

В эксплуатационном локомотивном депо Сосногорск создали электронное табло нарядчика локомотивных бригад

Железнодорожники успешно готовятся к проведению Азиатско-Тихоокеанского экономического саммита – 2012

Звание «Ветеран труда» могут получить сотрудники, награждённые часами руководством отрасли

Конституционный суд разрешил строительство домов на землях сельхозназначения и регистрацию в них

5 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 114 (24834)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	149735
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

**Проект «Бездефицитный»**

В этом году так называемое нулевое чтение закона о бюджете начнётся не с обсуждения депутатами Госдумы, а в организациях, которые вошли в Народный фронт. Министр финансов Алексей Кудрин заранее довёл до сведения общественности свою позицию. А она такова: в бюджете-2012 можно свести концы с концами только при стоимости нефти не менее \$115–120 за баррель, притом что аналитиками ведомства вероятность нового экономического кризиса, а значит, и резкого падения цен на нефть в перспективе до пяти лет оценивается в 25%. Это очень высокий уровень риска, и дальше наращивать госрасходы слишком опасно. Их нужно зафиксировать года на три, и в дальнейшем инфляция просто «съест» их некоторую часть, что укрепит бюджетную систему, считают в Минфине.

Поэтому становится ясно, что и при обсуждении бюджета на 2012–2014 годы ОАО «РЖД» будет весьма сложно получить адекватные тарифные компенсации. Финансовые органы вполне откровенны: нехватку бюджетных средств можно покрыть поступлением денег от продажи пакетов акций «дочек» РЖД. Ну а дальше, мол, решим, что будем делать.

Но вот представим себе, что кризис, который не исключает и Минфин, наступил. Через два-три года сбудутся мрачные прогнозы аналитиков. В таком случае доходы бюджета упадут, шансы РЖД получить недоданное в 2012 году значительно уменьшатся, а в разгаре – подготовка к чемпионату мира по футболу 2018 года. Очевидно, что в результате страна не получит нормальную инфраструктуру, которая должна стать частью проекта модернизации экономики.

Пример уже есть: Украина, которая вместе с Польшей принимает чемпионат Европы – 2012. Как отмечают эксперты ФИФА, с инфраструктурой в соседней республике дела обстоят неважно, соседи просто не успевают построить её, поскольку разгар подготовки к первенству пришёлся как раз на пик кризиса 2008–2009 годов. В мировых СМИ уже даже началась кампания за то, чтобы перенести матчи в другую страну.

Безусловно, деньги надо экономить. И прогнозировать ситуацию тоже нужно. Однако бухгалтерские интересы бюджета не могут быть самоцелью. Необходимо уметь также вовремя и правильно потратить деньги, чтобы достигнуть наивысших результатов. Но если ещё несколько лет откладывать масштабные инвестиции в инфраструктуру РЖД, страна сильно рискует попасть в трудную ситуацию.

Цифра дня

463,9 млн

пассажиров было отправлено в первом полугодии 2011 года на сети ОАО «РЖД», что на 2,8% больше, чем за аналогичный период 2010 года.

Блиц

Не на своём месте

На привокзальных площадях Восточно-Сибирской дороги демонтируют торговые павильоны



ФОТО: СЕРГЕЙ БЕЗ

Александр Синеев, начальник Восточно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов

– Александр Михайлович, как часто ваша дирекция прибегает к таким суровым мерам, как на станциях Усолье-Сибирское, где с привокзальной площади убраны торговые павильоны?

– Только если предприниматели не хотят выплачивать

арендную плату за нашу землю, которую они занимают своими киосками и павильонами, некоторые из них – это сооружения капитального характера под 100 кв. м. Как и для любого хозяйствующего субъекта, для нас эти деньги не лишние. Мы предлагали усольским предпринимателям оформить договорные отношения, причём неоднократно, но они под разными предлогами уклонялись. Пришлось обращаться в суд. В начале прошлого года суд удовлетворил наши исковые требования в полном объёме.

– И как долго длилась эта история?

– А она ещё не закончилась, хотя начиналась более трёх лет назад, когда мы пытались найти какие-то компромиссные решения. Предприниматели просто отказывались заключать договоры аренды. Тогда пришлось инициировать в судебном порядке процедуру

принудительного освобождения участка. Предприниматели пытались оспорить решения судов. В конце прошлого ноября Арбитражный суд Иркутской области предоставил им даже отсрочку исполнения решений до вступления в законную силу решений судов. Но сейчас правовых препятствий для исполнения решений судов нет. И Усольский районный отдел судебных приставов-исполнителей добился демонтажа трёх павильонов. Такая же участь в ближайшее время ожидает ещё два киоска.

– Как будет использоваться освобождаемый участок земли?

– Это место займут добросовестные предприниматели, а недостатка в претендентах, уверен, не будет: место на привокзальной площади бойкое. И железнодорожники внакладе не останутся.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ КЕЗ

Конъюнктура

Перезагрузка склада

Создание Таможенного союза меняет инфраструктурную концепцию РЖД



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

ОАО «РЖД» вносит изменения в свою программу развития сети складов временного хранения (СВХ) на железнодорожных станциях до 2015 года.

Начальник Центра по таможенной деятельности – структурного подразделения ОАО «РЖД» Анатолий Филиппов объяснил необходимость изменений переносом таможенного контроля на внешние границы Таможенного союза.

«Отправляемые из Казахстана и Белоруссии вагонопотоки мы сегодня стали получать уже не в режиме импорта, а как груз для внутреннего потребления, – заявил он. – Поэтому и нет смысла проводить таможенное оформление отправляемых из данных стран грузов на границах этих республик с Россией. В связи с произошедшими изменениями в данное время проводится работа по определению мест поступления импортных грузов и ключевых станций, на которых будут производиться выгрузка, хранение этих грузов и их оформление. По итогам этих действий и будут приниматься решения относительно того, какие инвестиционные

Для импортных грузов подберут новые ключевые станции

средства необходимо закладывать в развитие сети СВХ».

Управляющий партнёр юридической компании Rightsol Александр Кошкин заявил «Гудку», что отказ от создания СВХ на границах с Казахстаном и Белоруссией не означает, что у ОАО «РЖД» появятся аналогичные объекты на внешних границах Таможенного союза.

«Следует учитывать, что непосредственно Центр таможенной деятельности РЖД уже не сможет сам участвовать в создании и эксплуатации тех объектов таможенной инфраструктуры, которые будут создаваться на внешней границе Белоруссии и Казахстана, – отметил он. – Кроме того, РЖД как национальному перевозчику невыгодно нести таможенную ответственность за груз, перевозимый по территории наших соседей. Поэтому оптимальной формой участия РЖД в развитии складской инфраструктуры за пределами России может стать привлечение к данным работам своих профильных дочерних обществ. В том числе посредством создания совместных предприятий с анало-

гичными структурами Казахстана и Белоруссии».

Академик Российской академии транспорта Евгений Жуков заявил «Гудку», что РЖД должны найти формы участия в развитии таможенно-логистической инфраструктуры для обслуживания грузопотоков Таможенного союза. «Внешние границы Казахстана и Белоруссии становятся и нашими таможенными и экономическими границами. Поэтому российская сторона, в том числе и РЖД, должна иметь возможность контроля за грузопотоками с того момента, когда они пересекают нашу общую границу».

Старший государственный таможенный инспектор Федеральной таможенной службы России Вера Абаренова заявила «Гудку»: «У представителей бизнеса было время просчитать возможные изменения в порядке передвижения и оформления грузов, поэтому решение не строить СВХ на границах с Белоруссией и Казахстаном не должно привести к сбоям в их работе».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Совещание

Задание правления выполнено

Летние путевые работы осложняют ритм грузовых перевозок

В течение первого полугодия было погружено 607,7 млн тонн, что выше аналогичных показателей прошлого года на 4% и соответствует задаче, поставленной перед компанией на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» в декабре 2010 года.

Такие данные сообщила вчера на оперативном совещании, которое проводил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания Елена Кунаева.

По её словам, за шесть месяцев текущего года было погружено на 7,7% меньше, чем за соответствующий период докризисного 2007 года.

Грузооборот за первое полугодие 2011 года достиг 1,05 трлн тарифных тонно-километров, что на 6,9% больше аналогичного периода прошлого года.

Елена Кунаева пояснила, что на 1,3% не выполнен план по-



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАЧЕВА

График грузовых поездов выполняется не на должном уровне

грузки грузов первого класса, но по второму и третьему классам план перевыполнен на 0,6% и 5,6% соответственно, именно это дало возможность более серьёзно перевыполнить финансовые показатели. По структуре перевозок первоочередное внимание уделялось высокодоходным грузам, благодаря чему выполнены финансовые показатели.

По словам Елены Кунаевой, суточная погрузка в июле принята на уровне 3,415 млн тонн. Это ниже ранее запланированного показателя, но на такое снижение было решено пойти в связи с летней путевой кампанией. Отставание будет компенсировано в следующем месяце.

Подводя итоги работы директоров, вице-президент ОАО

Лента новостей

Результативное заседание

Президент Дмитрий Медведев доволен итогами заседания Совета Россия – НАТО на уровне постоянных представителей. «Мы все вдохновлены достигнутыми результатами – заседание Совета было вполне результативным. Только так и нужно строить стратегическое партнёрство – по принципу неделимости, безопасности, взаимного доверия, предсказуемости, это идёт на пользу глобальной безопасности и отвечает интересам людей, которые живут в наших странах», – сказал Медведев, открывая встречу с постоянными представителями стран НАТО. Глава государства отметил, что заседание Совета впервые проходит в Сочи. «Я надеюсь, что это создаст необходимую атмосферу. Погода тёплая, и отношения должны быть хорошими», – заметил Дмитрий Медведев.

Каспийский документ

Правительство одобрило соглашение о сотрудничестве в сфере безопасности на Каспийском море. Документ готов для внесения в Госдуму на ратификацию и представления президенту. Пять прикаспийских государств – Россия, Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркмения – будут сотрудничать в борьбе с терроризмом, организованной преступностью, незаконным оборотом оружия и наркотических средств, контрабандой, браконьерством, торговлей людьми и незаконной миграцией, а также в области обеспечения безопасности морского судоходства.

Виртуальная монополия

Федеральная антимонопольная служба оштрафовала крупнейшего регистратора зоны .rf компанию Ru-Center на 240 млн руб. По данным ведомства, компания перед открытием кириллической доменной зоны заключила с некоторыми компаниями соглашения, что позволило им превысить установленный лимит – 4800 заявок в час. В настоящее время в антимонопольном ведомстве выясняют, есть ли основания для возбуждения уголовного дела против Ru-Center. Если ФАС подтвердит нарушения в работе регистратора, то проданные им домены могут сменить владельцев, для чего будут проведены новые аукционы. При этом победителям предыдущих торгов, которые могут признать недействительными, вернут деньги.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

«РЖД» Вячеслав Лемешко отметил, что в июне были улучшены многие показатели. График пассажирских поездов по прибытию – на 0,14%.

Вместе с тем есть и ряд недостатков. Такие показатели, например, как графики грузовых поездов по отправлению и по проследованию, выполняются далеко не на должном уровне. Серьёзные проблемы остаются со своевременной подачей подвижного состава под погрузку.

Как сообщила начальник департамента корпоративных финансов Ольга Гнедкова, с учётом существенного роста расходов III квартал станет планово-убыточным для ОАО «РЖД». Дело в том, что в его бюджет заложен существенный рост ремонтных и инвестиционных расходов. На эти цели будет отпущено столько же средств, сколько ушло на них за всё первое полугодие.

Владислав Кукреш



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Субсидии для пригорода

Бюджетом Еврейской автономной области (ЕАО) на 2011 год предусмотрено 40 млн руб. в качестве компенсации части потерь в доходах, связанных с установлением тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня. Об этом говорилось на рабочем совещании руководства региона и Дальневосточной дороги. Сумма, заложенная в областном бюджете, поможет вывести на безубыточный уровень работу пригородной компании «Экспресс Приморья» в границах ЕАО. Кроме того, в январе – мае область выплатила компенсацию в размере 3,2 млн руб. на возмещение выпадающих доходов от льготной перевозки студентов и школьников. Этим правом учащиеся ЕАО пользуются согласно закону, принятому регионом в июне прошлого года.

Расписание скорректируют

С 5 июля начинается капитальный ремонт пути на белорусском направлении Московской дороги. Предстоит до конца месяца отремонтировать участок главного пути с 25-го по 33-й км участка Одинцово – Голицыно. Для минимизации неудобств пассажиров технологические «окна» не назначены по понедельникам и пятницам, когда пассажиропоток максимален. В связи с ремонтом в расписание движения пригородных электропоездов белорусского направления внесены изменения.

Больше контейнеров, меньше руды

Объёмы погрузки на полигоне Октябрьской дороге в январе – июне 2011 года возросли более чем на 3,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Увеличение произошло по следующим грузам: чёрных металлов – на 5,24%, грузов в контейнерах – на 32%, строительных грузов – на 8,4%, нефтеналивных грузов – почти на 1,3%. Отмечено снижение погрузки удобрений на 2,2%, химикатов – на 8,44%, цветной руды – на 6,6%.

В июне погружено более 8,5 млн тонн, что более чем на 422 тыс. тонн (5,2%) превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

«Терапевт Матвей Мудров» отправился в рейс

Передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров» 3 июля вышел в рейс по Дальневосточной дороге. Маршрут пролегает по Хабаровскому краю и ЕАО. В составе – 8 вагонов, 6 из которых представляют собой лечебно-диагностические подразделения. Здесь расположены кабинеты врачей, оснащённые современным оборудованием, стоматологический и ЛОР-комбайны, цифровой флюорограф.

Новая магистраль

В июле в Афганистане заработает первая железнодорожная линия Хайратон – Мазари-Шариф. Сначала по магистрали пойдут грузовые составы, а со временем будут налажены и пассажирские перевозки.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РАЗВИТИЕ

Добавят плавности

На Челябинском металлургическом комбинате (входит в состав ОАО «Мечел») планируют создать первое в СНГ универсальное предприятие по сварке рельсов в плети длиной до 800 м. Сейчас в Челябинске строятся машина непрерывного литья заготовок кислородно-конверторного цеха и универсальный рельсобалочный стан для производства железнодорожных рельсов длиной до 100 м.

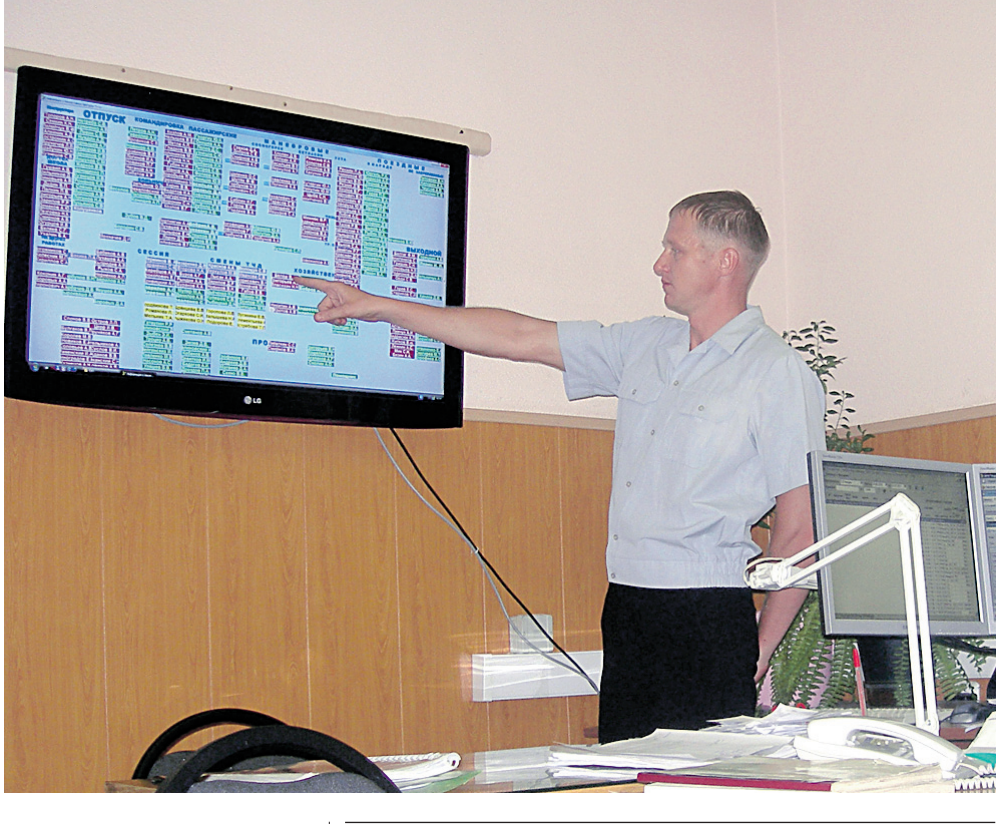
«Пуск в эксплуатацию рельсобалочного стана производительностью 1,1 млн тонн металлурги намечают на будущий год. Новую продукцию предполагаем получить от них уже в 2013-м. Это должны быть рельсы высокого качества с принципиально новой дифференцированной закалкой, которая увеличит срок их эксплуатации. Со 100-метровыми рельсами сократится количество сварных стыков. Вместе с повышением прямолинейности это обеспечит плавность движения и повысит комфорт для пассажиров», – пояснил вице-президент по инфраструктуре ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв. По его словам, новое производство позволит приобретать продукцию по конкурентным ценам и снизит зависимость от монополистов. Тем более что в 2012 году встают на реконструкцию Нижнетагильский и Новокузнецкий металлургические комбинаты. «Производимые рельсы превзойдут мировые аналоги по ряду основных показателей, продиктованных климатическими условиями их эксплуатации в России», – пообещал старший вице-президент по экономике и управлению ОАО «Мечел» Мухаммед Циканов.

Евгения Мусихина,  
сов. корр. «Гудка»  
Челябинск

Технология

Вопросов нет

Электронный аналог стенда внёс ясность в работу локомотивных бригад



Электронное табло позволяет машинистам и помощникам понять, когда отправляться в рейс

задавать нарядчику. Ему пришлось отвлекаться от работы, искать каждого в компьютере и давать пояснения».

Чтобы вернуть былую простоту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Далее за дело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолога депо. «Решил сделать электронную копию прежнего

деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», рассказывает он. – Допустим, когда перетаскиваешь иконку с фамилией машиниста в блок «выходной», выскакивает окно для добавления даты окончания выходного. Также есть возможность добавлять к иконкам значки-индикаторы, указывающие, что работник был в поездках две ночи подряд или должен пройти медкомиссию. Это сразу видно бригадам и нарядчику».

Электронное табло повесили на месте прежнего стенда. «Меня перестали заваливать вопросами, от работы от-

влекают меньше, при этом не нужно постоянно бегать представлять бирки. Электронное табло позволяет всё делать со своего рабочего места», – сказала нарядчица локомотивных бригад Светлана Иванова.

Сейчас Виталий Самуйлов вместе со знакомым программистом работает над улучшением интерфейса программы. В депо также планируют заменить 42-дюймовый экран на 60-дюймовый, чтобы можно было видеть всю информацию издалека.

«У меня есть ещё задумка – сделать в рамках этого проекта СМС-информирование машинистов и помощников, – признался Самуйлов. – Например, если на табло поменялась очередь локомотивной бригады, то ей на мобильные телефоны тут же приходит уведомление».

По мнению Виталия Самуйлова, начинание надо развивать централизованно, совместно с создателями автоматизированных рабочих мест, чтобы табло было увязано с электронной базой данных.

Николай Порецкий,  
сов. корр. «Гудка»  
Ярославль  
Фото автора

Скандал

Сговор на рельсах

Коллеги из Германии стали жертвой картеля

ПРОКУРАТУРА НЕМЕЦКОГО ГОРОДА БОХУМ и Федеральная антикартельная служба Германии (ФАС) раскрыли действовавший на протяжении многих лет сговор поставщиков рельсов для Deutsche Bahn (DB).

«Как только мы составим ясное представление об этом картеле по итогам предварительного расследования, мы примем решение о предъявлении претензий его участникам», – заявил главный юрист DB Герд Бехт. «В настоящее время железной дорогой проверяется возможный ущерб», – заявил пресс-секретарь DB Оливер Шумахер.

Как выяснила немецкая пресса, под подозрением в картельном сговоре могут находиться минимум десять фирм из пяти земель Германии. Уже в середины мая немецкая ФАС начала проводить обыски в офисах подозреваемых предприятий.

В то время, как антикартельное ведомство расследовало ценовой сговор, прокуратура Бохума разбиралась с нарушениями в проведении конкурсов.

деление Thyssen-Krupp – предприятие Thyssen-Krupp GfT Gleistechnik – и два дочерних предприятия австрийского концерна Voestalpine в городе Дуйсбург. «Компания в течение нескольких месяцев контактирует с ФАС и прокуратурой Бохума, взаимодействует с властями в интересах полного и скорейшего прояснения обстоятельств дела», – заявил пресс-секретарь Voestalpine Герхард Кюрнер. Он добавил, что компания проходит по делу в качестве основного свидетеля и рассчитывает избежать штрафных санкций. По словам господина Кюрнера, пока нельзя вести речь о возмещении ущерба. «Voestalpine не принимает обвинения в картельном сговоре. В компании проведены мероприятия по предотвращению подобной деятельности», – отметил пресс-секретарь Voestalpine. Пресс-служба Thyssen-Krupp в свою очередь объявила, что на дочернем предприятии группы, которое замешено в картельном скандале, была заменена вся управленческая верхушка. «Подобные договорённости для нас неприемлемы», – говорится в комментарии пресс-службы.

Сговор раскрылся, когда концерн

Arcelor Mittal приобрёл польский завод

по производству рельсов Huta Katowice

и смог сбить цены, установленные

участниками картеля

Под подозрением уже находятся 30 человек.

Железная дорога оказалась не единственной жертвой сговора. По сведениям германской ФАС, пострадали также предприятия городского транспорта, строительные компании, предприятия промышленного транспорта. Все они заказывали рельсы, шпалы и болты у семи поставщиков, которые договаривались между собой. Названия этих фирм ФАС пока не раскрывает.

В отдельное производство выделено дело против трёх поставщиков рельсов для DB. С 1998 по 2008 год, по данным антимонопольного ведомства, они распределяли между собой договоры и договаривались о ценах при выходе на конкурсы.

Как участников сговора подозревают рельсовое подраз-

Сговор раскрылся, когда концерн Arcelor Mittal приобрёл польский завод по производству рельсов Huta Katowice и смог сбить цены, установленные участниками картеля. Если обвинения подтвердятся, то для Thyssen-Krupp это будет уже вторым картельным делом. В 2007 году Европейская комиссия оштрафовала концерн на 500 млн евро за сговор при поставках лифтов и эскалаторов. Кстати, и тогда DB был в числе пострадавших.

Управляющий партнёр юридической фирмы RightSol KSM Александр Кошкин отметил, что европейское антикартельное законодательство очень жёсткое и если обвинения против участников сговора подтвердятся, то им грозят огромные штрафы в зависимости от оборота.

Денис Вискне

Справка «Гудка»

Ежегодно Detsche Bahn закупает до 300 тыс. тонн рельсов. Как установило совместное исследование консалтинговой компании SCI Verkehr и объединения «Рельсовый альянс», в 2010 году в пересчёте на душу населения эти расходы составили 53 евро в год.

Ситуация

Опасная деталь

Невнимательность грузовладельцев могла обернуться трагедией

В АВАРИИ НА ПЕРЕГОНЕ Онохой – Тальцы Восточно-Сибирской дороги, где 2 июля в двух грузовых поездах сошли с рельсов 25 вагонов, виновата незакреплённая деталь шагающего экскаватора.

«Гудок» уже сообщал, что в причинах схода разбирается оперативный штаб по ликвидации последствий под руководством вице-президента ОАО «РЖД» Александра Тишанина. На месте происшествия работает комиссия во главе с начальником ВСЖД Анатолием Краснощёком.

И вот теперь стали известны предварительные причины тяжёлой аварии.

На четырёх платформах перевозились массивные элементы шагающего экскаватора. Один из них, маховик высотой 1,8 м и весом 4 тонны, как было установлено позже, перевозился незакреплённым. Во время прохождения встречного грузового поезда огромная конструкция стала ударять в вагоны, как идущие в составе поезда, так и встречного.

Согласно статье 24 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации крепить груз должны грузоотправители. Как отмечалось вчера на оперативном совещании у прези-



Масса шагающего экскаватора может достигать 10 тыс. тонн

дента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, груз, отправленный из Донецка, прошёл примерно 1000 км по российской сети, при этом шесть раз эти четыре платформы отцеплялись для того, чтобы проверить и подтянуть крепления. При этом обнаружилось, что злополучный маховик не закреплён, было невозможно, поскольку для этого нужно было разбирать всю конструкцию. Тем не менее железнодорожникам из этой ситуации следует извлечь уроки.

«Очевидно, что авария стала неприятным сигналом для всего движущегося комплекса, прежде всего его станционной части. В то же время выявленные причины, несомненно, позволяют сделать

выводы с целью недопущения подобных случаев», – заявил Владимир Якунин. Между тем, как подчеркнул президент компании, последствия могли бы быть гораздо более тяжёлыми, ведь по тем же путям ходят не только грузовые составы, но и пассажирские поезда.

Пять опаздывавших из-за аварии пассажирских поездов были перенаправлены по особому диспетчерскому графику, чтобы как можно скорее ликвидировать отставание по времени. В тот же день началось движение и грузовых составов. Расследование причин схода продолжается, ожидается приятие представителей отправителя и получателя груза.

Олег Борисов

МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

РЕКЛАМА



# Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Бондарчук Виктор Владимирович  
Станционный диспетчер, стаж в ОАО «РЖД» 15 лет:

*«У меня очень интересная работа, и я не жалею,  
что стал диспетчером»*



**ТрансКредитБанк**  
Банк, с которым по пути



Ситуация

# Пограничный застой

В ЗАБАЙКАЛЬСКЕ ПОЕЗДА ПО-ПРЕЖНЕМУ ЖДУТ ОТПРАВКИ В КИТАЙ

Пути пограничной станции Забайкальск так плотно забиты грузовыми поездами, что парк напоминает проблемный проспект мегаполиса в час пик. Только гигантская пробка не автомобильная, а железнодорожная. Особенно она впечатляет, если смотреть сверху, из кабинета на третьем этаже здания станции.

Отсюда видно, как до самого горизонта, где над раскалёнными полуденным солнцем рельсами колыхнется марево, ожидают своего часа бесконечные вагоны, полувагоны, платформы. Совсем рядом – Китай, Маньчжурия, куда никак не может попасть всё это грузовое изобилие.

Протяжно гудит тепловоз. Из парка пограничного досмотра медленно двинулся на юг состав с круглым лесом.

– Ну вот, ещё один поезд в Китай сдали, – вздохнув, говорит заместитель начальника станции по оперативной работе Кирилл Кудряцев.

Я понимаю, почему он вздыхает. Состав этот – капля в море. От движения в Забайкальске на минувшую среду были отставлены 26 поездов. Хотя во вторник и того больше – 35.

– Почему так цифра скачет? – спрашиваю его. – Да ситуация каждый день меняется. Тут многое зависит от работы по передаче поездов. Насколько эффективно сработаем не только мы, но и соседи, – объясняет Кудряцев.

На столе в кабинете возвышаются четыре внушительные кисты бумаж. Потом приносят ещё и ещё.

– Документы на них? – киваю за окно, на переполненных поездами парк.

– Если бы. Это только импорт. По экспорту в Китай намного больше бывает, погрузка по сети всё растёт, – отвечает Кирилл.

Это бумаги на сельхозтехнику, кокс, пек, различное оборудование, строительные материалы. Всё это сегодня везут из Поднебесной, с которой у России давно налажены тесные торговые отношения. В Китай идут поезда с лесом, рудой, разными грузами. А вот цистерн в парке не видно. Хотя именно из-за возросшего объёма перевозок нефти и начали реконструкцию южного хода от Карымской до Забайкальска.

– С нефтью здесь поезда больше не идут, – опережает мой вопрос заместитель начальника по оперативной работе. В августе прошлого года ввели участок нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. И необходимость поставок этого сырья по железной дороге через Забайкальск отпала. Зато объёмы перевозок руды и леса выросли. Это сейчас основа грузопотока. Только по нынешним суткам запланировано отправить в Китай четыре поезда руды, шесть – леса, три – разных грузов и один с удобрением.

У экономистов станции уточняют: только за первый квартал в Поднебесную через Забайкальск передали более 700 тыс. тонн руды. А вот общий объём грузопотока всё-таки снизился по сравнению с прошлым годом. Если за пять месяцев в 2010 году в Китай отправили более 8 млн тонн, то за тот же срок в 2011 году – более 6 млн тонн. Так сказалось отсутствие нефтяных эшелонов. Однако это не сделало работу станции менее напряжённой, а хлопот у её работников отнюдь не убавилось.

– Теперь больше грузов разных, грузов в контейнерах. А к контейнерам, в отличие от перевозки в вагонах, прилагается очень много сопроводительных документов. Бывает, переводчиков более 20 листов приходится переводить. Это час-полтора работы. Для сравнения: до-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Не всё на приграничной станции зависит от железнодорожников

кументы на груз в вагоне переводят за три – пять минут, – объясняет инженер по организации и нормированию труда станции Антонина Немерова.

Тем не менее штат переводчиков на станции, говорят кадровики, укомплектован. Да и скорость перевода – не единственная причина задержек поездов на границе с Китаем.

– Каждые сутки по плану мы должны сдавать в Поднебесную 14 поездов. Однако не всегда получается. Причина не в отсутствии тяги или людей. С тягой сейчас как раз порядок: в Забайкальске шесть маневровых тепловозов работают по широкой колее, три по узкой. В том числе два новых тепловоза ТМ7 на манёврах

– Никак с китайцем договориться не можем, – ложив трубку, объясняет дежурный по станции Александр Константинов.

Работа тех, кто управляет здесь движением, напряжённая в любое время. Тем более когда это движение сбивается с привычного ритма.

– Забайкальск – стыковая станция между Россией и Китаем. И ситуация здесь так быстро меняется, что спланировать её невозможно даже на ближайшие часы. Ведь не только от дежурного по станции Забайкальск зависит, как пойдут поезда, но и от дежурного в Поднебесной, пограничников, таможни, – говорит Константинов. Продолжая делать привычную работу, он делится своим взглядом на проблему с неприёмом.

– Разный груз – это увеличение времени по досмотру. Раньше в сутки два таких поезда сдавали, сейчас

Объёмы перевозок руды и леса выросли. Это сейчас основа грузопотока. Только за нынешние сутки запланировано отправить в Китай четыре поезда руды, шесть – леса, три – разных грузов и один с удобрением

бегают. Очень выручают нас эти мощные машины, – говорит Кирилл Кудряцев, пока мы идём мимо заставленного поездами парка к посту электрической централизации. Выясняется, что у соседней вагон проблем, потому и не принимают поезда.

– Чем китайцы объясняют неприём?

– Да по-разному. В ночную смену пеняют на своих пограничников, которые не успевают досматривать вагоны. Очень много сейчас идёт разного груза. А у Китая явно проблемы с выгрузкой. Не хватает, видимо, у них перегрузочных мест и порожняка. Судя по тому, что соседи часто просят подвижной состав определённого рода, по узкой колее, – замечает Кудряцев.

В центре ЭЦ на главном табло на многих путях парка краснеют маячки-бирки – движение закрыто.

бывает и по пять. Долго осматривают поезда с разным грузом – он же идёт в крытом подвижном составе. А с ним всегда сложности. Полувагон сверху глянул, и всё. А каждый крытый нужно вскрывать. Раньше китайцы цистерны с нефтью просто угоняли на юг и там быстро сливали. А теперь им достались разные грузы. С ними, как с нефтью, не получается. Они и оседают у соседей в пограничном парке надолго, – объясняет Александр.

Пока руководство Забайкальской дороги ищет выход из создавшейся ситуации. Несколько дней действовала конвенция на ряд грузов. Продолжаются переговоры с китайцами. Но «брошенные» поезда всё ещё остаются проблемой далёкой пограничной станции.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ, СОБ. КОРР. «Гудка» Чита

Вандализм

## Каникулярная угроза

СТРАДАЮЩИЕ ОТ БЕЗДЕЛЬЯ ПОДРОСТКИ НАХОДЯТ ВЫХОД СВОЕЙ ЭНЕРГИИ



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

На Юго-Восточной магистрали задержали подростков, три раза подряд разбивавших один и тот же железнодорожный светофор.

Сразу три факта порчи сигнального светофора в восточной горловине станции Пластица раскрыли сотрудники линейного отделения полиции и стрелковой команды ведомственной охраны на станции Грязи.

– Ситуация получилась бы смешной, если бы не была грустной. Трижды за пять дней июня наши сотрудники выезжали на вызов. Кто-то разбивал сине-белые линзы в карликовом светофоре, причём все три раза в одном и том же приборе, – рассказывает начальник отделения по делам несовершеннолетних Юго-Восточного ЛУВДТ Иван Резников.

Вандалы наведывались с семи до восьми часов утра. Два раза им удавалось скрыться до приезда охранников и полицейских, а вот в третий не повезло. Задержанным оказались четверо учащихся гимназии из села Ольговка Добринского района Липецкой области. Они ходили пешком за несколько километров к друзьям в Пластицу. Вместе веселились на дискотеке и гуляли по ночам, а утром на обратном пути от нечего делать выбивали линзы светофора, мимо которого проходили.

В первые два раза стражам порядка оставалось лишь опрашивать людей в округе, чтобы получить примерное описание хулиганов. Зато, когда их уже задержали после третьего акта вандализма, не составило труда доказать причастность к первым двум случаям.

– Со всеми побеседовали, к тому же они теперь состоят на учёте за свои проделки. Двоим не исполнилось 16 лет, поэтому родители оштрафованы на 500 руб., – отмечает Иван Резников, – А вот ещё двое уже достигли возраста административной ответственности, им могут грозить штрафы от 3 до 5 тыс. руб, а то и административный арест до 15 суток.

В отношении зрелых хулиганов пока не избрана мера наказания – проводится дополнительная проверка. Есть основания подозревать их в причастности к совершённым ранее кражам металлических деталей с железной дороги.

Цена одного линзового комплекта 600 руб., так что сумма компенсации, которую в любом случае придётся платить родителям подростков, составляет 1800 руб. Это минимум, если не брать в расчёт рабочее время механиков СЦБ, которые вынуждены были срочно устранять поломку.

Сами полицейские давно готовы к росту числа правонарушений, совершаемых подростками на дороге.

– Наступили каникулы, но не все дети разъехались по летним

Электричку вандалам мало раскрасить, надо ещё разбить окна

лагерям, не за всеми должным образом следят родители. Нечем заняться, вот многие и идут искать приключений, – делится наблюдениями начальник отделения по делам несовершеннолетних.

Помимо краж и разбитых линз головной болью стали граффити. Недавно у станции Воронеж-Курский была замечена целая шайка уличных художников. Восемь подростков разрисовывали вагоны. Оказавшийся неподалёку оперативник по сигналу железнодорожников задержал четверых рисовальщиков, остальные убежали, но задержанные вскоре назвали имена и адреса своих товарищей. Сейчас в отношении любителей уличного искусства проводится проверка.

– Для одних людей это искусство. Другие считают его жестоким уродованием. Тем более что разрисовывать вагоны нужно быстро: или те поедут, или заметит бдительный железнодорожник. Так что вагоны, электрички, заборы и выдуки у станций только страдают, ведь появляются не только цветные картинки, но и нецензурные надписи, – говорит Резников.

С начала года вандалы уже 17 раз портили своими художествами жизнь железнодорожникам и полицейским. А удовольствие ещё и денег стоит: на один «шедевр» уходит от двух до шести баллонов.

– Один баллон обходится в 100–120 руб. Самые популярные цвета – хром и хохлома. Первый серебристый, второй чёрный. Но берут и красные, и жёлтые, и зелёные. Это основные пять цветов. По идее, краска нужна автомобилистам, чтобы подкрасить детали или замаскировать скол на бампере, но основные клиенты – молодые люди, которые берут за раз столько краски, что хватит изменить цвет нескольких авто сразу, – рассказывает продавец одного из авторынков Воронежа Дмитрий Севостьянов.

Места, где закупаются боеприпасами граффитисты, не держатся в секрете – это автомобильные магазины и рынки. Они известны полицейским, но продавать краску не запрещено и её может приобрести каждый в любых количествах.

– Рисунки на стенах, заборах и вагонах подпадают под статью «Вандализм». Подчеркну, что это уголовная статья и ответственность по ней наступает с 14 лет, это как минимум солидный штраф или обязательные работы, а как максимум лишение свободы. Так что родителям, которые дают своим детям деньги на карманные расходы, стоит обращать внимание, на что дети тратят деньги, – говорит Иван Резников.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ, СОБ. КОРР. «Гудка» Воронеж

Справка «Гудка»

За полгода на ЮВЖД было зафиксировано 10 фактов битья линз светофоров несовершеннолетними, на один меньше, чем за тот же период 2010 года. Десять раз подростки кляли посторонние предметы на путь, против трёх за первую половину 2010 года. Бить стёкла в поездах стали реже – 8 фактов против 18 в прошлом году. В шлоге статистически ситуация с подростковой преступностью примерно на том же уровне, однако если в прошлом году по 46 правонарушениям были установлены личности всего четырёх малолетних разрушителей, то в этом по 48 фактам к ответственности привлечены уже 22 подростка.

Проект

## Успеют к саммиту

Владивосток и новый аэропорт свяжут электричками

Железнодорожники успешно готовятся к проведению во Владивостоке саммита Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества – 2012.

Об этом заявил в пятницу дальневосточный полпред Виктор Ишаев, комментируя итоги совещания, которое накануне провёл президент Дмитрий Медведев в столице Приморья.

Речь идёт об организации движения электропоездов по маршруту Владивосток – новый международный аэропорт Кневичи. Проект стоимостью 8,1 млрд руб. предусматривает модернизацию существующей инфраструктуры на участке Владивосток – Угловая – Артём-Приморский-1 плюс строительство новой железнодорожной линии протяжённостью 4,1 км и пассажирских терминалов на станции Владивосток и у самого аэровокзала. Сейчас здесь развёрнуты работы.

Кроме того, пассажирские терминалы планируется возвести на станциях Вторая Речка и Угловая. Будет обустроен ещё один остановочный пункт – Аэропорт, располагающийся недалеко от действующего аэровокзального комплекса. По предложению властей Приморского края остановка там



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Аэроэкспрессы заслуженно пользуются у пассажиров популярностью – до самолёта можно добраться быстро и надёжно

появится для того, чтобы услугами аэроэкспрессов могли воспользоваться и обычные жители города-спутника Артём для поездки во Владивосток.

«Что касается железнодорожного терминала и линии, то здесь проблем не должно быть. Я общался с первым вице-президентом ОАО «РЖД» Вадимом Морозовым, и у меня есть уверенность, что в первом квартале 2012 года дорога начнёт функционировать. Уже в этом году все работы будут завершены, начнётся её обкатка и сдача», – сказал Виктор Ишаев.

К сожалению, добавил он, с автотрассами, ведущими к будущему аэропорту, ситуация иная. «Сдать все автомобильные дороги в этом году нереально, не сформировано тело дорог, ещё нужно сделать водоотведение и убрать дома, которые попали в зону строительства», – пояснил полпред.

На данный момент Дальневосточной дирекции управления движением разработаны пять графиков движения поездов на участке Владивосток – Артём-Приморский-1 в зависимости от количества пар аэроэкспрессов: от одной до десяти в сутки.

Между тем сегодня встаёт вопрос рентабельности интермодального сообщения.

За 2010 год по всем маршрутам на участке Владивосток – Аэропорт (с учётом посадки-высадки на станциях Вторая Речка и Угловая) железной дорогой было перевезено 1,4 млн человек.

Согласно прогнозам специализированных проектных институтов к 2015 году по самому оптимистичному варианту доля пассажиров, доставляемых аэроэкспрессами, составит 18% от общего числа перевозимых на данном направлении. Услугами нового сообщения предположительно воспользуются 728 тыс. человек. Из них 247 тыс. будет

ПАВЕЛ УСОВ, СОБ. КОРР. «Гудка» ХАБАРОВСК



## Модернизация

## Положительный заряд

## Учёные усовершенствовали аккумуляторы для подвижного состава

Сергей Науменко, заведующий отделением «Электрификация и энергоснабжение железных дорог» ВНИИЖТа, д.т.н.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Практически все типы аккумуляторов и батарей, использующихся на подвижном составе, были разработаны без учёта условий эксплуатации и технического обслуживания, сложившихся в ОАО «РЖД».

По этой причине многие из них из-за своего высокого внутреннего сопротивления не соответствуют уровням зарядного напряжения на подвижном составе.

Поэтому даже при положительных наружных температурах они получают и отдают максимум 50–60% своей номинальной ёмкости, а при температурах ниже минус 20 градусов – не более 10% от неё.

Особенно ярко это проявляется на пассажирских вагонах, где работа батарей с номинальной ёмкостью в рейсах возможна только при значительном дополнительном заряде, необходимом для компенсации недополученного заряда после значительных разрядов на остановах и в движении с низкими скоростями (до 35 км/ч).

Например, одна из попыток использования зарубежных герметизированных аккумуляторных батарей (называемых необслуживаемыми) показала, что их работа на



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

северных направлениях возможна только после получения ими постоянного подзаряда от стационарных колонок в пунктах оборота.

После трёх месяцев эксплуатации в 2010 году на вагонах с опытной партией этих батарей их фактическая ёмкость сократилась на 40%. Поэтому фирмы-поставщики предлагают дополнительную аппаратуру для усовершенствования существующих зарядных систем и устройств электровозов и электропоездов.

Подобная картина наблюдается при эксплуатации герметизированных аккумуляторных батарей и приборов длительного класса разряда, применяемых в качестве резервных источников питания на тяговых подстанциях, в диспетчерских пунктах, устройствах СЦБ и связи. Особенно много нареканий на

стационарные батареи, работающие на открытом воздухе.

Проведённые в нашем институте исследования показали, что надёжную и эффективную работу аккумуляторных батарей можно обеспечить только при совмещении их электрических и электрохимических характеристик с зарядными устройствами энергетических установок.

Одним из вариантов достижения данного процесса является уменьшение числа аккумуляторов в батареях на 5–7% по сравнению с традиционным их количеством при сохранении прежнего уровня напряжения энергообъекта.

Ещё одно важное техническое решение – термостатирование батарей за счёт введения в каждый аккумулятор ленточного нагрева-

теля с кислотостойкой изоляцией, включающегося при температуре воздуха ниже минус 10 градусов. У герметизированного свинцового аккумулятора с рекомбинацией газовых носителей при температурах ниже минус 20 градусов отдаваемая ёмкость вырастала в 10–15 раз по сравнению с батареей без подогрева.

Всесторонние испытания опытных образцов аккумуляторов герметизированного типа с подогревом, выполненные в лаборатории ИЛХИМ ЭЛАС (Великие Луки), аккредитованной Госстандартом, показали их надёжную работу. Правда, стоимость батарей заметно увеличится по сравнению с батареями открытого типа, но эти затраты окупятся в эксплуатации за счёт более длительного срока службы и сокращения расходов на обслуживание.

Ещё одна актуальная проблема – отсутствие эффективной защиты батарей на подвижном составе. Для её решения специалисты ВНИИЖТа разработали усовершенствованный блок заряда аккумуляторов на пассажирских вагонах с электронной защитой. Он обеспечивает постоянную диагностику состояния батарей на подвижном составе и исключает появление взрывоопасных ситуаций.

Первоочередной задачей обеспечения надёжности аккумуляторов остаётся разработка единых технических требований для батарей, работающих в энергоустановках отечественного железнодорожного транспорта, которые отражали бы их соответствие не только ГОСТам, но прежде всего реальным условиям эксплуатации.

## Персонал

## Свои все на месте

## Олимпийская стройка не вызвала проблем с кадрами на Северо-Кавказской дороге

Виктор Исаев, заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги по кадрам и социальным вопросам



ФОТО: ИВА ХАЛАНКЕТОВА

С началом олимпийского строительства в Сочи наблюдается некоторый отток работников с железной дороги в строительные компании, но для нас это не стало неожиданностью, и даже с учётом такой тенденции сегодня мы не испытываем критической ситуации с кадрами.



ФОТО: ИВА ХАЛАНКЕТОВА

Понимая, что в условиях масштабной федеральной стройки ситуация с квалифицированными кадрами обострится, мы приняли упреждающие меры для обеспечения конкурентных преимуществ на рынке труда на долгосрочный период.

В первую очередь это поддержание имиджа железной дороги как привлекательного работодателя. В условиях всё ещё сложной финансово-экономической ситуации СКЖД выполнила обязательства, закреплённые в коллективном договоре, реализуются программы в здравоохранении, пенсионном обеспечении, ипотечном кредитовании, организации отдыха работников и их семей.

Работает на имидж и введённый региональный коэффициент для дефицитных специальностей – таким образом, зарплата

в районе строительства стала выше, чем на остальном полигоне дороги.

Однако только деньгами людей сегодня не удержать, поэтому огромное значение имеют вовлечённость их в реализацию корпоративных задач, возможность планирования карьеры, престижность профессии железнодорожника.

В отрасли труд становится всё более современным, многие операции механизмируются, поэтому рабочий человек, приходя к нам, в течение всей производственной деятельности учится. Жизнь заставляет, а мы это приветствуем – постоянно заниматься саморазвитием. И эта возможность непрерывного профессионального развития – ещё один фактор, привлекающий на дорогу.

Мы ведём активную профориентационную работу, налажена система целевой подготовки в РГУПСе и железнодорожных техникумах, привлекаем рабочую силу из других регионов ЮФО, размещая информацию о найме работников в газетах, Интернете, на телевидении, а также через региональные центры занятости населения.

Поэтому люди к нам приходят. Но всегда были и будут те, кому важно просто заработать сегодня, не думая о будущем, у нас же остаются работники с другой жизненной позицией: те, кто планирует свой карьерный рост и активное участие в процессах развития. Таких важно поддержать и удерживать. Именно поэтому мы активно работаем над программой ипотечного кредитования,

землеотведением под строительство жилья на станциях Сочи, Adler, Весёлое – с учётом будущей потребности в кадрах.

Уже сейчас увеличен объём подготовки рабочих – монтеров пути, осмотрщиков вагонов, составителей, – ведь для обслуживания, содержания объектов в соответствии с требованиями проведения Олимпиады требуется специально подготовленный персонал. Возрастающий объём посадки-высадки пассажиров в период Игр, тем более малоподвижных групп населения, требует также корректировки учебных планов проводников, билетных кассиров и т.д. с включением вопросов изучения этики, психологии и иностранных языков.

В программы повышения квалификации работников и подготовки студентов в образовательных учреждениях мы уже включили вопросы организации скоростного движения. Кроме того, в связи с поставкой на дорогу новых серий локомотивов организованы опережающее обучение работников локомотивного хозяйства и стажировка на Новочеркасском электровозостроительном заводе преподавателей дортехшкол, обеспечено поступление технической документации в депо и технические школы.

Транспортная инфраструктура будет востребована и после завершения Олимпиады, поэтому решение поставленных проблем по обеспечению трудовыми ресурсами и обучению кадров позволит сделать качественный скачок в удовлетворении потребности в современном транспортном обеспечении в регионе.

## Инвестиции

## Угроза невывоза

## Экономике придётся оглядываться на железную дорогу

Юрий Саакян, генеральный директор Института проблем естественных монополий



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛИБЕВ

Российскую экономику в результате сокращения вложений в магистральную инфраструктуру ожидает ряд системных проблем. Из-за инфраструктурных ограничений ОАО «РЖД» к 2015 году не сможет вывозить более 230 млн тонн груза в год.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

– Я предлагаю рассмотреть вопрос в такой плоскости: чем обернётся для экономики России невывоз на экспорт одной тонны груза? Это означает, что с каждой невывезенной тонны с учётом структуры грузов, которые предъявляются к перевозке на железнодорожном транспорте, наш валовой внутренний продукт недосчитается 6550 руб. Если этот показатель применить к цифре 230 млн тонн, то получится 1,5 трлн руб. Эту сумму каждый год будет недобирать российский ВВП. Если

опираться на плановые расчёты Минэкономразвития, то наш ВВП не вырастет примерно на 1,5%. Если мы возьмём ситуацию с промышленным производством, особенно с несырьевыми секторами, то здесь последствия могут быть ещё хуже, примерно в 2–2,5 раза.

Второй аспект состоит в том, что все эти невывезенные грузы, которые могли быть поставлены потребителям, оборачиваются снижением заказов на продукцию россий-

ских производителей, снижением экспортного потенциала и конкурентоспособности российской экономики.

Есть ещё и третий аспект. Он связан с тем, что железнодорожная отрасль обладает одним из самых высоких мультипликаторов, а доля заказов ОАО «РЖД» отечественным производителям особенно велика. Если рассматривать в целом, как транслируется заказ РЖД, мультипликатор составляет 1,6. Если учитывать только материально-технические

средства, то он равен порядка 2,2. То есть один рубль заказа ОАО «РЖД» даёт рост выпуска в экономике на 1,6 руб., а в производстве – на 2,2 руб.

Кроме этого, есть ещё и социальные последствия. Так как в структуре стоимости продукции, произведённой по заказу железнодорожного транспорта, заработная плата составляет 22,4%, отчисления ЕСН – 8,1%, отчисления налогов в бюджеты всех уровней (кроме НДС) – около 4%, то можно констатировать, что больше трети средств инвестиционной программы РЖД остаётся в экономике регионов, обеспечивая их социальную стабильность и экономическое развитие. Следует также учесть, что многие из поставщиков компании – это градообразующие предприятия. Можно сказать, что государственные инвестиции в РЖД в некотором смысле заменяют или делают ненужными меры поддержки некоторых моногородов и регионов в рамках мер социальной политики.

Таким образом, по нашему мнению, нужно всеми допустимыми способами сделать так, чтобы процесс недоинвестирования инфраструктуры, наконец, завершился, поскольку, по сути, это не вопрос самих железных дорог, а проблема конкурентоспособности всей российской экономики.

## Мнения и оценки | 5.

## ? Вопрос дня ?

Нуждается ли регламент приёмки локомотива после техобслуживания в изменениях? Бывает ли так, что машину приходится принимать, несмотря на наличие минусов?



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Андрей Zubov, машинист локомотивного эксплуатационного депо Елец-Северный:

– Штамп мастера о проведении техобслуживания должен гарантировать бесперебойную работу машины до следующего захода на ТО.

Если же говорить об изменениях в регламенте, то высоковольтные камеры надо пломбировать, локомотивной бригаде там делать нечего. Инвентарь на машинах неплохо бы привести к одному стандарту, чтобы помощник не носился сломя голову с описью. Считаю также, что бригаде пора перестать пересчитывать всякие медные проволочки в высоковольтной камере, крючки в кабинах и отвечать за это. Просто некогда мне, например, открывать какой-нибудь шунт или вешалку, чтобы домой унести. Да и не надо мне. Проще пойти и купить, сейчас всё продаётся.

Игорь Жарков, главный инженер моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский:

– На мой взгляд, процедура приёмки локомотивов отвечает современным требованиям. Нужно понимать, что в последнее время все регламенты много раз пересматривались: эта документация постоянно обновляется, она живая. Нормативные документы расписывают процедуру работы. Поэтому если требуются изменения, то вопросы решаются на уровне конкретно взятого депо. Если что-то надо поменять, то это делается моментально. Всё зависит только от отношения внутри депо к процедуре приёмки локомотивов.

Николай Кудряшов, машинист электровоза первого класса эксплуатационного локомотивного депо Смышка:

– Недоделанные локомотивы после техобслуживания никогда не принимаем. Наше руководство в этом плане очень принципиальное, радеет за безопасность и старается, чтобы было как можно меньше поломок в пути и, соответственно, стрессов у локомотивных бригад. Поэтому если во время приёма машины обнаружился какие-то недостатки, мы пишем рапорт, указываем, по какой причине локомотив не был принят после технического обслуживания.

Сергей Калашников, начальник эксплуатационного локомотивного депо Карасук:

– В целом процедура приёмки построена грамотно, с учётом накопленного десятилетиями опыта, однако кое-что я бы всё-таки изменил. Машинист не должен контролировать ремонтников, каждый должен отвечать за круг своих прямых обязанностей. А, например, проверка наличия песка как раз не входит в этот круг. Машинист устанавливает скоростемерную ленту, проверяет механическую часть и далее по утверждённому списку.

В регламенте в последнее время уже много лишнего исключено. На мой взгляд, устарел и пункт, касающийся пломбы на высоковольтной камере. Когда её можно вскрывать, в различных документах трактуется по-разному. Пора всё же прийти к единому знаменателю, однозначно отразить этот момент.

Хочу определённо сказать, что у нас в депо локомотив с недоделками в эксплуатации не принимается. Всё, что касается вопросов безопасности, находится на особом учёте, и последнее слово всегда остаётся за машинистом.

Николай Иванов, начальник сектора по контролю ремонта локомотивов КРЖД:

– То, что процедуру приёмки локомотивов с техобслуживания менять нужно, однозначно. Другое дело, что сегодня лишь малая часть локомотивов, которая работает на сети, может проходить диагностики с применением специального оборудования. К примеру, на электровозе ЭП1 электронику специальным оборудованием проверить можно, а вот на ВЛ80Р, грузовом, нельзя. В большинстве случаев приёмка идёт визуально, а здесь исключать так называемый человеческий фактор нельзя. Компьютер есть компьютер, он проверяет и более качественно выдаёт результат. Чтобы принимать с недоделками, таких случаев не было. Если и выявляли неисправность, то машину сразу же направляли на доработку.

Виктор Пальчун, главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Лихая:

– На мой взгляд, процедуру приёмки локомотивов с техобслуживания надо не менять, а в точности выполнять в соответствии с руководящими документами. Это нормальная действующая система. Не уверен, что в регламенте есть устаревшие пункты, которые можно исключить. Однако есть один пункт, который исключён, но машинисты его продолжают исполнять. Это касается проверки автотормозов машинистом при приёмке локомотива с ТО. Но любой машинист, принимая локомотив, обязательно проверит тормоза, никому этого не доверит. Я считаю, что это правильно, это безопасность движения.

После разделения депо на ремонтные и эксплуатационные приёмка локомотива с ТО с недоделками перестала практиковаться. Теперь каждый защищает свои интересы, и неготовый локомотив никто не примет.

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



РАЗЪЯСНЕНИЕ

Ведомственная награда – знак, а не просто подарок

– Более 38 лет отработал на железнодорожном транспорте. Прошёл путь от помощника машиниста электровоза до заместителя начальника службы перевозок, начальника локомотивного отдела диспетчерского центра. За это время был награждён тремя именными часами – от начальника отделения, начальника Куйбышевской дороги, министра, в трудовой книжке 46 поощрений. Словом, без ложной скромности могу сказать, что имею неплохой послужной список. В начале апреля вышел на пенсию по старости. Подал документы в Минздравсоцразвития Самарской области на присвоение мне звания «Ветеран труда», но получил отказ. Там сказали, что именные часы от министра – не та награда, что даёт право на звание «Ветеран труда». Так ли это?

Александр Цыпышев – Уважаемый Александр Петрович! В соответствии со статьей 7 закона «О ветеранах» от 12 января 1995 года № 5-ФЗ звание «Ветеран труда» присваивается при наличии государственных или ведомственных наград. Право решения этого вопроса согласно закону от 19 декабря 2005 года № 163-ФЗ предоставлено органам исполнительной власти субъектов Федерации и не входит в компетенцию ОАО «РЖД». Однако заметим, что именные часы от министра являются одной из высших, авторитетных наград железнодорожного транспорта, награждение ими производилось приказами министра путей сообщения за трудовые успехи, высокий профессионализм, обеспечение безопасности движения поездов и сохранности грузов. Часы от министра – это ведомственная награда, а не ценный подарок или механизм для определения времени, они являются символом точной работы железнодорожного транспорта.

В связи с этим считаем, что именные часы, которыми вы были награждены на основании приказа министра путей сообщения Г.М. Фадеева от 22 июля 2002 года № 154, могут учитываться при рассмотрении вопроса о присвоении звания «Ветеран труда».

Олег Шунатов, заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Вторичное жильё дороже

– Работая помощником машиниста на Забайкальской дороге. Хотелось бы приобрести квартиру, но купить новую дорого, а на вторичном рынке, слышал, «Желдорипотека» жильё не предоставляет? Достоверна ли эта информация?

Евгений Трошин – ЗАО «Желдорипотека» было создано для обеспечения сотрудников РЖД комфортным и доступным по цене жильём. «Желдорипотека» реализует квартиры в новостройках, так как стоимость строящегося жилья существенно отличается в меньшую сторону от уже введённого в эксплуатацию. Однако в тех регионах, где строительство нового объекта признаётся нецелесообразным, компания по поручению ОАО «РЖД» проводит сделки на вторичном рынке жилья.

Василий Фетисов, директор по продажам и маркетингу ЗАО «Желдорипотека»

В редакционной почте много жалоб от железнодорожников в связи с сокращением штата на предприятиях. И авторов можно понять: иной полжизни, а то и всю отдал железной дороге, а теперь стал не нужен. Но нужно понять и работодателя: ведь времена меняются, человека всё больше заменяет техника, новые технологии требуют уже не массового труда, а высокой квалификации работников. Но почему-то об этом сами работники мало задумываются. Видимо, считают: до пенсии авось дотянем. Но не дотянули.

Позвонили недавно нам на «горячую линию»: «У нас в ПЧ-44 на Московской железной дороге идёт сокращение. Увольняют людей, которые отработали по 20 и больше лет, и оставляют тех, кто проработал год...»

Направили это обращение в ОАО «РЖД». Департамент пути и сооружений отвечает, что рассмотрел его вместе с руководством дороги. Нарушений трудового законодательства не выявлено. В соответствии с приказом (от 26.01.2011) «Об организации планово-предупредительного ремонта пути и стрелочных переводов на МЖД» меняется технология ремонта пути с передачей машин «тяжёлого» типа и увеличением штата ПМС-309 за счёт сокращения численности работников в дистанциях пути.

Разве в Сафоновской дистанции пути об этом не знали? Или не интересуются тем, что происходит на дороге? Может, займись путейцы повышением своей квалификации, и не коснулось бы их сокращение. Молодых потому и оставляют, что их учить легче.

Хотя людей жалко. Они считали, что работа на железной дороге – это гарантия стабильности, своего рода «спасательный круг», который не даст пойти ко дну в рыночном море. Но сегодня гарантию может дать только конкурентоспособность на рынке труда, а для этого надо постоянно учиться, и не важно, кто ты – рабочий, техник или инженер. Правда, бывает и так: человек проработал на предприятии до пенсии, потом ещё десять лет и говорит: «Хочу работать дальше». Как тут быть?

Бывший электромонтёр одной из дистанций сигнализации, связи и автоблокировки Александр Михайлович Демидов ( Ф.И.О. изменены. – Ред.) рассказал нам о своей обиде: «На железной дороге я проработал 45 лет. Всё было хорошо. Но пришла беда – жену парализовало, а за ней пришла и вторая беда – кому-то стало неудобно, чтобы пенсионер работал на предприятии. Надо выгнать – и выгнали. Не посчитались, что дочь у меня на дипломе, жена больная... А на всё ведь нужны деньги...»

Первое впечатление от письма: несправедливо с человеком обошлись. Но читаешь ответ из управления Дальневосточной дороги, и вырисовывается совсем другая картина: «Ещё в феврале 2009 года при прохождении очередной ВЭК было вынесено заключение о его

«ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ»

Хочу работать  
Увольнение людей – процесс чаще всего болезненный



Работа на железной дороге даёт ощущение стабильности, поэтому за неё и держатся

непригодности к работе, связанной с вредными и опасными производственными факторами. А работа электромонтёра по ремонту и обслуживанию средств СЦБ к таким как раз и относится». Да и то сказать, человеку ведь 70 лет, к этому возрасту у всех появляются какие-нибудь болячки. Даже у почётного донора СССР, которым он является. Тем более что и сам пишет: «В феврале 4 раза увозили на «скорой» из-за боли в сердце». Не зря же состоял на диспансерном учёте в отделенческой больнице. Тем не менее ветерану по его просьбе на предприятии пошли на встречу: допустили к работе в порядке исключения сроком на 1 год.

А 31 марта 2010 года договор с ним расторгли. При этом выплатили единовременное поощрение в размере 6-месячного заработка. Он ведь добросовестно отработал на дороге 45 лет и имел за эти годы 32

небольшую материальную помощь, подарили его дочери-студентке персональный компьютер. Да и когда заболела жена, поддержали – выделили 10000 руб. А в феврале 2011-го выплатили ещё 10000 руб.

Почему же обижается он на родную железную дорогу? До 70 лет ведь на ней проработал – разве мало? Или мала помощь? Беда, наверное, в том, что пенсия у многих такого, что на неё сегодня не проживёшь. Это и заставляет человека даже в преклонном возрасте упорно держаться за работу обеими руками. Но разве вина в том железной дороги? Она ведь не может взять всех на пожизненное довольствие. Но что тут скажешь человеку, чем утешись?

Нет, нельзя утверждать, что в ОАО «РЖД» работают бессердечные люди. Это вовсе не так. И можно доказать на конкретном примере.

Расставание человека с родным предприятием, которому отдал жизнь, похоже на развод в семье

поощрения (премии, почётные грамоты и благодарности), награждён также медалью «Ветеран труда».

На дороге знали о сложном материальном положении семьи Демидова, поэтому направили ходатайство в службу занятости города Владивостока с просьбой подобрать ему работу в соответствии с его опытом и состоянием здоровья. Опытные спецы ведь повсюду нужны.

Словом, помогали Александру Михайловичу как могли: несколько раз выделяли

Но вначале прочитируем письмо, которое пришло в «Гудок» с Красноярской железной дороги: «Работаю 26 лет в Саянской дистанции пути техником 1-й категории по 7-му разряду, а до этого 7 лет отработала монтёром пути, – пишет Лидия Голопурченко, – общий стаж у меня 33 года на одном предприятии. Все эти годы была членом профсоюза. В следующем году выхожу на пенсию, но вот не дают доработать. Вместо моей ставки техника придумали новую. Объём работы остаётся тот

же – 28 км главного пути, 12 км станционных путей, 130 стрелочных переводов, а платить будут на 6 тыс. руб. меньше. Никто слушать не хочет моих объяснений, что мне остался год до пенсии и я теряю заработную плату и перечисления в фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Я говорю: потерпите год – уйду и реформируйте, что хотите. Но везде глухая стена. Обращалась к профсоюзному председателю, тот же ответ. Помогите мне доработать до пенсии и не умереть от нервовтрёпки».

Из официального ответа, который прислал в редакцию департамент пути и сооружений РЖД, выяснилось, что, как и на Московской железной дороге, сокращается должность техника 1-й категории линейного участка № 8 Саянской дистанции пути в связи с переходом на участковую систему организации текущего содержания пути.

Вокруг ветерана вовсе не «глухая стена». Обращение Лидии Михайловны к начальнику дороги было рассмотрено без формализма. Учитывая продолжительный стаж работы на железнодорожном транспорте (35 лет), руководство Красноярской магистрали решило дать возможность ей доработать на занимаемой должности до достижения пенсионного возраста, то есть до 31 июля 2012 года.

Такому умному и доброму решению можно только поаплодировать.

Расставание человека с родным предприятием, которому отдал жизнь, похоже на развод в семье. Главный вопрос – кто, что и кому остаётся должен – решается по закону. Но решается людьми. И если есть у них сердце, они это делают по-человечески.

Татьяна Иванова

ФИНАНСЫ

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС  
на 31 декабря 2010 года

	КОДЫ		
	Форма № 1 по ОКУД	Дата (год, месяц, число)	по ОКПО
Организация Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава»	0710001	2010/12/31	93684924
Идентификационный номер налогоплательщика	ИНН	5022067103/502201001	
Вид деятельности Научные исследования и разработки	по ОКВЭД	73.10	
Организационно-правовая форма/форма собственности Открытое акционерное общество/Федеральная	по ОКОПФ/ОКФС	47/12	
Единица измерения тыс. руб.	по ОКЕИ	384	
Адрес 140402, Московская обл., г. Коломна, ул. Октябрьской революции, д. 410	Дата утверждения	..	
	Дата отправки (принятия)	..	

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. Внеоборотные активы			
Нематериальные активы	110	247	115
Основные средства	120	95581	88121
Отложенные налоговые активы	145	4337	4323
Прочие внеоборотные активы	150	1648	5877
Итого по разделу I	190	101813	98436
II. Внеоборотные активы			
Запасы	210	82746	69077
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	15486	19242
затраты в незавершенном производстве	213	66523	48121
готовая продукция и товары для перепродажи	214	-	1000
расходы будущих периодов	216	737	714
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	3486	2537
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	187973	145001
в том числе:			
покупатели и заказчики	241	138770	113583
Денежные средства	260	53983	97229
Прочие оборотные активы	270	-	6460
Итого по разделу II	290	328188	320304
БАЛАНС	300	430001	418740

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
III. Капитал и резервы			
Уставный капитал	410	146962	146962
Резервный капитал	430	7348	7348
в том числе:			
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	7348	7348
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	140986	157711
Итого по разделу III	490	295296	312021
IV. Долгосрочные обязательства			
Итого по разделу IV	590	-	-
V. Краткосрочные обязательства			
Кредиторская задолженность	620	134705	106719
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	64286	23925
задолженность перед персоналом организации	622	35	-
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	244	48
задолженность по налогам и сборам	624	27762	37579
прочие кредиторы	625	42378	45167
Итого по разделу V	690	134705	106719
БАЛАНС	700	430001	418740

Руководитель Коссов В.С.  
Главный бухгалтер Ходырева И.А.  
03 февраля 2011 г.

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ  
За период с 1 Января по 31 Декабря 2010 г.

	КОДЫ	
	Форма № 2 по ОКВД	Дата (год, месяц, число)
Организация Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава»	0710002	2010/12/31
Идентификационный номер налогоплательщика	ИНН	5022067103/502201001
Вид деятельности Научные исследования и разработки	по ОКВЭД	73.10
Организационно-правовая форма/форма собственности Открытое акционерное общество/Федеральная	по ОКОПФ/ОКФС	47/12
Единица измерения тыс. руб.	по ОКЕИ	384

Показатель		За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
наименование	код	прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Доходы и расходы по обычным видам деятельности					
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	878084		721196	
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(784421)		(678029)	
Валовая прибыль	029	93663		43167	
Прибыль (убыток) от продаж	050	93663		43167	
Прочие доходы и расходы					
Проценты к получению	060	469		1409	
Прочие доходы	090	9841		1550	
Прочие расходы	100	(50391)		(34699)	
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	53582		11427	
Отложенные налоговые активы	141	(13)		(68)	
Текущий налог на прибыль	150	(24366)		(9358)	
Расходы по уплате штрафных санкций	180	(12478)		(2909)	
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	16725		(908)	
СПРАВочно:					
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	13662		7141	

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ					
Показатель		За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
наименование	код	прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	33	33	1292	886
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	260	9344	1272	-	-

Руководитель Коссов В.С.  
Главный бухгалтер Ходырева И.А.  
04 февраля 2011 г.

Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ОАО «ВНИКИ»)

(140402, г. Коломна, Московской обл., ул. Октябрьской революции, д. 410)  
Бухгалтерская отчетность ОАО «ВНИКИ» утверждена годовым общим собранием акционеров 14 июня 2011 года.

Аудиторская проверка бухгалтерской отчетности проведена Обществом с ограниченной ответственностью «ФинЭкспертиза». Место нахождения: 129110, г. Москва, проспект Мира, д.69, стр.1. Государственный регистрационный номер 1027739127734. Наименование саморегулируемой организации аудиторов: Некоммерческое партнерство «Аудиторская палата России» (свидетельство № 4209 от 31 июля 2009 г.). Номер в реестре аудиторов и аудиторских организаций саморегулируемой организации аудиторов: 10201028038. Дата аудиторского заключения 2 марта 2011 года. Проведенный аудит предоставляет достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской отчетности.

Бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «ВНИКИ» по состоянию на 31 декабря 2010 года, результаты финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2010 год в соответствии с установленными правилами составления бухгалтерской отчетности.



Недвижимость

# Садоводов прописали на дачах

## Судьи указали чиновникам на право граждан

**Конституционный суд признал неправомерной норму закона, запрещающую строительство домов на землях сельхозназначения и регистрации в них.**

Как следует из решения КС, регистрация граждан по месту жительства в пригодных для постоянного проживания домах не может изменить целевое назначение сельскохозяйственных участков.

Поэтому, как заявил глава суда Валерий Зорькин, норма федерального закона в части, запрещающей возможность регистрации граждан по месту жительства на дачах и в коттеджах, не соответствует Конституции.

В пресс-службе КС добавили, что регистрация по месту жительства является способом учёта граждан в пределах страны и лишь удостоверяет акт свободного волеизъявления при выборе жилья. Поэтому регистрационный учёт не может носить разрешительного характера.

По мнению Конституционного суда, запрет на регистрацию по месту фактического проживания не должен приводить к ограничению прав граждан и провоцировать их на нарушение закона. В то же время от собственников садовых участков могут потребовать соблюдения обязанности использовать земли по целевому назначению, то есть заниматься на них выращиванием фруктов и овощей, использовать для отдыха.

По словам Валерия Зорькина, в апреле 2008 года, принимая решение о несоответствии Конституции части этого же закона, суд указывал на необходимость внесения изменений в закон, но это до сих пор не исполнено. Тогда суд признал не соответствующим Основному закону страны запрет на прописку на даче.

Поводом к рассмотрению дела стала жалоба Анатолия Воробьёва, который постоянно живёт в дачном доме в садовом товариществе «Варшко-Суходольское» Приозёрского района Ленинградской области. Как сообщалось, дом принадлежит мужчине на праве собственности и находится на садовом земельном участке, относящемся к



Дачный дом – тоже жилая площадь

смогли доказать, что их садовые домики пригодны для постоянного проживания. А это является обязательным условием «прописки».

Юриисконсульт фонда «Институт экономики города» Дмитрий Гордеев полагает, что Конституционный суд последовательно продолжает защищать права граждан на свободу передвижения. Ещё в 2008 году КС признал незаконным запрет на прописку граждан в

Теперь, уверен Дмитрий Гордеев, все желающие получат на это полное право. «Если вдруг наши чиновники найдут ещё какое-нибудь несовершенство в законодательстве и попробуют снова ввести запрет, Конституционный суд поправит их снова», – убеждён эксперт.

По его словам, у чиновников нет внятной причины, почему они не хотят разрешать прописку на дачных участках. «Они просто ретрограды, которые боятся всего нового, переживают, как бы чего не вышло», – полагает Дмитрий Гордеев. – Я вообще не понимаю, чего не хватает государству, чтобы и вовсе отменить этот рудимент советского строя – регистрацию и дать людям полную свободу передвижения».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

### Есть мнение

**Татьяна Хоревич, дежурная по станции Новая Деревня, ОЖД:**  
– В данном случае Конституционный суд скорее неправ. Не надо разрешать всем подряд регистрироваться на дачах. Дачи уже являются собственностью людей, и необходимости в дополнительной регистрации нет. Эта норма закона скорее создаёт условия для оформления на дачах нелегальных мигрантов. Их и так прописывают где хотят, а тут возникнет целое поле дополнительных возможностей. Поэтому я считаю, что решение КС скорее вредит.

## За два года на собственных дачах удалось прописаться только 15 россиянам. Попыток было намного больше

землям сельхозназначения. Известно также, что другого жилья у заявителя нет, а сам он временно зарегистрирован по месту пребывания в Санкт-Петербурге. В получении постоянной регистрации по месту жительства в садовом доме Анатолию Воробьёву было отказано.

Тогда же сельская администрация и судебные инстанции заявили, что жилое строение находится на землях сельхозназначения и в отличие от земель поселений постройка на них жилых домов и регистрация в них граждан не допускаются. Однако теперь дело Анатолия Воробьёва подлежит пересмотру. Можно предположить, что на этот раз решение будет принято в его пользу.

По данным Союза садоводов России, за два года на собственных дачах удалось прописаться только 15 россиянам. Попыток было намного больше, но не все

жилых строениях, возведённых на садовых участках. Постановление судей многие тогда назвали революционным.

Власти опасались, что не только россияне, но и мигранты бросятся покупать дешёвые дачные домики и регистрироваться в них. И чиновники тут же нашли лазейку в законодательстве, запретив получать прописку на землях сельхозназначения. А ведь 80% дачных домиков построено именно на них. «Логика чиновников такова: эти участки выдавались садовым товариществам для того, чтобы выращивать различные культуры, а не для того, чтобы жить», – пояснил Дмитрий Гордеев. – Но Конституционный суд поставил жилищные права граждан выше разделения земель на категории».

## Финансы

Приложение к Приказу Минфина РФ от 22.07.2003 № 67н  
(с кодами показателей бухгалтерской отчетности, утвержденными Приказом Госкомстата РФ № 475, Минфина РФ № 102н от 14.11.2003)

### БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 г.

Форма №1 по ОКУД Дата (год, месяц, число)	КОДЫ	
	0710001	10/12/31
Организация: ОАО «РЕФСЕРВИС» Идентификационный номер налогоплательщика Вид деятельности: Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	по ОКПО	93490190
	ИНН	7708590286
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытые акционерные общества/ Частная собственность	по ОКВЭД	60.10.12
	по ОКЕИ	47 / 16
Единица измерения: тыс. руб.	по ОКЕИ	384
	по ОКЕИ	384
Дата отправки (принятия)		03.03.2011 г.
Дата утверждения		29.06.2011 г.

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	3532	1036
Основные средства	120	2475321	2068819
Незавершенное строительство	130	42694	40108
Доходные вложения в материальные ценности	135	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	140	-	-
Отложенные налоговые активы	145	393165	370375
Прочие внеоборотные активы	150	6627	7859
ИТОГО по разделу I	190	2921339	2488197
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	85824	87842
в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	80987	84983
животные на выращивании и откорме	212	-	-
затраты в незавершенном производстве	213	165	18
готовая продукция и товары для перепродажи	214	438	417
товары отгруженные	215	-	-
расходы будущих периодов	216	4234	2424
прочие запасы и затраты	217	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	7917	7885
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	-	-
в том числе покупатели и заказчики	231	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	305825	416796
в том числе покупатели и заказчики	241	28067	95778
Краткосрочные финансовые вложения	250	290800	50400
Денежные средства	260	11759	65731
Прочие оборотные активы	270	0	11
ИТОГО по разделу II	290	702125	628665
БАЛАНС	300	3623464	3116862

Форма 0710001 с.2

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	3491493	3491493

Собственные акции, выкупленные у акционеров	411	(-)	(-)
Добавочный капитал	420	22791	22791
Резервный капитал	430	58431	58431
в том числе: резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	58431	58431
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	(405588)	(947194)
Целевое финансирование	480	-	-
ИТОГО по разделу III	490	3167127	2625521
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	510	-	-
Отложенные налоговые обязательства	515	304	304
Прочие долгосрочные обязательства	520	-	-
ИТОГО по разделу IV	590	304	304
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	-	-
Кредиторская задолженность	620	456033	491037
в том числе: поставщики и подрядчики	621	155256	165963
задолженность перед персоналом организации	622	24374	15073
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	5497	6838
задолженность по налогам и сборам	624	21779	69465
прочие кредиторы	625	249127	233698
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630	-	-
Доходы будущих периодов	640	-	-
Резервы предстоящих расходов	650	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	660	-	-
ИТОГО по разделу V	690	456033	491037
БАЛАНС	700	3623464	3116862
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	14039	42728
в том числе по лизингу	911	0	0
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	920	61	1701
Товары, принятые на комиссию	930	0	0
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	2889	4757
Обеспечения обязательств и платежей полученные	950	0	0
Обеспечения обязательств и платежей выданные	960	0	0
Износ жилищного фонда	970	0	0
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	980	0	0
Нематериальные активы, полученные в пользование	990	0	0
Прочие ценности, учитываемые на забалансовых счетах	1000	0	0
ОС стоимостью до 20000 рублей	1001	11107	11089

Руководитель (подпись) И.И. БОГДАН Главный бухгалтер (подпись) Т.В. ЗАХАРОВА  
«03» марта 2011 г.

Приложение к Приказу Минфина РФ от 22.07.2003 № 67н  
(в ред. Приказа Минфина РФ от 18.09.2006 №115н)  
(с кодами показателей бухгалтерской отчетности, утвержденными Приказом Госкомстата РФ № 475, Минфина РФ №102н от 14.11.2003)

### ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ за период с 1 января по 31 декабря 2010 г.

Форма №1 по ОКУД Дата (год, месяц, число)	КОДЫ	
	0710002	10/12/31
Организация: ОАО «РЕФСЕРВИС» Идентификационный номер налогоплательщика Вид деятельности: Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта	по ОКПО	93490190
	ИНН	7708590286
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытые акционерные общества/ Частная собственность	по ОКВЭД	60.10.12
	по ОКЕИ	384

Организационно-правовая форма/форма собственности:  
Открытые акционерные общества/  
Частная собственность  
Единица измерения: тыс. руб

по ОКПО/ОКФС 47 / 16  
по ОКЕИ 384

Показатель		За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
наименование	код		
1	2	3	4
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	1900057	2177303
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(2513530)	(3413971)
Валовая прибыль	029	(613473)	(1236668)
Коммерческие расходы	030	(-)	(-)
Управленческие расходы	040	(-)	(-)
Прибыль (убыток) от продаж	050	(613473)	(1236668)
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	4442	40020
Проценты к уплате	070	(-)	(-)
Доходы от участия в других организациях	080	-	-
Прочие доходы	090	358483	89678
Прочие расходы	100	(251215)	(112630)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	(501763)	(1219600)
Отложенные налоговые активы	141	(22790)	284148
Отложенные налоговые обязательства	142	0	20913
Текущий налог на прибыль	150	(0)	(0)
Дополнительные показатели	151	(17053)	2059
Доходы прошлых лет	152	0	2383
Пени, штрафы	152	(260)	(324)
Налог на прибыль прошлых лет	152	(16793)	-
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	(541606)	(912480)
СПРАВОЧНО Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	(123142)	61141
Базовая прибыль (убыток) на акцию		-	-
Разводненная прибыль (убыток) на акцию		-	-

Форма 0710002 с.2

### РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Показатель		За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
наименование	код	прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании				28	111
Прибыль (убыток) прошлых лет		5701	33022	12105	9028
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств		76		240	
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	2	18		3063	
Отчисления в оценочные резервы	X	5464		X	16726
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности		1400	712	339	2889

Руководитель (подпись) И.И. БОГДАН Главный бухгалтер (подпись) Т.В. ЗАХАРОВА  
«03» марта 2011 г.



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Завальный этап

В субботу стартовала самая престижная шоссейная велогонка планеты – «Тур де Франс». Победителем первого этапа «Большой петли» стал бельгиец Филип Жильбер из команды Omega Pharma, одержавший тринадцатую победу в сезоне. Лучший результат среди гонщиков российской профессиональной команды «Катюша» показал Егор Силин, он финишировал 21-м. Дебютный этап выдался не только нервным, но и отметился двумя «завалами». В первый угодил победитель «Джиро-2011», один из фаворитов «Большой петли» испанец Альберто Контадор из команды Saxo Bank. После падения гонщик мужественно пытался догнать пелетон, но в итоге занял только 82-е место с отставанием в 1 минуту 20 секунд от победителя этапа. После финиша Контадор заявил, что он сохранил положительную мотивацию на «Тур де Франс» в целом, однако признал, что отыграть такую фору ему будет сложно. В воскресенье на «Тур де Франс» прошла командная гонка с раздельным стартом. Её победителем стала американская Garmin-Cervelo. Наша «Катюша» из 22 команд – участников гонки заняла скромное 18-е место. В личном зачёте после двух этапов лидирует норвежский легионер Garmin-Cervelo – Тор Хушовд, Егор Силин занимает 54-ю позицию. Отметим, что история «Тур де Франс» насчитывает 108 лет. Больше всего побед на ней одержали французы – 36. Последнюю – в 1985-м. Второе место занимает Бельгия (18 побед). Третье – Испания (13). Рекордсме-



У гонщиков велогруппы «КАТЮША» ещё есть шанс отличиться на нынешней «Тур де Франс»

ном «Большой петли» по-прежнему остаётся американец Лэнс Армстронг, одержавший на ней семь побед подряд. По пять раз успех праздновали французы Жак Анкетиль и Бернар Ино, испанец Мигель Индурайн и бельгиец Эдди Меркс, до которых Контадору осталось «всего» две победы.

Триумф паралимпийцев

Сборная России выиграла в Голландии «золото» чемпионата мира по футболу среди паралимпийцев (спортсмены с заболеванием церебральным параличом). Наша команда, которая является серебряным призёром Паралимпийских игр в Пекине-2008, на групповом этапе последовательно разгромила сборные Англии (3:0), Аргентины (5:1) и Кореи (4:0). В четвертьфинале россияне нокаутировали сборную США (10:1), в полуфинале всухую переиграли Бразилию (4:0). В финале сборная России сошлась с одним из самых серьёзных своих соперников – командой Ирана, которую уверенно победила – 6:1. Во встрече за «золото» голевым дублем у победителя отметились Алексей Тумаков и Алексей Чесмин, по голу провели Лаша Мувранадзе и Иван Потехин. При этом стоит отметить, что в Голландии россияне выступали без ряда ведущих игроков. Бронзовые медали выиграли чемпионы Паралимпийских игр – 2008 футболисты Украины, которые в утешительном финале разгромили Бразилию – 8:3.

Оттремела канонада

В подмосковной Икше завершился чемпионат России по стендовой стрельбе. Представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Марина Беликова заняла 12-е место в упражнении скит (круглый стэнд). До попадания в финал Марине не хватило двух очков. Чемпионкой стала Альбина Шакирова, призёрами – Надежда Коновалова и Анастасия Крахмалёва. После завершения соревнований был назван состав сборной России на чемпионат Европы, который с 31 июля по 15 августа пройдёт в сербском Белграде. По итогам всех отборочных стартов сезона Марина Беликова включена в состав национальной сборной вместе с Ольгой Панариной и Надеждой Коноваловой.

**Подготовили Роман Вишнёв**  
**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 №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретонин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Потгорель (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф  
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Титков (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечаловин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамылов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Завалович | Научный редактор: Анатолий Хадоровский  
Номер вёр: Павел Беловок.

Бокс

Игры королей

Братья Кличко как показатель кризиса супертяжёлого веса



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Определив сильнейшего боксёра планеты, матч Кличко – Хэй поставил перед Владимиром тяжёлый вопрос: с кем теперь драться?

в его карьере. Пусть Кличко-старший в 2003 году и проиграл – Леннокс рассёк ему бровь, из-за чего рефери прекратил поединок, а победа согласно правилам досталась англичанину, – Виталий на ринге действительно дрался. К сожалению, после этого ни он сам, ни его брат ничего подобного на ринге продемонстрировать пока так и не смогли.

Впрочем, вряд ли в том, что супертяжёлый вес стал скучным и незрелищным, есть вина братьев Кличко. Уровень соперников на данный момент таков, что и Виталий, и Владимир справляемся с ними в прямом смысле этого

решают, с кем и за сколько драться. Они понимают, что не так далеко время, когда им в силу возраста придётся оставить ринг. Значит, за оставшееся время нужно постараться заработать как можно больше. А много платят только чемпио- нам. Отсюда следует, что в первую очередь важно выиграть титул, а зрелищность – дело десятое. Да, подход прагматичный, но, безусловно, имеет право на жизнь.

Другое дело, что на данный момент перед Виталием и Вла- димиром стоит один глобаль- ный вопрос: с кем драться? Ведь именно Хэй был, каза- лось, единственным за по-

Впрочем, именно матч-реванш Хэй с Владимиром Кличко был бы логичным развитием событий в ближайшее время. Возможность ответного поединка хоть на какое-то время подогрела бы интерес к тому, что происходит в супер-тяжёлом весе. Но дело в том, что англичанин ещё месяц назад заявил о том, что бой с Владимиром при любых рас-кладах будет для него послед- ним в карьере. Правда, опыт показывает, что словам Хэй до- верить нельзя. Но как раз здесь хочется, чтобы англичанин со- врал. Ведь в случае его ухода единственным действительно грандиозным событием мог бы стать только бой между Вита- лием и Владимиром. Но они ещё много лет назад твёрдо заявили о том, что драться друг с другом никогда не будут. А больше им и не с кем. Их бои с боксёрами средней руки вряд ли привлекут большое внима- ние и, соответственно, деньги. Так что ближайшее будущее супертяжёлого веса очень и очень туманно.

С другой стороны, для одного российского боксёра – Алек-сандра Поветкина – победа Вла- димира Кличко пришлась как нельзя кстати. Согласно пра-вилам WBA если её чемпион, коим теперь является Кличко-младший, владеет поясами и других организаций, то он по-лучает статус суперчемпиона. Тогда обычный пояс чемпиона WBA должны разыграть первый и второй номера рейтинга. На данный момент это Руслан Ча-гаев из Узбекистана и Повет-кин. И, пожалуй, именно бой между этими боксёрами станет в ближайшее время самым зна-чимым событием в супертяжё-лом весе.

Виктор Романов

Пояс чемпиона WBA могут разыграть лишь лидеры рейтинга: Руслан Чагаев из Узбекистана и наш Александр Поветкин

слова одной левой. Пользуясь преимуществom в росте и весе, украинские боксёры прямыми ударами передней руки элементарно не позволяют выйти противнику на ударную пози-цию, а сами при этом мето-дично долбят их простыми, но чувствительными ударами. Да, это не очень зрелищно. Зато – эффективно. В итоге именно такая простая тактика сделала братьев на пару обладателями всех четырёх чемпионских поясов.

Здесь, кстати, стоит отме-тить, что и Виталий, и Влади-мир не просто боксёры. Они оба – отличные менеджеры. У них есть своя промоутерская компания – 2К, которая и ведёт все боксёрские дела братьев. Говоря проще, Кличко сами

следние годы боксёром, кото-рому было по силам победить Кличко. Но, как мы теперь знаем, это только казалось. На деле ничего, кроме скорости, в запасе у британца нет. Да, он действительно быстр. И в прош-лом этого хватило для по-беды и над нашим Николаем Валуевым, у которого Хэй ото-брал титул чемпиона WBA, и над другими, не столь выдаю-щимися соперниками. Но в бою с Кличко стало очевидно, что если бегаёт по рингу Хэй действительно быстро, то его атакующий потенциал беден. И пусть накануне боя англича-нин хвалился, что досконально изучил манеру Владимира и знает, как его побить, на деле ничего вразумительного он в атаке не показал.

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. «Разжалованная» астрономами планета Солнечной системы.
4. То, чем А. Пушкин призывал жечь сердца людей.
8. Под ними прячутся щитки футболиста.
11. Уплата денег членом спортивного общества.
12. На полке, в углке висит сито, не руками свито.
13. Она бывает горячая, молочная или взрывчатая.
15. Тонкий элемент карандашного рисунка.
17. Маленькая второразрядная закусочная с продажей вина.
18. Превращение литературного произведе-ния в кинофильм.
21. Самая знамени-тая девушка в джазе, в котором «только девушки».
24. Сплав в названии романа Н. Островского.
26. Каравай женского рода.
27. Блюдо – радость вегетарианца.
28. Потомок от брака белого человека и негра.
29. Билетно-транспортная побрякка.
30. Шеф, пригодный и для зарядки ружья.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Деревенский вариант Елисейских по-лей.
2. Для реки это конец.
3. Камни-самокаты, образовавшиеся в результате выветривания.
5. Южный родственник белого хлеба.
6. Заносчивость, высокоме-рие, чванливость.
7. Зазноба сохатого.
9. Промежуточная криминальная стадия.
10. Разумная жизнь, существующая где-либо во Вселенной.
14. Ходок в Зону у братьев Стругацких.
16. Извозчик, пере-свешив на автомобиль.
19. Заранее обду-манное намерение.
20. Кто открыл закон всемирного тяготения?
22. Деньги, со-бранные с людей для оплаты труда тех, кто эти деньги собирает.
23. Музыкаль-ный ансамбль из восьми исполнителей.
24. Главный танец карнавала в Рио-де-Жанейро.
25. И галоп, и рысь, и карьер.

Составил Михаил Сергеев

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

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

Выход в свет: 5 июля 2011 года  
Номер: 114 (24834) | Тираж: 149735 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.30  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-00090] | Печатается в Москве, Астрахань, Барнаул, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Красноярск, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Итоги

По-братски

В Якутске завершился чемпионат России по вольной борьбе

По результатам этого турнира будет сформирована сборная России для участия в чемпионате мира, где будут разыграны путёвки на Олимпийские игры в Лондоне.

Уровень турнира был высочайшим. Далеко не на каждом чемпионате мира бывает такая высокая конкуренция. Олимпийские чемпионы, многократные чемпионы мира и Европы боролись за право назы-ваться сильнейшими в России. И схватки, особенно финальные, получились на загляденье. Взять хотя бы категорию до 66 кг, где в борьбе за «золото» сошлись двукратный олимпийский чемпион Мавлет Батиров и его младший брат Адам. Прежде на разных турнирах братья не раз вдвоём доходили до финала, но друг с другом не боролись – победитель определялся на се-мейном совете, и один из братьев на ковёр просто не выходил. Но на этот раз схватка между братьями всё же состоялась. Она получилась зрелищной, с обилием эффектных приёмов, и в итоге младший брат с неболь-шим преимуществом победил старшего.

В категории до 74 кг чемпионом страны стал опыт-ный Ирбек Фарниев. Но все свои титулы Фарниев вы-играл в категории до 66 кг, а этот успех стал для него первым в новом весе. При этом далеко не факт, что именно Фарниев поедет на чемпионат мира. Лидером в категории до 74 кг остаётся близкий друг Ирбека, двукратный чемпион мира Денис Царгуш, который решением тренерского совета был освобождён от уча-стия в чемпионате страны. В финале категории до 60 кг сошлись два титулованных борца – двукратный че-пион Европы Опан Сат и трёхкратный чемпион мира Бесик Кудухов, который в итоге и выиграл «золото».

Хаджимурат Гацалов, ставший олимпийским че-пионом ещё в Афинах, доказал, что есть ещё порох в пороховницах. В полуфинале Гацалов победил олим-пийского чемпиона 2008 года Ширвани Мурадова, ко-торый так расстроился из-за поражения, что на схватку за «бронзу» не вышел. В финале Гацалов одолел Юрия Белоноговского. Последний комплект наград разыграли спортсмены супертяжёлой (до 120 кг) категории. Сере-бряный призёр Олимпиады в Пекине Бахтияр Ахмедов в трёх периодах выиграл у Барсана Кесаева.

Роман Вишнёв

Баскетбол

Золотые девочки

Наша женская сборная стала сильнейшей в Европе

В финальном матче турнира наши девушки уве-ренно переиграли команду Турции – 59:42.

Сборная России в третий раз выиграла титул чемпиона Европы. Предыдущую победу наши баскетболистки одержали в 2007 году, но затем через два года отстоять звание сильнейшей команды Старого Света не смогли. И вот – новая победа.

На старте нынешнего чемпионата не очень вери-лось, что подопечные Бориса Соколовского смогут выиграть золотые медали. Уж больно натужным по-лучилось для россиянок начало турнира – поражение от Латвии на первом групповом этапе и вымученная победа над скромной по баскетбольным меркам Вели-кобританией на втором этапе. «Самым тяжёлым было начало турнира, – призналась лидер сборной России Илона Корстин. – Мы долго не могли найти свою игру. Но потом все наладилось».

В полуфинале сборная России разгромила команду Чехии – 85:53, а в матче за «золото» наши баскетбо-листки встретились с Турцией, выход которой в финал стал сенсацией. На групповом этапе россиянки побе-дили турецких баскетболисток. Справились наши де-вушки с соперницами и во второй раз. Лишь на протя-жении первых секунд Турция лидировала в счёте, потом инициатива полностью перешла в руки нашей сборной. Был, правда, момент, когда турчанки сократили отста-вание до пяти очков. Но сборная России вновь увели-чила преимущество и уверенно довела матч до победы. Вместе с «золотом» чемпионата Европы сборная России получила и путёвку на Олимпиаду в Лондоне.

Матвей Володин

Ответы на кроссворд за 4 июля

1. Оптика.
2. Ав-тограф.
3. Фиг.
4. Гнездо.
5. Организм.
6. Маркиз.
7. Залп.
8. Пиццерия.
9. Ягуар.
10. Рязанов.
11. Ва-лидол.
12. Ликёр.
13. Риелтор.
14. Рис.
15. Склероз.
16. Забег.
17. Георгин.
18. Неконди-ция.
19. Яблоко.
20. Отлив.
21. Вампир.
22. Ревизор.
23. Реклама.
24. Абонент.
25. Тро-тил.
26. Лабиринт.
27. Топливо.

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