

2. | СЕВЕРНАЯ

В эксплуатационном локомотивном депо Сосногорск создали электронное табло нарядчика локомотивных бригад

4. | ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ

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

6. | Консультация

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

7. | ПРАВО

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

5 июля 2011 года

[www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)

вторник

[www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)

№ 114 (24834)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
149735
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 страны 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: СВЕТЛАНЫ КЕЗ

Александр Синеев,
начальник
Восточно-
Сибирской
региональной
дирекции
железнодорожных
вокзалов

– Александр Михайлович, как часто ваша дирекция прибегает к таким суральным мерам, как на станции 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. Пришло обращаться в суд. В начале прошлого года суд удовлетворил наши исковые требования в полном объёме.

– 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 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 участия в ближайшее время ожидается ещё два киоска.

– Как будет использоваться освобождаемый участок земли?

– Это место займет 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



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

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.

«Отправляемые из Казахстана и Белоруссии вагонопотоки мы сегодня стали получать уже не в режиме импорта, а как груз для внутреннего потребления, – заявил он. – Поэтому 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 будут приниматься решения относительно того, какие инвестиционные

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 контролировать 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 до кризисного 2007 года.

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

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



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 серёзно 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 таком снижение было решено пойти в связи с летней путевой кампанией. Отставание будет компенсировано в следующем месяце.

Подводя итоги работы дви-

женцев, вице-президент ОАО «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

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

5 июля 2011 года

ВТОРНИК

№ 114 (24834)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 – мое област 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%, нефтеперевалочных грузов – почти на 1,3%. Отмечено снижение по грузам 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 наложены 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 пласти длиной до 800 м.

Сейчас в Челябинске строятся машины 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 предполагают 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 скратится 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,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Технология

Вопросов нет

ЭЛЕКТРОННЫЙ АНАЛОГ СТЕНДА ВНЕС ЯСНОСТЬ
В РАБОТУ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД



В эксплуатационном локомотивном депо Сосновогорск Северной магистрали создали электронное табло нарядчика локомотивных бригад. В перспективе машинисты смогут получать СМС-уведомление об изменениях в графике работы.

На прикреплённый к стене жидкокристаллический монитор выводится информация о графике работы бригад. Нарядчик перемещает иконки с фамилиями машинистов и помощников в нужные блоки. В результате и самому нарядчику, и пришедшему на пункт явки бригад локомотивщикам видно, кто, когда и с кем отправляется в поездку.

«Полгода назад в помещении нарядчика висел большой фарберный стенд, к которому крепились бирки с именами работников депо, – пояснил главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Сосновогорск Станислав Шаталов. – Эти ярлычки передавались вручную, но любой локомотивщик знал своё место в очереди и как скоро его вызовут в рейс. С переходом на автоматизированные системы управления стенд убрали. Машинисты перестали видеть своё положение, а все возникающие вопросы начали

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика 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 Виталий Самуйлова, начинание надо развивать централизованно, совместно с создателями автоматизированных рабочих мест, чтобы табло было увязано с электронной базой данных.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
ФОТО АВТОРА

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

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

Чтобы вернуть быту пропусту и прозрачность, в депо решили создать электронный стенд. Купили телевизор с большим плоским экраном. Дальше задело взялся помощник машиниста Виталий Самуйлов, который помимо основной работы увлекается компьютерами и сейчас исполняет обязанности технолого депо. «Решил сделать электронную копию прежнего деревянного табло, к которому все привыкли, и добавить дополнительный функционал», – рассказал нарядчика локомотивных бригад Светлана Иванова.

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 раскаленными полуденным солнцем рельсами колышется марево, ожидают своего часа бесконечные вагоны, полуwagonы, платформы. Совсем рядом – Китай, Маньчжурия, куда никак не может попасть всё это грузовое изобилие.

Протяжно гудят тепловозы. 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 Кудрявцев.

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 скакает? – 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 Кудрявцев.

На столе в кабинете возвышаются четыре впечатляющие кипы бумаг. Потом приносят ещё и ещё.

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

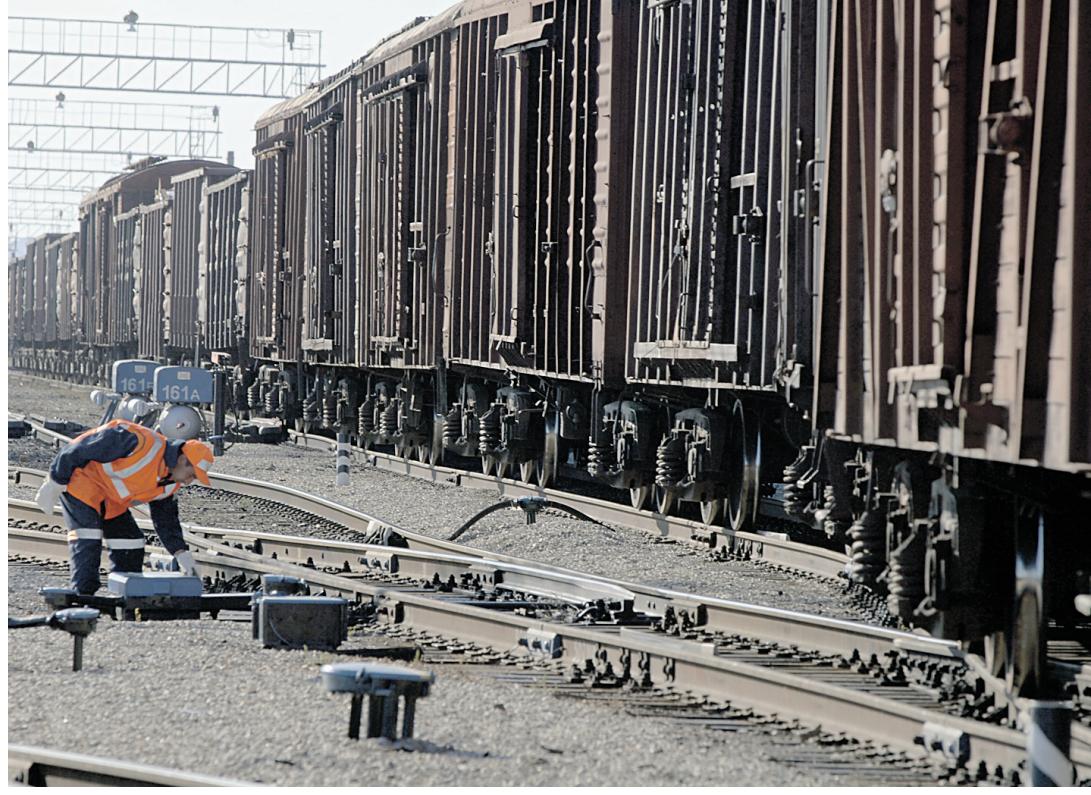
– Если бы. Это только импорт. По экспорту в Китай намного больше бывает, погрузка по сети всё растёт, – отвечает Кирилл.

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, переводчикам более 20 листов приходится перевести. Это час-полтора работы. Для сравнения: до-



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, гово-рят кадровики, укомплектован. Да и скорость перевозки – 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, – – положив 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 выручает нас эти мощные машины, – говорит Кирилл Кудрявцев, пока мы идём мимо заставленного поездами парка к посту электрической централизации. Выясняется, что у соседей 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 Кудрявцев.

В центре ЭЦ на главном табло на многих путях парка краснеют маячки-бики – 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 все ещё остаются проблемой дальнейшей пограничной станции.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Для сравнения: по итогам прошлого года в Москве услугами ООО «Аэроэкспресс» воспользовалось более 11 млн пассажиров. В частности, на маршруте Павелецкий вокзал – аэропорт Домодедово – 4,8 млн, Белорусский вокзал – Шереметьево – 3,5 млн, Киевский вокзал – Внуково – 1,7 млн.

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 Угольная) железной дорогой было перевезено 1,4 млн человек.

Согласно прогнозам специализированных проектных институтов к 2015 году по самому оптимистичному варианту для 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

ВАНДАЛИЗМ

Каникулярная угроза

СТРАДАЮЩИЕ ОТ БЕЗДЕЛЬЯ ПОДРОСТКИ НАХОДЯТ ВЫХОД СВОЕЙ ЭНЕРГИИ



Фото Сергея Капличного

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 Плавница раскрыли сотрудники линейного отделения полиции и стрелковой команды ведомственной охраны на станции Гриязи.

– Ситуация получилась бы смешной, если бы не была грустной. Трижды за пять дней иона наши сотрудники выезжали на вызов. Кто-то разбил 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. Задержанными оказались четверо учащихся гимназии из села Ольговка Добринского района Липецкой области. Они ходили пешком за несколько километров к друзьям в Плавницу. Вместе веселились на дискотеке и гуляли по ночам, а утром на обратном пути от нечего делать выбивали линзы светофора, мимо которого проходили.

С начала года вандали 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 предавец 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 Михаилев,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Справка «Гудка»

За полгода на ЮВЖД было зафиксировано 10 фактов бития линза светофоров несовершеннолетними, на один меньше, чем за тот же период 2010 года. Десять раз подростки клали посторонние предметы на путь, против трёх за первую половину 2010 года. Быть стёклами в поездах стали реже – 8 фактов против 18 в прошлом году. В итоге статистическая ситуация с подростковой преступностью примерно на том же уровне, однако если в прошлом году по 46 правонарушениям были установлены личности всего четырёх малолетних нарушителей, 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 аэропорта. Сейчас здесь развернуты работы.

Кроме того, пассажирские терминалы планируется возвести на станциях Вторая Речка и Угольная. Будет обустроен ещё один остановочный пункт – Аэропорт, располагающийся недалеко от действующего аэропортового 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 усугубить аэроэкспрессов могли воспользоваться и обычные жители города-спутника Артёма поездами 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 Дальневосточный 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.

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

Согласно прогнозам специализированных проектных институтов к 2015 году по самому оптимистичному варианту для 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

Сергей 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.



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 остановках 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

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 электроцентрических установок.

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 энергообъектов.

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 – терmostатирование 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.

? Вопрос дня ?

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



Андрей Зубов, машинист локомотивного 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 никогда мне, например, откручивать какой-нибудь шунт или вешалку, чтобы домой унести. Да и не надо мне. Право 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 переделывались: эта документация постоянно обновляется, она живая. Нормативные документы расписывают процедуру работы. Поэтому если требуется 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 Смычка:

– 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 обнаружились какие-то недоделки, мы пишем рапорт, указываем, по какой причине локомотив не был принят после технического обслуживания.

Сергей Калашников, начальник эксплуатационного локомотивного депо Карабук:

– В целом процедура приёмки построена грамотно, с учётом накопленного десятилетия 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 скосстременную 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 пломб 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 эксплуатацию 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 техобслуживанием менять нужно, однозначно. Другое дело, что сегодня лишь малая часть локомотивов, которая работает на сети, может проходить диагностику 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 исключить так называемый человеческий фактор нельзя. Компьютер есть компьютер, он проверяет и более качественно выдаёт результат. Чтобы принимать с недочётами, 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 техобслуживанием 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 приёме 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 приёмы локомотива с ТО с недоделками перестала практиковаться. Теперь каждый защищает свои интересы, и неготовый локомотив никто не примет.

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

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



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.

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, организациях 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 механизированы, 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 уделять. Именно поэтому мы активно работаем над программой ипотечного кредитования,

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

Уже сейчас увеличен объём подготовки рабочих – монтёров 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 восстановлена 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



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.

– 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, на валовой внутренний продукт недосчитывается 6550 руб. Если этот показатель применить к цифре 230 млн тонн, то получается 1,5 трлн руб. Эту сумму каждый год будет недобирать российский ВВП. Если

сибирьская производителем, снижением экспортного потенциала и конкурентоспособности российской экономики.

Есть ещё и третий аспект. Он связан с тем, что железнодорожная отрасль обладает одним из самых высоких мультиплексоров, а для заказов ОАО «РЖД» отечественным производителям особенно велика. Если рассматривать в целом, как транслируется заказ РЖД, мультиплексор 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 компаний – это градообразующие предприятия. Можно сказать, что государственные инвестиции в РЖД в некотором смысле заменят или сделают 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 недовнешнестроительства инфраструктуры, наконец, завершился, поскольку, по сути, это вопрос самих железных дорог, а проблема конкурентоспособности всей российской экономики.

Виктор Пальчун, главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Лихая:

– На мой взгляд, процедуру приёмки локомотивов с техобслуживанием 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 к

6. | ПИСЬМА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

5 июля 2011 года

ВТОРНИК

№ 114 (24834)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 ministra – 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 учтываться при рассмотрении вопроса о присвоении звания «Ветеран труда».

Олег Шутников,

заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Вторичное жильё дороже

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

Евгений Трошин

– ЗАО «Желдорипотека» было создано для обеспечения сотрудников РЖД комфорным 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.

БАСИЛИЙ ФЕТИСОВ,

директор по продажам и маркетингу ЗАО «Желдорипотека»

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 года

КОДЫ			
Форма № 1 по ОКУД	0710001	по ОКПО	93684924
Дата (год, месяц, число)	2010/12/31	по ОКВЭД	73.10
Организация Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава»		по ОКПФ/ОКФС	47 12
Идентификационный номер налогоплательщика	5022067103\502201001	по ОКЕИ	384
Вид деятельности Научные исследования и разработки			
Организационно-правовая форма/форма собственности Открытое акционерное общество/Федеральная			
Единица измерения тыс. руб.			
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
		2	3
I. Внеборотные активы	1	190	101813
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. Внеборотные активы	2	3	4
Запасы	210	82746	69077
в том числе:			
сырец, 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

«Горячая линия»

Хочу работать

УВОЛЬНЕНИЕ ЛЮДЕЙ – ПРОЦЕСС ЧАЩЕ ВСЕГО БОЛЕЗНЕННЫЙ

В редакционной почте много жалоб от железнодорожников в связи с сокращением штата на предприятиях. И авторов можно понять: иной полгизни, а то и всю отдал железнодороже, 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 дотянут. 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 путейцами повышением своей квалификации, и не коснусь бы их сокращения. 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 электромонтер одной из дистанций сигнализации, связи и автоблокировки Александр Михайлович Демидов (Ф.И.О. изменены. – Ред.) рассказал нам о своей судьбе: «На железной дороге я проработал 45 лет. Всё было хорошо. Но пришла беда – жену парализовало, а за неё 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 больна... 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



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

непригодности к работе, связанной с вредными и опасными производственными факторами. А работа электромонтера по ремонту и обслуживанию средств СЦБ таковым как раз и относится». Да и сказать, человеку ведь 70 лет, к этому возрасту у всех появляются какие-нибудь боли.

Но кто 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 нервотрёшки».

Из официального ответа, который прислали 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 «слухая 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 доборому 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

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
		1	2
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.

Показатель	наименование	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4

<tbl_r cells="4" ix="4" maxcspan

Недвижимость

Садоводов прописали на дачах

Судьи указали чиновникам на право граждан

Конституционный суд признал неправомерной норму закона, запрещающую строительство домов на землях сельхозназначения и регистрацию 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 Зорыкин, 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 Зорыкина, 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».

Юрист консультанта 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, перекрывают, 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 необходимость 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. Попытка 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. Попытка было намного больше, но не все

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

Власти опасались, что не только россияне, но и мигранты бросятся покупать дешёвые дачные дома 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».

потому что агенты-приёмщики являются только раз месяц. Почему, спрашивается, не сдавать их после конвенционного осмотра на Рязань-Уральскую прямо в Рязани? Таким способом увеличился бы оборот здорового вагонного парка, да и не пришлось тратиться на командировочные для агентов с соседнего участка.

5 июля

Машина времени

ГУДОК
Орган Министерства труда населения СССР (затем Министерства труда и социального развития Российской Федерации)

Новости дня

1926 год
Вот придет агент

На 2-м участке тяги при ст. Рязань Казанской ежедневно выпускают вагоны из конвенционного осмотра. Выходя оттуда свеженькими, как огурчик, они врутся в работу и просят груза. Но не тут-то было.

– Подождите, – говорят им. – Вот придет агент...

И вагоны ждут агента с соседнего участка, который обычно их принимает. Вагоны простаивают,

потому что агенты-приёмщики являются только раз месяц. Почему, спрашивается, не сдавать их после конвенционного осмотра на Рязань-Уральскую прямо в Рязани? Таким способом увеличился бы оборот здорового вагонного парка, да и не пришлось тратиться на командировочные для агентов с соседнего участка.

5 июля

1931 год
Развернуть культработу среди пассажиров

В клубе КОР состоялось совещание по вопросу о культработе среди пассажиров в поездах дальнего следования. Инициатива этого полезного начинания принадлежит проводникам Северной железной дороги.

Проводниками дальних поездов только за два месяца собрано 10000 руб., пропагандируя беседы, доклады, созывают собрания пассажиров, устраивают вечера вопросов и ответов. В отдельных случаях в поездах ведутся занятия по ликбезу.

9 июля

1936 год
Отравление в столовой

В ночь на 5 июля слушатели курсов подготовки партийных кадров Сталинской дороги почтивали себя плюхой. Несколько человек, состояние которых было особенно тяжёлым, были отправлены в железнодорожную поликлинику. Отправились 36 человек.

Аналогичное положение имеется в других столовых дорОПС. Однако начальник дорОПС Лазаревич и другие работники предпочитают сейчас обследовать столевые на юге – в Крыму и не видят безобразия, которое творится у них под боком.

8 июля

1961 год
На смену жезлу – полуавтоматика

В этом году полуавтоматическая блокировка должна заменить устаревшие способы регулирования движения – жезловую систему, телеграф и телефон – на 10 тысячах километров.

За шесть месяцев полуавтоматика построена на 1655 километрах. Однако связисты некоторых дорог за шесть месяцев не закончили работы ни на одном участке. А ведь каких-то особых причин, тормозящих строительство, там нет: всё зависит от умения прочно реорганизовать труд, от

7 июля

1961 год

На смену жезлу – полуавтоматика

В этом году полуавтоматическая блокировка должна заменить устаревшие способы регулирования движения – жезловую систему, телеграф и телефон – на 10 тысячах километров. Необходимо усилить темпы работы на всех участках, правильно распределить силы и средства. Нельзя упускать драгоценное время.

Следует также широко развернуть подготовку к будущему году, в котором предстоит построить полуавтоматическую блокировку на 12 тысячах километров.

7 июля

внимания к важному делу. Министерство путей сообщения утверждает поквартальный план ввода в эксплуатацию полуавтоматики по дорогам. Необходимо усилить темпы работы на всех участках, правильно распределить силы и средства. Нельзя упускать драгоценное время.

Следует также широко развернуть подготовку к будущему году, в котором предстоит построить полуавтоматическую блокировку на 12 тысячах километров.

7 июля

внимания к важному делу. Министерство путей сообщения утверждает поквартальный план ввода в эксплуатацию полуавтоматики по дорогам. Необходимо усилить темпы работы на всех участках, правильно распределить силы и средства. Нельзя упускать драгоценное время.

Следует также широко развернуть подготовку к будущему году, в котором предстоит построить полуавтоматическую блокировку на 12 тысячах километров.

7 июля

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)

БУХГАЛЬТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 г.

Форма №1 по ОКУД	КОДЫ
Дата (год, месяц, число)	0710001
по ОКПО	10/12/31
по ИНН	93490190
по ОКВЭД	7708590286
по ОКОПФ/ОКРС	60.10.12
по ОКЕИ	47 / 16
по ОКЕИ	384

Дата отправки (приятия)

03.03.2011 г.

Дата утверждения

29.06.2011 г.

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. Попытка было намного больше, но не все

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

Власти опасались, что не только россияне, но и мигранты бросятся покупать дешёвые дачные дома 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».

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. Попытка было намного больше, но не все

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

Власти опасались, что не только россияне, но и мигранты бросятся покупать дешёвые дачные дома 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».

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. Попытка было намного больше, но не все

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

Власти опасались, что не только россияне, но и мигранты бросятся покупать дешёвые дачные дома 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».

Тогда же сельская администрация и судебные инстанции заявили, что жилое строение находится на земля

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). Рекордсмен-



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 Инно, 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 победителей отметились Алексей Тумаков и Алексей Чесмин, по голу провели Лаша Мурванадзе 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.

Отремела канонада

В подмосковной Икше завершился чемпионат России по стеновой стрельбе. Представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Марина Беликова заняла 12-е место в упражнении скит (круглый скит). До попадания в финал Марине не хватило двух очков. Чемпионкой стала Альбина Шакирова, призёрами – Надежда Коновалова и Анастасия Крахмалёва. После завершения соревнований был назначен 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**

Бокс

Игры королей

БРАТЬЯ КЛИЧКО КАК ПОКАЗАТЕЛЬ КРИЗИСА СУПЕРТЯЖЁЛОГО ВЕСА

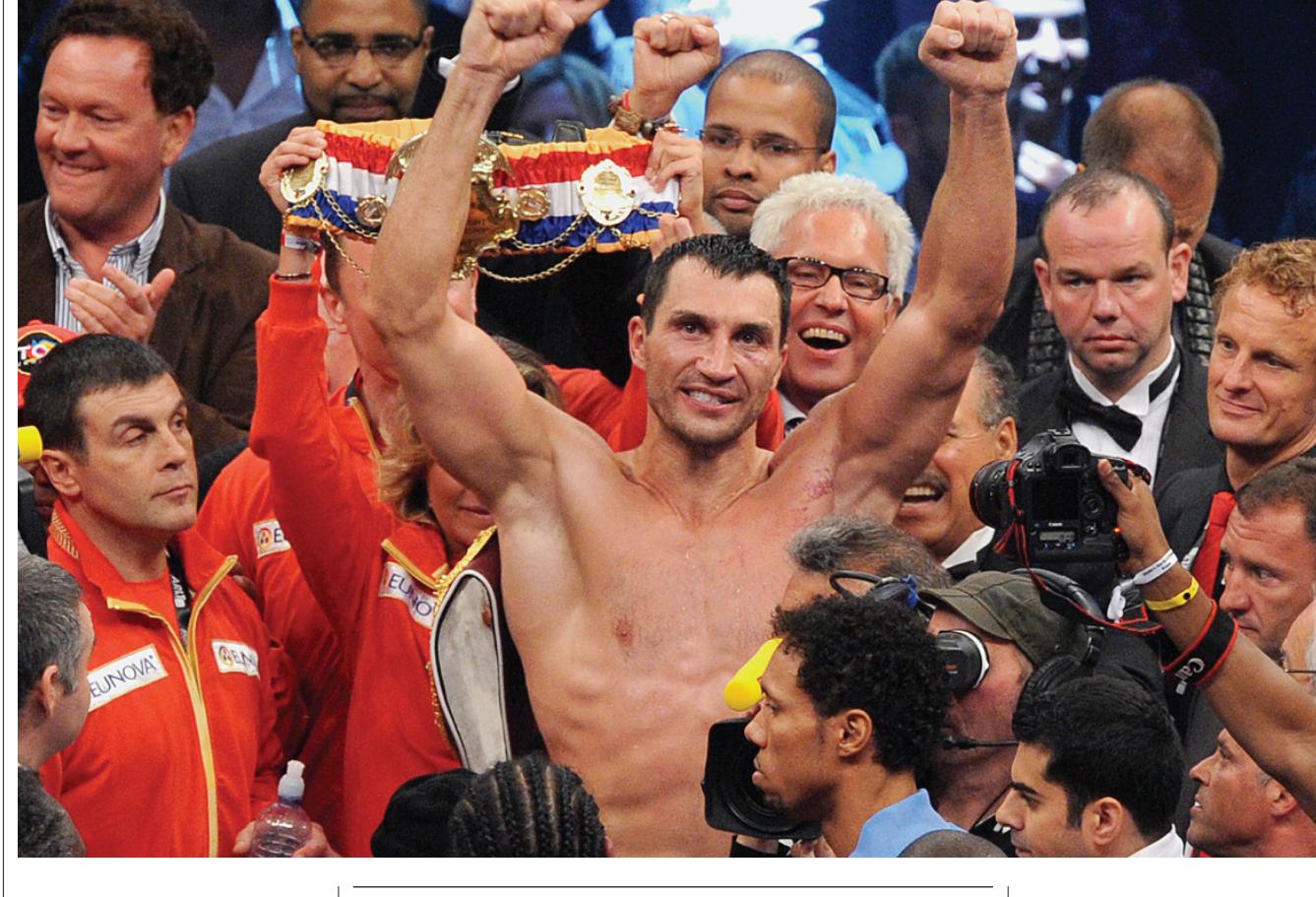


Фото ИАН-ТАСС

ОТБРАВ У АНГЛИЧАНИНА ДЭВИДА ХЭЯ ТИТУЛ ЧЕМПИОНА МИРА В СУПЕРТЯЖЁЛОМ ВЕСЕ ПО ВЕРСИИ ВСЕМИРНОЙ БОКСЁРСКОЙ АССОЦИАЦИИ (WBA), ВЛАДИМИР КЛИЧКО СТАЛ ОБЛАДАТЕЛЕМ ЧЕМПИОНСКИХ ПОЯСОВ ТРЕХ ВЕДУЩИХ БОКСЁРСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ – WBA, IBF И WBO. УЧИТЫВАЯ, ЧТО ЧЕМПИОНОМ ЧЕТВЁРТОЙ – WBC – ЯВЛЯЕТСЯ ВИТАЛИЙ КЛИЧКО, ПОЛУЧАЕТСЯ, ЧТО НА ПАРУ БРАТЬЯ СТАЛИ АБСОЛЮТНЫМИ ЧЕМПИОНАМИ МИРА.

«Унылая и скучная пора» – так один из моих знакомых, бывший боксёр, мастер спорта СССР, охарактеризовал ситуацию, которая после победы Владимира Кличко над Дэвидом Хэем сложилась в супертяжёлом весе. И ещё приятель подметил один показательный момент – то, что происходило до и вокруг боя Кличко-младшего и Хэя, было интереснее самого боя. И из уст человека, разбирающегося в боксе, прозвучало как приговор.

Действительно, разговоры о том, что супертяжёлый вес стал скучным и незрелищным, есть вина братьев Кличко. Уровень их соперников на данный момент таков, что и Виталий, и Владимир справляются с ними в прямом смысле этого

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 принял участие в Ленокс рассек ему бровь, из-за чего рефери прекратил поединок, а победа согласно правилам досталась английскому, – Виталий на ринге действительно дрался. К сожалению, после этого ни 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 их соперников на данный момент таков, что и Виталий, и Владимир справляются 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 оставлять ринг. Значит, за оставшееся время нужно постараться заработать как можно больше. А много платят только чемпионам. Отсюда следует, что в первую очередь важно выиграть титул, а зрелищность – дело десятое. Да, подход pragmatичный, но, безусловно, имеет право на жизнь.

Другое дело, что на данный момент перед Виталием и Владимиром стоит один глобальный вопрос: с кем драться? Ведь именно Хэй был, казалось, единственным за по-

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

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

Здесь, кстати, стоит отметить, что и Виталий, и Владимир не просто боксёры. Они оба – отличные менеджеры. У них есть своя промоутерская компания – 2K, которая и ведёт все боксёрские дела братьев. Говоря проще, Кличко сами

следние годы боксёром, которому 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 прошлом этого хватило для победы и над нашим Николаем Валуевым, у которого Хэй отобрал титул чемпиона WBA, и над другими, не столь выдающимися соперниками. Но в бою с Кличко стало очевидно, что если бегает по рингу Хэй действительно быстро, то его атакующий потенциал беден.

И пусть накануне боя англичанин хвалился, что досконально изучил манеру Владимира и знает, как его побить, на деле ничего вразумительного он в атаке не показал.

Впрочем, именно матчевании Хэя 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 супертяжёлом весе. Но дело в том, что англичанин ещё месяц назад заявил о том, что бой с Владимиром при любых раскладах будет для него последним в карьере. Правда, опыт показывает, что словам Хэя доверять нельзя. Но как раз здесь хочется, чтобы англичанин сорвал. Ведь в случае его ухода единственным действительно грандиозным событием мог бы стать только бой между Виталием 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 внимание и, соответственно, деньги. Так что ближайшее будущее супертяжёлого веса очень и очень туманно.

С другой стороны, для одного российского боксёра – Александра Поветкина – победа Владимира Кличко пришла как нельзя кстати. Согласно правилам WBA если её чемпион, коим теперь является Кличко-младший, владеет поясами и других организаций, то он получает статус суперчемпиона. Тогда обычный пояс чемпиона WBA должны разыграть первый и второй номера рейтинга. На данный момент это Руслан Чагаев из Узбекистана и Поветкин. И, пожалуй, именно бой между этими боксёрами станет в ближайшее время самым значимым событием в супертяжёлом весе.

Виктор Романов

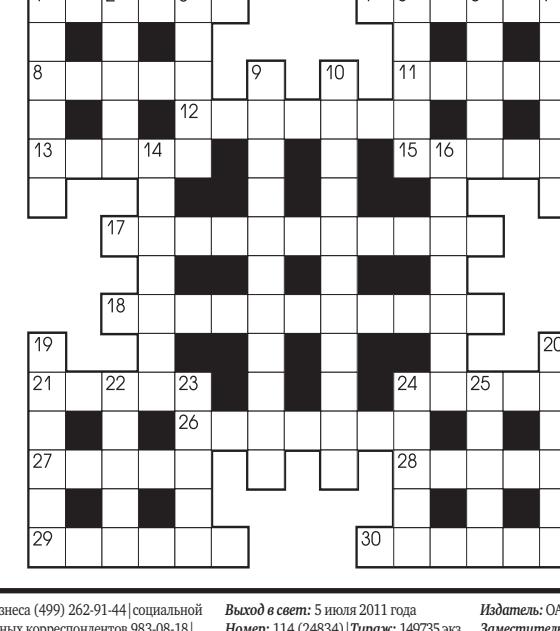
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- «Разжалованная астрономами планета Солнечной системы. 4. То, чем А. Пушкин призывал жечь сердца людей. 8. Под ними прячутся щитки футбольиста. 11. Уплата денег членом спортивного общества. 12. На полке, в уголке висит сито, не руками свито. 13. Она бывает горючая, молочная или взрывчатая. 15. Тонкий элемент карандашного рисунка. 17. Маленькая второразрядная закусочка с продажей вина. 18. Превращение литературного произведения в кинофильм. 21. Самая знаменитая 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 поблажка. 30. Шеф, пригодный и для зарядки ружья.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Деревенский вариант Елисейских полей. 2. Для реки это конец. 3. Камни-самокаты, образовавшиеся в результате выветривания. 5. Южный родственник белого хлеба. 6. Заносчивость, высокомерие, чванливость. 7. Зазноба сожатого. 9. Промежуточная криминальная стадия. 10. Разумная жизнь, существующая где-либо во Вселенной. 14. Ходок в Зону у братьев Стругацких. 16. Извозчик, пересевший на автомобиль. 19. Заранее обдуманное намерение. 20. Кто открыл закон всемирного тяготения? 22. Деньги, собранные с людей для оплаты труда тех, кто эти деньги собирает. 23. Музикальный ансамбль из восьми исполнителей. 24. Главный танец карнавала в Рио-де-Жанейро. 25. И галоп, и рысь, и карьер. Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 4 июля

- Оптика. 2. Автограф. 3. Фиг. 4. Гнездо. 5. Организм. 6. Маркиз. 7. Зал. 8. Пиццерия. 9. Ягуар. 10. Рязанов. 11. Валидол. 12. Ликёр. 13. Риелтор. 14. Рис. 15. Склероз. 16. Забег. 17. Георгин. 18. Некондиция. 19. Яблоко. 20. Огурец. 21. Вампир. 22. Ревизор. 23. Реклама. 24. Абонент. 25. Тротил. 26. Лабиринт. 27. Топливо.