явлениями Карайша столкнулся в первый же год своей работы. Пожалуй, в оренбургских степях эти беды учащались острее, чем где-либо ещё на железных дорогах России.

Через десять лет, став уже молодым учёным-железнодорожником, в одной из научных работ Карайша привёл систематизированные данные о географическом распространении пучин на российской сети железных дорог и результатах борьбы с ними. Обычно дело ограничивалось осушением земляного полотна и водопонижением, что не всегда давал нужный эффект. Карайша применил шлаковые подушки, имевшие низкую теплопроводность. Под ними зимой не промерзал грунт, а весной не скапливалась вода. Новая идея повсеместно дала отличный результат, а принцип укладки материалов с низкой тепло-



Идеи о создании снегоуборочной техники получили своё развитие благодаря инженеру Карайше

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

Задачу по борьбе со снегом Карайша также успешно решил в начале своей инженерной 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. Подготовка к ним должна вестись спокойно, планомерно и постоянно уже с момента проектирования линии. Карайша предложил сажать вдоль путей плотные лесополосы, выставлять заборы на пути возможной метели, тщательно наблюдать за тем, где и как выглядят заносы, и готовить силы для работы в опасных местах. Мощной техники тогда ещё не было. Но оказалось, продуманная работа и без неё может сократить риск превращения заносов в железнодорожное бедствие.

В 1896 году Карайша вернулся в стены родного института и стал его профессором. Но все знали, что он – 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, Карайша продолжал служить в МПС помощником управляющего эксплуатационным отделом управления железных дорог и часто уезжал в долгие командировки.

С 1911 по 1917 год Сергей Карайша занимает пост директора Петербургского института путей сообщения. Это было время строительства новых корпусов – учебных и библиотечного. Масса забот легла на плечи руководства. При Карайше в корне изменилась система обучения. Новая техника, новые задачи транспорта XX века потребовали ужесточить требования к инженерам, пересмотреть учебные планы и отвести последний год учёбы на самостоятельное проектирование. По предложению Карайши в учебную программу были включены новые предметы: железобетонные конструкции и мосты, воздухоплавание, электродвигатели, автомобильное дело, депо и железнодорожные мастерские. На Александровском заводе была оборудована институтская паровозная лаборатория,

где проводились научные исследования и практические занятия студентов.

В 1916 году Карайша сделал обязательный курс «Электрификация железных дорог», хотя многим сама идея казалась тогда пустой тратой времени. Когда после 1920 года институт решено было разделить на факультеты, Карайша стал деканом факультета сухопутных путей сообщения.

Судьба отпустила ему немалый срок – восемь десятилетий жизни. Его наследие – свыше полутора тысяч научных трудов. Поражает многогранность и актуальность их тематики, ведь в каждом из них решались остройшие технические задачи. В 1895 году Сергей Демьянович блестяще защитил диссертацию «О централизации управления стрелками и сигналами» – то был взгляд в будущее, попытка увидеть принципы будущей системы СЦБ.

Кроме того, учёный внёс большой вклад в разработку способов расчёта стрелочных переводов, съездов, стрелочных улиц, всех видов соединений и пересечений рельсовых путей. Именно он стал создателем типовых стрелочных переводов, без которых в начале XX века уже не могло нормально развиваться путевое хозяйство. Карайша работал над научными основами проектирования станций. Инструментом в работе над монографиями и учебниками у Карайши была созданная им самим уникальная картотека книжной и журнальной литературы по железнодорожному делу за 1885–1916 годы. В ней было около ста тысяч названий.

Весной 1927 года в Ленинградский институт путей сообщения приехали видные учёные и руководители транспорта, чтобы поздравить Сергея Карайшу с полувековым юбилеем инженерной деятельности. Среди них был президент Академии наук СССР Александр Карпинский и народный путь сообщения Ян Рудзутак. Тогда Карайшу спросили, как же ему удалось столько успеть за эти годы? И он ответил: «Ещё в студенческие годы я запомнил и принял на вооружение правило римского писателя Плиния Старшего – «ни одного дня без строчки», то есть без занятий, без результатов. Вот и следуя этой системе всю жизнь».

Николай Морохин
Нижний Новгород

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

Велотур на работу

В Тынде игнорируют автотранспорт

Статья стала победителем конкурса публикаций в дорожных газетах за июнь в номинации «Редакционная находка»

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

Так, звукооператор Дальневосточного центра научно-технической информации и библиотек Дмитрий Кобелев о служебном транспорте забывает на всём 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 велосипед компьютером, теперь он пристально следит за параметрами и каждый день уста-



Дмитрий Кобелев доезжает до работы за 7 минут

навливает рекорды. Дмитрию удавалось развивать максимальную скорость 45 км/ч.

– В день я проезжаю на велосипеде в среднем 15 километров, – рассказывает Дмитрий Кобелев. – Велосипед для меня незаменимый транспорт: на нём я езжу на работу, за покупками, в детский сад за сыном.

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Тында Игорь Петунин присоединился к велосипедному сообществу прошлым 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 проблем, 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 летом выручает 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 велоспорту приобщается молодёжь. Слесарь контрольно-измерительных приборов и автоматики Игорь Жданов взял пример со своих коллег по цеху и купил себе скоростной велосипед. Игорь признаётся, что не любит пользоваться услугами общественного транспорта. Поэтому он открывает велосипедный сезон практически сразу после того, как растает снег.

Светлана Назарчук
Фото автора

КРОССВОРД

1. Колпак на лампе, создающий уют. 2. Тренировка, на которой хор учится петь в унисон. 3. Дерево, чьи плоды поражают метеоритами. 4. Баран, у которого рога ещё толком не выросли. 5. Униформа красоток на конкурсе красоты. 6. Рабочее место крупного чиновника. 7. Отдых с котелками и рюкзаками. 8. «Туча», летящая на бессчтном количестве крыльышек. 9. Пропуск пассажира, решившего куданибудь улететь. 10. Город, где родился Арам Хачатурян. 11. Разговорчивый оппонент. 12. Качающаяся

«колыбель» для дедушки. 13. Старорусские места, на которых хор учится петь в унисон. 14. Спортсмен, «оседлавший» коня с ручками. 15. Хлев с юными бурёнками. 16. «Озверевший» поросёнок. 17. «Дядя Стёпа» среди домов. 18. Антонио в маске Зорро. 19. Сосед Урана в космосе. 20. Железный предмет кузнецкой обстановки, избиваемый мол