

Мощный циклон, обрушившийся на Тихоокеанское побережье, спровоцировал заторы на Дальнем Востоке

Главным инструментом закупки техники должен стать исключительно показатель жизненного цикла

Зима ожидается теплее нормы, но холоднее, чем в 2010/11 году. А в январе нам придётся помёрзнуть

Сборной России достались не самые сильные соперники по групповому этапу Евро-2012

6 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 223 (24943)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151732
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Разумная достаточность

Сейчас стало очевидным, что весь комплекс законодательства, посвящённый транспортной безопасности, придётся корректировать. Он основан на законе «О транспортной безопасности» от 2007 года и указе президента «О создании комплексной системы обеспечения безопасности на транспорте» от 31 марта 2010 года. Однако у транспортных организаций нет столько сил и средств, чтобы успеть провести оценку уязвимости и категорирование сотен тысяч транспортных объектов в течение следующего года. К примеру, на железнодорожном транспорте сейчас категорирование проведено на 2771 объекте. Необходимо же оценить и проверить ещё более 180 тыс. объектов. Ространснадзор подсчитал, что если учесть количество аккредитованных для проведения оценки уязвимости и категорирования организаций и принять во внимание, что на каждый объект они потратят неделю (а вообще-то на это даётся месяц), то тогда категорирование закончится через 156 лет. Всего к данному моменту Ространснадзор аккредитовал 63 организации, из них 17 заключили с РЖД договор. На других видах транспорта ситуация не лучше. Причём стоимость проведения оценки каждого объекта составляет от 300 тыс. руб. до 1,5 млн руб., и всё это самым негативным образом отразится на доступности услуг транспорта населению. В качестве одной из мер, которые бы стимулировали компании быстрее проводить все мероприятия, Минэкономразвития предлагает увеличение штрафа в десять раз – с 50 тыс. руб. до 500 тыс. руб. Но насколько это справедливо, когда возможности выполнить законодательство ограничены. В авиации, к примеру, требования и сроки уже пересмотрели. Поэтому ОАО «РЖД» полагает, что нужно изменить их и в железнодорожной сфере, и предлагает для этого Минтрансу свою помощь. Начинать нужно с самого базового закона «О транспортной безопасности», куда депутаты прежнего комитета по транспорту уже подготовили поправки, определяющие сферы ответственности транспортной организации и государства за поддержание необходимого уровня безопасности. Принимать их придётся уже новому составу комитета. Но самое главное, как говорят в РЖД, нужно применять принцип разумной достаточности. Если буквально следовать всем нормам, то для охраны сети необходимо два миллиона человек. Уровень расходов при этом не поддаётся осмыслению. Понятно, что всё охранять невозможно да и не нужно, но существующая нормативная база в эти вопросы ясности не вносит.

Цифра дня

913,8 млн

пассажиров было отправлено за 11 месяцев текущего года дальними и пригородными поездами на сети ОАО «РЖД».

Блиц

Свободный поток

Завершена вторая очередь реконструкции локомотивного ремонтного депо Карымская Забайкальской дороги



фото: Сергей Донцов

Эдуард Осипов, начальник группы заказчика Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железно-дорожного транспорта

– Эдуард Александрович, что стало причиной реконструкции депо? – Для его полноценной работы было недостаточно ёмкости

тракционных путей. То есть путей, необходимых для оборота и отстоя локомотивов в ожидании обслуживания, ремонта и подачи под составы. По имеющимся путям депо не имело возможности обеспечить поточность тепловозов и электровозов. Из-за режущих маршрутов отсутствовала возможность выхода локомотивов в нормативное время. – В чём заключалась реконструкция? – Уложено более 8 км тракционных путей. Из них 700 м – подъездные пути к складу твёрдого топлива. Построены склады для угля и дров, которыми пользуются для отопления местные железнодорожники, проходная, весовая и пункт обогрева. Готовы контактная сеть, водоотводные лотки, наружное освещение, низковольтные сети, пожарные резервуары. Были уложены 43 комплекта стрелочных переводов, а также

«глухое» пресечение. На балластировку пути и стрелок пошло 17,6 тыс. куб. м щебёнки. Общая стоимость проекта составила более 470 млн руб. – Что это даст? – Обеспечена поточность перемещения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути. Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей. Беседовал Сергей Донцов

Инфраструктура

Очередной провал
Новая воронка в Березниках не коснулась станции



фото: ИТАР-ТАСС

Возникший в воскресенье днём провал почвы в Пермском крае не повлияет на решение о восстановлении инфраструктуры станции Березники.

Новая воронка образовалась в минувшее воскресенье днём севернее административно-бытового корпуса Березниковского шахтостроительного управления. Из за два часа её размеры достигли 22 на 15 м. Это случилось через несколько дней после того, как был засыпан провал на станции Березники (об этом недавно сообщил «Гудок»). 25 ноября прошлого года в Березниках под землю ушёл гружённый удобрием вагон, тогда воронка выросла до размеров 123 на 70 м, её глубина составила свыше 90 м. Для устранения котлована в него было засыпано более 1 млн тонн песчано-гравийной смеси. Вчера в Березниках руководители региона дороги и дирекции инфраструктуры Свердловской магистрали встретились с представителями научных институтов, ведущих мониторинг развития ситуации с провалами на территории 1-го Калийного рудоуправления ОАО «Уралкалий». «Исследования показывают, что пока нет оснований для пересмотра границ потен-

циальных опасных участков. Нет и оснований утверждать, что провал на станции и новый, у шахтостроительного управления, могут объединиться. Рассматриваем этот вариант как самый негативный. Но и в этом случае железная дорога не должна пострадать», – сказал «Гудку» директор Горного института УрО РАН Александр Барях.

Образование воронки у Березниковского шахтостроительного управления учёные прогнозировали заранее. Как отмечает глава Березников Сергей Дьяков, этот район характеризуется высокими оседаниями почвы, сконцентрированными на локальной территории. По рекомендации учёных опасная зона ещё с весны оцеплена и находилась под охраной. Доступ людей на неё был запрещён. Приняты меры для обеспечения безаварийной работы инфраструктуры. Перенесён рассолопровод, по которому перекачивается продукт на Содовый завод. А после провала на станции Березники приняты меры конструктивной защиты на газопроводе, часть которого проходит по территории шахтостроительного управления. «Никакой угрозы для го-

рода и горожан нет. Все ближайшие производственные и транспортные объекты, в том числе и железная дорога, находятся на удалённом от района оседания расстоянии и в зону риска не попадают», – заверяет Сергей Дьяков. С мнением главы Березников согласен и главный инженер Свердловской дороги Игорь Набойченко. «Созданный штаб подтверждает: зона нового провала не опасна. Здания и сооружения магистрали в критический участок не попали. Вместе с тем просадки почвы большие. Но и при возможном дальнейшем расширении этого провала в сторону того, что произошёл на станции, инфраструктура дороги не будет задета», – подчёркивает он. По его словам, новое проседание почвы не скажется и на решении по восстановлению станции. Дорога готова заняться восстановлением инфраструктуры и ждёт только заключения учёных о горно-геологической обстановке по этому району. Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка» Челябинск

Перевозки

Важна каждая тонна

Особое внимание сегодня уделяется проблеме «брошенных» поездов

В условиях недостаточной для декабря грузовой базы начальники дорог в качестве руководителей региональных координационных советов должны направить усилия на эффективное взаимодействие с представителями субъектов Федерации с целью удовлетворения всех предъявляемых заявок на перевозки.

Такое телеграфное указание поручил отправить на сеть первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, проводя вчера оперативное совещание в центральном аппарате компании. Сложная ситуация с грузовой базой отмечается ввиду неподтверждения заявками грузоотправителей в объёме 420 тыс. тонн в среднем в сутки. Минимальное число заявок принимается по лесу, строительным грузам и промсырью. Как отмечалось в ходе совещания, в ноябре на магистра-



фото: ИТАР-ТАСС

лях было погружено 104,655 млн тонн грузов. В целом же за 11 месяцев текущего года превышение объёмов погрузки к прошлому году составило +2,8%. Как отметила начальник департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Ольга Гнедкова, положительная динамика по отношению к 2010 году наблюдается и по грузообороту, как по его гружёной части (5,1%), так и с учётом порожнего пробега (7,6%). Что же касается первого месяца зимы, то, как подчёр-

кнула генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, на всех работниках компании лежит огромная ответственность по выполнению годового задания. На 5 декабря сеть работает даже с небольшим, в 56 тыс. тонн, приростом к плану. Исходя из имеющейся грузовой базы, а это более 3,4 млн тонн в среднем в сутки, работа строится таким образом, чтобы максимальные объёмы грузов были предъявлены в первую половину месяца.

Говоря о продвижении вагонопотоков на дорогах Восточного региона, начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов сообщил, что на Западно-Сибирской дороге в направлении стыков Красноярской магистрали отставлено от движения 38 грузовых поездов. И это притом что сеть грузит в дальневосточном направлении с превышением на 14% по сравнению с уровнем ноября прошлого года. Тем не менее предъявляемые заявки грузов, особенно сформированные по Кузбассу в сторону портов Дальнего Востока, пока не удовлетворяются в полном объёме. На предстоящую неделю поставлена задача «поднять» «брошенные» поезда и отправить их в сторону восточных стыков. Не менее важная проблема связана с недовыгрузкой в дальневосточных портах. Олег Сергиенко О ситуации с движением на ДВЖД читайте на 3-й стр.

Лента новостей

Проценты и мандаты

Вчера были оглашены предварительные итоги выборов в Государственную думу. Согласно данным Центрального избирательного комитета, после подсчёта 96% избирательных бюллетеней лидирует партия «Единая Россия», получившая 49,54% голосов, что даёт ей 238 мест в новой Госдуме. КПРФ получила 19,16% (92 места), «Справедливая Россия» – 13,22% (64 места) и ЛДПР – 11,66% (56 депутатов). Данные ещё изменятся за счёт перераспределения голосов, отданных за партии, не преодолевшие 7-процентного барьера: это «Яблоко» (около 3,3%), «Патриоты России» (1%) и «Правое дело» (около 0,5%).

Круговорот чиновников

Президент Дмитрий Медведев подписал закон, вводящий обязательную ротацию чиновников на государственной гражданской службе. В пресс-службе главы государства сообщили, что ротация необходима для улучшения эффективности работы чиновников и снижения уровня коррупции. Согласно документу служащих будут назначать на другие должности в госорганах с условием, что уровень зарплаты не должен быть меньше, чем на предыдущем месте работы. Если чиновник откажется от перевода, его уволят – исключение сделают для тех, кто не может сменить место службы из-за заболеваний или заботы о больных родственниках. Список должностей, для которых переводы станут обязательными, утвердит глава федерального органа (если ведомство подчиняется президенту или правительству) или глава этого органа по согласованию с федеральным министром (если ведомство подчиняется министерству). Закон вступит в силу с 1 января 2013 года.

Пропускная скорость

Сегодня на российско-украинской границе предполагается открытие нового автомобильного пропускного пункта «Донецк». Через него смогут проходить 500 автомобилей в сутки, в том числе 380 легковых, 20 автобусов, 100 грузовых. Раньше пункт работал по временной схеме, теперь будет на постоянной, вместо двух полос движения у пункта будет шесть – по три в каждую сторону.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Реклама

Перевозки

Ускориться по-соседски

СПЕЦИАЛИСТЫ РЕШАЮТ, КАК ОПТИМИЗИРОВАТЬ ДВИЖЕНИЕ

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В КАЛИНИНГРАДСКОМ НАПРАВЛЕНИИ БУДЕТ УВЕЛИЧИВАТЬСЯ. ОБ ЭТОМ В КОНЦЕ ПРОШЛОЙ НЕДЕЛИ ДОГОВОРИЛИСЬ РУКОВОДСТВО КАЛИНИНГРАДСКОЙ МАГИСТРАЛИ И АО «ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».

Проработкой технических и технологических схем оптимизации движения займутся совместные рабочие группы профильных специалистов двух дорог.

Как отмечали начальник КЖД Сергей Коломеец и гендиректор АО «Литовские железные дороги» Стасис Дайлидка, с начала года в калининградском направлении транзитом через Литву проследовало 1658 поездов дальнего следования (в среднем по 5 в сутки). Было перевезено почти пол-миллиона человек. Но участники совещания пришли к выводу, что объём пассажирских перевозок возможно увеличить, если оптимизировать движение. Поезда в Калининград из столицы должны прибывать на несколько часов быстрее (сейчас время в пути – 22 часа).

Пока российские власти прорабатывают вопрос с контрольными органами по проведению досмотров не на остановках, а в пути следования, железнодорожники могут задействовать собственные возможности. Так, представители КЖД указали коллегам на то, что в действующем графике движения поездов для маршрута Минск – Вильнюс предусмотрены значительно более эффективные условия следования. Этот поезд находится в пути всего 3 часа, в то время как калининградские поезда преодолевают то же расстояние за 4,5 часа.

Есть и другие резервы. К примеру, экономии во времени сулит перенос пункта смены локомотива со станции Нестеров Калининградской магистрали на пограничную станцию Кибартай Литовской дороги. КЖД также предложила коллегам изучить возможность организации двухгруппных составов. Поезд калининградского формирования до Москвы может быть прицеплен в Вильнюсе к литовскому поезду на Москву.

ВЕРА БАШКАНОВА,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
КАЛИНИНГРАД

Ситуация

Замёрзли на подходе

ШТОРМА И ХОЛОДА СПРОВОЦИРОВАЛИ ЗАТОРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

ОАО «РЖД» РАССМОТРИТ ВОПРОС О ВВЕДЕНИИ КОНВЕНЦИИ НА ПОГРУЗКУ В АДРЕС РЯДА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕЙ.

Как сообщил первый заместитель начальника Дальневосточной дирекции управления движением Дмитрий Бородинский, вчера утром на магистрали находилось 154 «брошенных» поезда.

Только назначением на Ванино (Хабаровский край) насчитывалось свыше 6 тыс. вагонов. Это, главным образом, полувагоны с экспортным углем для ОАО «Ванинский морской торговый порт» (ВМТП) и ЗАО «Дальтрансуголь» плюс цистерны с нефтепродуктами для ООО «Трансбункер – Ванино».

Сверхнормативное накопление вагонов отчасти сложилось из-за обрушившегося в конце прошлого месяца на Тихоокеанское побережье мощного циклона. Шторма не позволили подойти судам под вывоз груза. Как следствие, у стивидоров не оказывалось свободных ёмкостей для приёма очередных партий топлива, прибывающих по железной дороге.

Проблем добавило и поступление смёрзшегося груза, что также повлияло на темпы выгрузки. Например, в ноябре ВМТП мог среднесуточно выгружать лишь 40 вагонов с углем при перерабатывающей способности 95 вагонов.

Схожие проблемы и в портах Приморья. Снизил выгрузку угля ООО «Компания «Аттис Энтерпрайз» и ЗАО «Дальмормонтаж» на станции Находка, кокса – ОАО «Евраз Находкинский морской торговый порт» (НМТП) на станции Мыс Астафьева.

А из-за вагонов со смёрзшейся железной рудой осложнена работа пограничного перехода Гродеково – Суйфэньхэ (Китай). Большая часть железорудного концентрата поступает сюда с Олёкминского горно-обогатительного комбината в Амурской области. Китай уже обратился с просьбой приостановить погрузку на станции Олёкма. «Смерзаемость железорудного концентрата достигла такой степени, что руда в вагоне превратилась в монолит. На перегруз некоторых вагонов уходит более 50 часов», – отмечает заместитель начальника управления Харбинской железной дороги Ван Яньдун.



Смёрзшийся уголь выгружать вдвое дольше обычного

Причиной «бросания» поездов становится также неравномерная и сверхнормативная погрузка на РЖД. На начало декабря для ЗАО «Топливно-бункерная компания» только на ДВЖД находились 142 вагона, притом что среднесуточная выгрузка в ноябре у данного получателя составляла всего восемь цистерн.

– 334. Однако сеть грузила 358 вагонов – накопление было неизбежно.

Дальневосточная дорога обратилась к ОАО «РЖД» рассмотреть вопрос о введении ограничений на погрузку в адрес ряда грузополучателей. На необходимость подобных мер указывают сами портовики. Так, «Евраз НМТП» из-за отсутствия флота

Проблем добавило и поступление смёрзшегося груза, что также влияет на темпы выгрузки

Сложная ситуация с выгрузкой нефтепродуктов возникла и у другого крупного получателя – ООО «Роснефть-Находканефтепродукт». Его нефтебазу обслуживает станция Крабовая. Сюда вчера было направлено 1800 вагонов. Зимой нефтебаза перерабатывает в сутки 325 цистерн. В ноябре на подъездном пути станции Крабовая выгружалось даже больше

и переполнения площадей в порту попросил ввести конвенцию на отгрузку алюминия в свой адрес со станций Красноярской и Восточно-Сибирской дорог.

Конечно, отмечают в управлении ДВЖД, ограничение погрузки, особенно когда на сети завершается годовой план, не самая популярная мера. В то же время отставленные от движения поезда – это для компа-

нии дополнительные эксплуатационные затраты, финансовые риски, связанные с просрочкой сроков доставки грузов.

По словам Дмитрия Бородинского, у дороги есть 15 дней, чтобы нормализовать поездную обстановку, и конвенции должны в этом помочь. «Как показывает практика, после 20 декабря и до завершения новогодних каникул предприятия не будут работать с максимальной отдачей», – сказал Дмитрий Бородинский.

Силами дороги сегодня принимаются меры по улучшению ситуации. Для продвижения грузопотока к приморским портам приходится оптимизировать пропуск поездов. Например, сообщил первый заместитель начальника Дальневосточной дирекции тяги Николай Таранухин, будет увеличено число поездов, с ходу минующих крупную узловую станцию Хабаровск-2.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех,
кто принимает решения

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

Открыта подписка на первое полугодие 2012 года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

Сотрудники Омского государственного университета путей сообщения создали прибор, способный регистрировать искрение пантографов электроподвижного состава.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Владислав Кукреш

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНИКА ДОЛЖНА ОБЛЕГЧИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Как отметил начальник отдела разработок новых грузовых вагонов департамента технической политики ОАО «РЖД» Дмитрий Шпади, для улучшения потребности и коммерческих характеристик подвижного состава владельцам вагонов нужно обращать внимание на наиболее дорогостоящий элемент всей конструкции – тележку с колёсными парами, пружинами и подшипниками. К сожалению, практика пока такова, что покупатели, ссылаясь, к примеру, на то, что твёрдые колёса – дорогие, предпочитают приобретать дешёвые. Во времена же единого инвентарного парка ОАО «РЖД» на колёса не экономили. И если на начало внедрения (2004 год) 3,1% грузовых вагонов



ИНВЕСТИЦИИ В ТВЁРДЫЕ КОЛЁСА ВДВОЕ СНИЖАЮТ РАСХОДЫ НА ОБТОЧКУ И ОТПЕЧОЧНЫЙ РЕМОНТ

Между тем, времени на выправление ситуации уже не остаётся. Если не начать насыщать рынок твёрдыми колёсами уже сегодня, то к следующему году может произойти стремительный рост отцепок – он достигнет максимального уровня за последние годы. ОАО «РЖД» предупреждает, что если российский парк вагонов подобной «эволюцией» вернётся от твёрдых к обычным колёсам, то, как и в 2004 году, всех нас ждёт скопление десятков тысяч

Сберегают рубль не только на колёсах, но и на пружинах, низкая износостойкость которых приводит к наибольшему числу отцепок по неисправности тележек. В предыдущие годы приходилось закупать

Сберегают рубль не только на колёсах, но и на пружинах, низкая износостойкость которых приводит к наибольшему числу отцепок по неисправности тележек. В предыдущие годы приходилось закупать

Владислав Кукреш

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ВЕРНУЛИ НЕЗАКОННО УДЕРЖАННЫЕ СУММЫ ЗА СВЕХУРОЧНЫЕ И РАБОТУ В ВЫХОДНЫЕ

Более 500 тыс. руб. недоплатили железнодорожники из-за неправильного оформления командировок при выезде и приезде в выходные дни. Также зарегистрировано множество случаев негочного учёта рабочего времени, сокрытия сверхурочных часов и их неоплаты не только в повышенном, но и в стандартном размере. Так,



**МНОГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ УЗНАЮТ О ПРИЧИТАЮЩИХСЯ ИМ СУММАХ
ЗА СВЕРХУРОЧНУЮ РАБОТУ ИЗ КВИТАНЦИЙ О ЗАРПЛАТНЫХ НАЧИСЛЕНИЯХ**

Наибольшее число нарушений Трудового кодекса зафиксировано в Кавказской дистанции электроснабжения. Здесь электромонтеры контактной сети постоянно привлекались к работе в выходные без приказа, их письменного согласия, учёта времени профкома и соответствующей оплаты. Также они не получали денег за работу в выходные дни, проведённые в служебных командировках. Более 150 человек работали в вы-

правовой инспектор профсоюза на СКУД Армен Азарян. – К примеру, сверяем приказы с маршрутными листами, в которых отражено действительно отработанное время. Если в маршрутных листах стоит 10–12 часов, а в табелях стоит «восемьмерка», то и оплачено будет только 8 часов. Такие нарушения мы исправляем».

Похожая ситуация и с работой в выходные. Правильно документы, на основании которых начисляют повышенную оплату, оформляют далеко не

К сожалению, существуют и недоказуемые невыплаты, о чём инспектора регулярно предупреждают работников. К примеру, дежурство на телефоне дома должно оплачиваться из расчёта 0,25% ставки, но об этом мало кто знает, и ещё меньше тех, кто эти проценты получает. А если нет соответствующего приказа, то невозможно доказать, что человек хоть и находился дома, но, по сути, был привязан к телефону в готовности к вызову.

На «неблагополучной» Кавказской дистанции энергоснабжения также наметилась тенденция к улучшению. Её начальник Сергей Макаров говорит: «Конечно, это очень неприятная ситуация, но уверен, что у нас она не повторится. Мы провели с руководителями среднего звена техническую учёбу по правильному оформлению документов. К примеру, начальник цеха ведёт журнал

Сегодня правовые инспектора проводят комплексную проверку Минераловодского региона магистрали.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
РОСТОВ-НА-ДОНУ

ВАЖНОЕ ЗВЕНО

В 2011 году завершён процесс формирования Центральной дирекции управления движением как вертикально интегрированной по виду деятельности бизнес-единицы.

Практика

Сезон открыт

Техника и люди готовы к работе в зимних условиях



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Станции сети имеют всё необходимое для очистки стрелочных переводов от снега, угля и песка

Для исключения сбоев в перевозочном процессе в зимний период важно выстроить чёткую и понятную систему взаимодействия между подразделениями как филиалов, так и дочерних обществ.

По состоянию на 15 ноября готовность железнодорожных станций к работе в зимний период 2011/12 года составила 99,8%. Эти данные подтверждены докладами всех начальников дирекций управления движением и проведёнными выездными проверками работников центрального аппарата ОАО «РЖД».

В полном объёме создан запас тормозных башмаков, необходимого инвентаря для очистки стрелочных переводов от снега, угля, песка. В целях обеспечения безопасных условий труда проведены уборки путей и междупутий от мусора и деталей верхнего строения пути. Все работники обеспечены зимней спецодеждой. Совместно с представителями дистанций энергоснабжения проверено и приведено в соответствие с нормативами наружное освещение станций.

В предстоящем зимнем сезоне в дирекциях управления движением будут работать более 7,6 тыс. первозимников. Все они закреплены за опытными наставниками и прошли соответствующий курс обучения.

В дирекциях внедряются инновационные методы организации работы в зимний период. Так, в Октябрьской дирекции использовали опыт «Финских железных дорог»: в прошлую зиму для очистки ручных стрелочных переводов была успешно проведена пробная эксплуатация воздушных устройств ранцевого типа. Их применение позволяет в разы ускорить очистку стрелок от снега на станциях, где отсутствуют устройства электрообогрева или воздушной очистки. Эти устройства также можно применять для уборки территории станции, подвижного состава от снега, а в межсезонье – для очистки стрелочных переводов и путей от мусора.

Для снижения случаев отказов технических средств на станциях в период подготовки к работе в зимний период было капитально отремонтировано 625 км станционных путей, произведена замена 212 вагонных замедлителей на сортировочных горках и более 4 тыс. стрелочных переводов. Дополнительно оборудовано электрообогревом более 300 стрелочных переводов. Для повышения уровня безопасности движения поездов произведена выправка профилей на 602 км станционных путей.

Между тем, учитывая напряжённую эксплуатационную работу на Восточном полигоне, пока не в полном объёме выполнен план путевых работ на Дальневосточной магистрали. Необходимо в оставшийся период произвести смену 28 стрелочных переводов и капитальный ремонт 3 км станционных путей.

Ритмичность работы станций в зимний период зависит и от своевременности производства грузовых операций на подъездных путях. Для исключения непроизводительных простоев подвижного состава проведено обследование более 17 тыс. путей необщего пользования.

Проверена и подтверждена полная готовность всех тепляков, вибро- и бурорыхлителей, вагонопрокидывателей, снегоуборочной техники. Итогом большой подготовительной работы стала выдача всем станциям «Свидетельства о готовности к работе в зимний период 2011/12 года».

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Промежуточные итоги

Кропотливая подборка вагонов по собственникам перегружает станции

Дирекция



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Павел Иванов, начальник Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Текущий год характерен устойчивой динамикой роста объёмов перевозок и значительным увеличением загрузки инфраструктуры в условиях перехода на работу полностью приватными парками вагонов.

Изменения коснулись всех сфер перевозочного процесса: непосредственно организации движения, работы сортировочных станций, местной работы, вопросов, связанных с использованием инфраструктуры и локомотивного парка.

Например, если раньше инвентарные порожние вагоны подавались под погрузку сразу после прибытия на станцию, то сегодня требуется проведение ряда технологических операций по обработке перевозочных документов, определению получателей и заявок, под которые прибыл каждый конкретный вагон, а главное – кропотливой маневровой работы по подборке и подаче вагонов по собственникам, получателям и другим параметрам заявок и приватных вагонов.

В результате объёмы и продолжительность маневровой работы на малых и средних станциях погрузки возросли за последние годы в 2–3 раза.

Увеличилось также среднее время на обработку одного сборного поезда и продолжительность его прохождение на участке местной работы.

Организация отправительских маршрутов сокращает ежесуточную переработку составов

Одновременно с этим значительно снижено количество двоенных операций: как правило, приватные порожние вагоны после выгрузки отправляются со станций, а под погрузку, навстречу им, подводятся вагоны других собственников или из-под других грузов.

В результате коэффициент двоенных операций, который в 2007 году состав-

Задресовка полувагонов консолидированного парка производится на определённые технологией станции сети, находящиеся на дорогах массовой погрузки, с формированием технических маршрутов из мест выгрузки, распределением погрузочных ресурсов исходя из реальной потребности, с учётом минимизации простоев, увеличения числа двоенных

В 2011 году наблюдалась устойчивая динамика роста объёмов перевозок при значительном увеличении загрузки инфраструктуры

лял 1,3, в 2011 году достиг минимального значения – 1,04, а на Октябрьской, Красноярской, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах вообще равен единице, то есть двоенных операций на этих дорогах практически нет.

Как результат, это вызывает дополнительное перемещение по сети не менее 60 тыс. порожних вагонов в сутки, что эквивалентно 1 тыс. грузовым поездам, и создаёт существенную нагрузку на инфраструктуру, оттякая на переработку порожних вагонов тяговые маневровые ресурсы.

Для реализации задачи повышения эффективности использования вагонов было принято решение о применении с начала октября текущего года балансового метода управления порожними полувагонами дочерних компаний.

При этом перемещение этих вагонов в порожнем состоянии организовано по электронным перевозочным документам, формируемым в автоматизированном режиме.

операций и исключения встречного перемещения.

Данная технология позволяет наиболее рационально сочетать мощности современных автоматизированных систем и принципы сетевой регуляции, обеспечивающие универсальность подвижного состава.

В досье

Вертикаль управления движением имеет численность более 110 тыс. человек, что составляет 12% от общей численности работников компании. В её состав входят 17 региональных дирекций, имеющих статус структурных подразделений. В свою очередь, в состав региональных дирекций входят 50 центров организации работы станций и 74 железнодорожные станции, являющихся структурными подразделениями. В основных должностях и профессиях трудятся более 16 тыс. составителей поездов и регуляторов скорости движения вагонов, 25 тыс. дежурных по железнодорожным станциям, 14,8 тыс. приёмодатчиков груза и багажа, более 2 тыс. поездных диспетчеров. Средний возраст составляет 38 лет, из общего числа работников 41% имеют возраст до 35 лет.

В дирекциях управления движением трудятся 76 тыс. женщин, что составляет 68% численности филиала, в том числе среди дежурных по станциям женщин – 80%, дежурных стрелочных постов – 84%, приёмодатчиков – 95%, операторов СЦП – 98%.

ПРОЕКТ

По расписанию

Прогнозный график движения поездов построит автоматика

ОАО «ВНИИЖТ» и ОАО «НИИАС» разрабатывают системы автоматического построения прогнозных графиков движения поездов для полигона Челябинск – Искилькуль и управления поездной работой на базе расписаний грузовых поездов суточного графика.

В рамках практической реализации этих работ в два этапа провели эксперимент по организации движения по твёрдым «ниткам» графика. Первый этап прошёл в период с 14 по 19 декабря 2010 года на полигоне Челябинск – Петропавловск, а второй с 15 марта по 15 апреля 2011 года был проведён уже на полигоне трёх дорог – Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской.

В период подготовки к эксперименту с помощью аппаратно-программного комплекса «Эльбрус» была проведена энергооптимизация нормативного суточного графика на участке Челябинск – Искилькуль, далее на основании предоставленных ВНИИЖТом времён хода были проведены опытные поездки, которые подтвердили правильность расчётов. Оптимизированные «нитки» нормативного графика движения были транслированы в автоматизированную систему «ГИД-УРАЛ».



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

ОАО «НИИАС» была разработана система сменно-суточного планирования графика работы локомотивных бригад на полигоне с учётом отправления бригад из пунктов оборота. Так, при планировании отправления бригады с поездом из основного депо Курган на Челябинск с учётом всех накладных времён данная бригада уже планировалась на «нитку» отправления из Челябинска на Курган. Кроме того, были определены так называемые ядерные

«нитки» поездов, на которые локомотивные бригады планировались именным графиком.

Организация движения на участке и пассажирских, и грузовых поездов осуществлялась по расписанию согласно «ниткам» нормативного графика. «Нитки» графика были использованы ООО «АВТ-Технология» в системе автоведения поезда.

При отсутствии автоведения перед машинистом грузового поезда ставилась за-

дача по ведению поезда согласно выданному расписанию.

По результатам эксперимента проектными институтами была проведена дальнейшая работа по доработке и развитию программных продуктов.

В настоящее время ведётся третий эксперимент по организации движения чётных поездов с отработкой данной технологии в период проведения многочасовых «окон» по ремонту и обслуживанию инфраструктуры с разработкой сквозных вариантов графиков на полигоне Челябинск – Искилькуль Южно-Уральской железной дороги с учётом подхода поездов к полигону.

При условии успешного решения данной задачи мы получим расписание следования поезда по «нитке» вариантного графика, обеспеченной локомотивом и локомотивной бригадой, с развязкой маршрута следования по всем станциям полигона движения, в том числе при проведении плановых ремонтно-путевых работ и с учётом ограничений, накладываемых инфраструктурой.

Тихон Никитин, начальник отдела информационных технологий Центральной дирекции управления движением

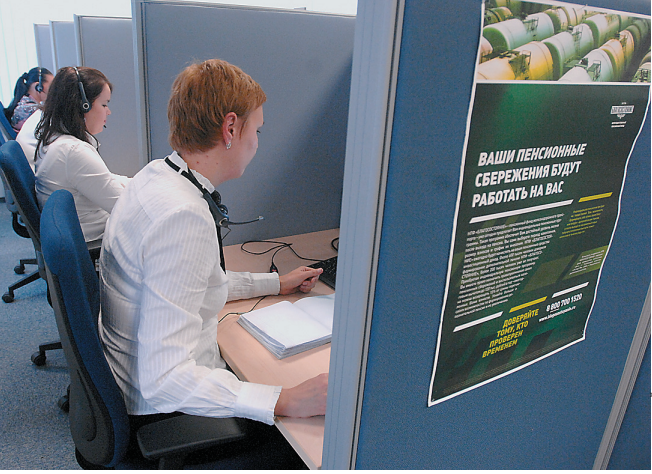
Фонд отвечает

Круглосуточно телефоны «горячей линии» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» принимают звонки со всей России. Вместе с клиентской базой растёт число людей, которым нужна консультация по правилам начисления и наследования пенсий, возможностям «личного кабинета», клиентского сервиса фонда и другим вопросам, касающимся пенсионной системы. Операторы call-центра и специалисты фонда ни одно обращение не оставляют без ответа.

Детали

Линия внимания

Важно, остался ли доволен клиент общением со специалистами и решена ли его проблема



В мае этого года НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в партнёрстве с контакт-ным центром «Телеком-Экспресс» усовершенствовал работу своей «горячей линии». Результаты оказались заметны сразу: в мае от клиентов фонда было принято в три раза больше звонков, чем за аналогичный период прошлого года. Всего же за минувшие полгода специалисты call-центра ответили на 81 тыс. обращений.

«Телефоны «горячей линии» никогда не умолкают. Ночью обращений, естественно, меньше, но активная работа начинается уже с 6 часов утра – «просыпаются» восточные регионы России, – рассказывает оператор Марина Кузьмина. – Обращаются за консультацией как пенсионеры, так и молодые сотрудники РЖД, которые уже являются или только планируют стать клиентами НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Чтобы в условиях цейтнота предоставлять качественные ответы, которые будут удовлетворять самого требовательного клиента, операторы проходят тщательную подготовку.

«Базовый этап обучения продолжается несколько дней. Его проводят специалисты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»: рассказывают операторам о фонде, знакомят с особенностями той или иной услуги. Следующий этап обучения – «выездной». Он проходит примерно раз в месяц

регулярно передаётся в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Помимо неё существует отчётность по тематике звонков. Тема каждого обращения заносится в базу. Эта статистика позволяет отслеживать тенденции интереса клиентов, уровень их информированности и корректировать работу по освещению вопросов пенсионной реформы и деятельности фонда.

Операторы консультируют в режиме реального времени. Если же вопрос сложный и нетипичный, он переадресуется специалистам НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». «С появлением call-центра нагрузка на нас, безусловно, стала меньше, так как на многие вопросы отвечают операторы «горячей линии». Однако нам по-прежнему поступает немало сложных вопросов», – говорит начальник отдела по работе с обращениями граждан фонда Мария Кузнецова.

В частности, такие вопросы поступают от людей, щепетильно относящихся к выбору НПФ и задающих много вопросов по финансовой деятельности фонда. Их интересует информация, связанная с инвестированием средств, распределением дохода и прочими вещами, на объяснение которых требуется много времени,arguments и хорошего знания ситуации на пенсионном рынке. «Тем не менее мы добиваемся, чтобы клиент получил максимум

Мы стараемся, чтобы клиент получил максимум интересующей его информации

в офисе фонда», – рассказывает менеджер проекта «горячая линия» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Анастасия Левина. Недавно фонд открыл ещё и онлайн-обучение операторов. Теперь подготовка сотрудников может проходить в любую свободную минуту в режиме реального времени.

Такая тщательная «подготовительная» работа необходима для качественной работы операторов. В call-центре внедрены мировые стандарты обслуживания: минимум на 90% звонков операторы должны ответить в течение первых 10 секунд.

«Специальная программа в первые секунды оценивает тон голоса звонящего и отслеживает динамику этого параметра в процессе разговора. Важно, с каким настроением клиент закончил общение с оператором. Ведь цель call-центра – обслужить клиента так, чтобы он повесил трубку в хорошем настроении, решив при этом проблему, с которой обратился», – рассказывает руководитель группы контроля качества call-центра Анна Бейгман.

Затем показатель эмоционального состояния появляется на мониторе у специалистов уже в качестве цветового символа: синий – отлично, зелёный – хорошо, красный – плохо. Менеджер проекта имеет возможность мониторить эмоциональное состояние клиентов и прослушать звонок из красной зоны, при необходимости перезвонить клиенту для решения его вопроса. Отчётность по эмоциональной удовлетворённости клиентов

информации, остался довольным, уверенным в прозрачности и открытости НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», – отмечают в фонде.

Подобный итог характерен даже для нестандартных ситуаций. «Как-то позвонил мужчина, медик по профессии, который вышел на пенсию в 80 лет. Люди, которые так долго работают, встречаются редко, и у нашего героя накопилось очень много вопросов», – вспоминает Мария Кузнецова. Разобраться во всех вопросах мужчине помогли. И в ответ за помощь специалисты получили слова благодарности.

Вообще, часть всего операторам «горячей линии» и специалистам фонда, по их отзывам, попадают благодарные клиенты: «Всегда говорят «спасибо» по окончании разговора. Иногда перезванивают и рассказывают, что проблема решилась, благодарят». Профессионализм делает своё дело, и даже самые беспокойные клиенты после аргументированных разъяснений обретают уверенность в надёжности фонда и защищённости своих накоплений.

«НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – крупнейший из негосударственных пенсионных фондов России, который обслуживает больше 2 млн клиентов. В наших совместных планах – активное развитие проекта «горячая линия», внедрение новых сервисов, которые сделают взаимодействие клиентов с НПФ ещё более комфортным», – говорит генеральный директор «Телеком-Экспресс» Сергей Сиягин.

Разъяснение

Персональный подход

Пенсию можно завещать, а на взносы в НПФ – получить налоговый вычет

Специалисты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» выбрали самые часто задаваемые вопросы «горячей линии» и ответили на них для читателей «Гудка».

– Кто имеет право на получение корпоративной пенсии? Каковы сроки её назначения и выплаты?

– Сегодня негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» получают свыше 250 тыс. пенсионеров-железнодорожников. Ещё свыше 754 тыс. сотрудников отрасли на паритетных началах с работодателем формируют свою будущую корпоративную пенсию. А фонд на эти накопления ежегодно начисляет инвестиционный доход. Личное участие работника в системе негосударственного пенсионного обеспечения (НПО) – главное условие получения в будущем корпоративной пенсии.

При выходе на заслуженный отдых железнодорожник ежемесячно к трудовой пенсии будет получать и дополнительную негосударственную пенсию. Средний размер такой пенсии, назначаемой в 2011 году бывшим работникам холдинга «РЖД», превышает 4500 руб. В будущем, когда на пенсию начнут выходить железнодорожники, которые вступили в программу НПО в более молодом возрасте и, соответственно, дольше копили, получили больше начислений от компании и инвестиционного дохода от фонда, размер пенсии существенно возрастёт.

Размер ежемесячного пенсионного взноса работника зависит от возраста, в котором он присоединился к корпоративной пенсионной системе, выбранного им варианта пенсионной схемы и размера заработной платы.

Чтобы вступить в корпоративную систему НПО, необходимо стать участником-вкладчиком НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», то есть присоединиться к пенсионному договору и выбрать один из четырёх вариантов пенсионной схемы, различающихся между собой возможностью передачи накопленных средств благоприобретателям (наследникам) в случае смерти участника-вкладчика:

- страховой вариант – при нём выплата суммы накоплений благоприобретателю не предусмотрена;
- страхово-сберегательный вариант предусматривает возможность выплаты благоприобретателю остатка накопленных средств в период выплаты негосударственной пенсии;
- сберегательно-страховой вариант предусматривает выплату благоприобретателю накоплений в случае смерти участника-вкладчика до назначения пенсии;
- сберегательный вариант позволяет наследнику получить сумму накоплений в случае смерти участника-вкладчика как до даты назначения негосударственной пенсии, так и после.

На этапе выбора пенсионной схемы важно определиться с благоприобретателем, то есть гражданином, которому в случае смерти участника-вкладчика выплачиваются накопленные средства.

Выбрав вариант пенсионной схемы, необходимо заполнить в отделе кадров вашего предприятия подписной лист и заявление об удержании из заработной платы пенсионных взносов. Вместе с вами работодателя на долевой основе также начнёт формировать вашу пенсию.

– Какую доходность обеспечивает фонд по обязательному пенсионному страхованию, насколько выгоднее держать свои накопления в НПФ и надёжно ли это, если сравнивать с государственным Пенсионным фондом?

– Сегодня будущая пенсия россиян 1967 года рождения и моложе состоит из двух частей: страховой и накопительной. Каждый работодатель перечисляет обязательные страховые взносы на пенсионное страхование, в размере 26% от фонда оплаты труда (ФОТ) каждого работника. Из них 20% поступают на формирование страховой части пенсии. Оставшиеся 6% поступают на накопительную часть, и каждый работающий гражданин вправе самостоятельно решать, где её размещать – оставить в ПФР, передать в негосударственный фонд или управляющую компанию.

По умолчанию накопительной частью пенсии распоряжаются государственная управляющая компания Пенсионного фонда России – Внешэкономбанк. Доход, который он может обеспечить, как правило, находится на уровне инфляции.

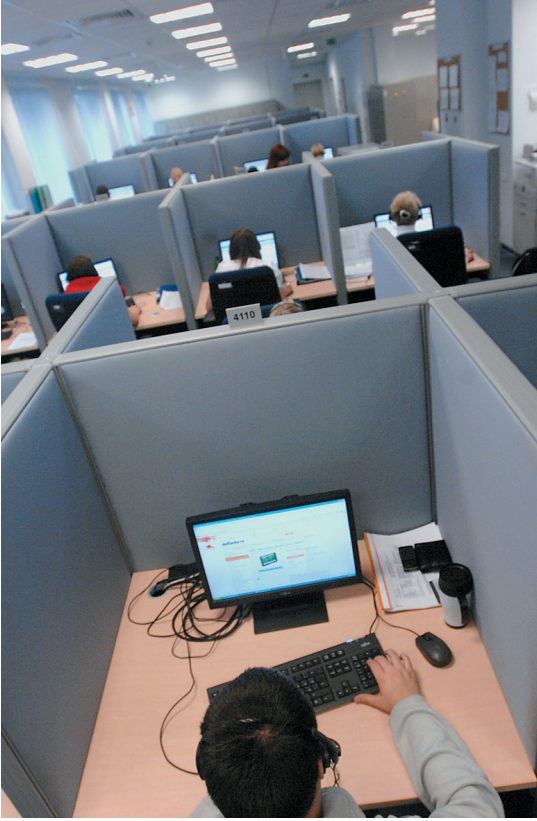
Если ваши накопления переданы в один из НПФов, то доход может быть сравнительно выше, так как негосударственные пенсионные фонды обладают более широким набором финансовых инструментов для инвестирования и могут сотрудничать сразу с несколькими управляющими компаниями. Важно отметить, что деятельность НПФ строго контролируется государством. Перевести накопительную часть своей пенсии из Пенсионного фонда России в НПФ или из одного негосударственного фонда в другой вы имеете право не чаще одного раза в год.

Раз в год каждому гражданину приходят информационные письма о состоянии его лицевого счёта, размере накоплений и уровне полученной доходности. Так, по итогам 2010 года при инфляции в 8,8% доходность по пенсионным накоплениям, оставшимися в ПФР, составила 7,6%. НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по итогам 2010 года начислил на счета своих клиентов 10,2% годовых. Любой гражданин России, имеющий накопительную часть трудовой пенсии, имеет возможность перевести её в наш фонд.

– Говорят, есть возможность завещать пенсионные накопления. Что для этого нужно?

– Да, действительно, независимо от того, в каком фонде находится накопительная часть пенсии гражданина, он может назначить правопреемников – одного или нескольких людей (это могут быть родственники либо иные лица), которые в случае смерти застрахованного лица до начала выплаты пенсии смогут получить средства его накопительной части. В случае если правопреемники не назначены, средства накопительной части его пенсии достанутся законным наследникам.

Накопительная часть пенсии ни при каких условиях не может быть распределена между другими клиентами негосударственного пенсионного фонда. Если



у ушедшего из жизни клиента НПФ не оказалось ни правопреемников, ни наследников, его деньги возвращаются в Пенсионный фонд России.

Что же касается НПФ, то, если работник, присоединяясь к Договору, выбирает сберегательный, страхово-сберегательный или сберегательно-страховой вариант пенсионной схемы, он назначает благоприобретателя на случай своей смерти, т.е. лицо (лица), которое получит его накопленные денежные средства.

Вместо указания фамилии благоприобретателя работник вправе указать, что благоприобретателями назначаются наследники.

Но если выбран вариант пенсионной схемы, не предусматривающий наличие благоприобретателя, то, в случае его ухода из жизни, деньги остаются в фонде и идут на выплату пенсий должжителям. При этом следует учитывать, что в варианте пенсионной схемы с возможностью наследования размер взносов будет несколько больше.

Нашим клиентам, предпочитающим пользоваться услугами через Интернет, теперь удобно в любое время зайти в «личный кабинет» на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и в режиме реального времени следить за состоянием своего счёта

По сведениям ФСФР, в 2010 году ПФР выплатил правопреемникам умерших застрахованных лиц около 1,2 млрд руб. пенсионных накоплений, негосударственных пенсионные фонды – более 179 млн руб. При этом стоит учитывать, что в тот период в НПФ было менее 10% застрахованных лиц, в пропорциональном соотношении это означает, что негосударственные фонды выплатили больше.

– Перевёл свои накопления в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», но почему-то не получил информационного письма о состоянии счёта.

– Ежегодно фонд обязательно формирует как клиентам по ОПС, так и участников-вкладчиков по НПО о состоянии их именных пенсионных счетов. В этом году информационные письма рассылались в августе заказными письмами. Причиной их неполучения может быть смена адреса и долгосрочный отпуск. В первом случае клиенты могли забыть предупредить нас о смене адреса, и потому письмо им приходит на старое место жительства – такие случаи не единичны. А во втором варианте неполученное письмо, пролежав какой-то срок на почте, возвращается к нам. В этом случае при обращении человека к нам в фонд мы повторно распечатываем и отдаём извещение.

Хотя нашим клиентам, предпочитающим пользоваться услугами через Интернет, теперь удобнее в любое время зайти в «личный кабинет» на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и в режиме реального времени следить за состоянием своего счёта. Эта услуга доступна уже более полугода.

Логин и пароль для входа в «Личный кабинет» выдаются по персональному запросу в филиале НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» после заполнения специального заявле-



ния и предъявления документа, удостоверяющего личность заявителя. Благодаря внедрению данной услуги клиенты фонда смогут контролировать состояние счёта самостоятельно, что значительно экономит их время. – Имеет ли право человек, делающий отчисления в счёт будущей пенсии, на льготу по налогообложению физических лиц? Какие документы нужны для получения социального налогового вычета? – По закону (пп. 4 п. 1 ст. 219 НК РФ) вернуть 13% от суммы уплаченных личных пенсионных взносов может любой гражданин, участвующий в программе негосударственного пенсионного обеспечения. Например, если ваш личный пенсионный взнос по корпоративной программе равен 1000 руб. в месяц, то с каждого взноса государство вернёт вам часть налога на доходы физических лиц (13%) в размере 130 руб., и всего за год получится 1560 руб. Такой же социальный налоговый вычет могут получить и участники программы государственного софинансирования пенсии, которые

платят взносы на увеличение накопительной части своей будущей трудовой пенсии. Следует учитывать, что предельная совокупная сумма социального налогового вычета по основаниям, предусмотренным ст. 219 НК РФ (благотворительные взносы, оплата обучения, лечения и пенсионные взносы), составляет в 2011 году 120000 рублей.

Есть два способа получения социального налогового вычета: через налоговую инспекцию и через работодателя.

Если вы решили обратиться в налоговую инспекцию по месту жительства, то сделать это можно только по окончании года, в котором вы платили пенсионные взносы, то есть получить социальный налоговый вычет за 2011 год вы сможете только в 2012 году. Для этого вам необходимо предоставить налоговую декларацию по форме 3-НДФЛ, пенсионный договор с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а также документы, подтверждающие оплату пенсионных взносов и заявление на получение социального налогового вычета. Налоговая инспекция имеет право проверять документы в течение трёх месяцев, после чего деньги поступят на банковский счёт, который вы укажете в заявлении (на вашу пластиковую карточку или сберкнижку).

Если же вы хотите воспользоваться социальным налоговым вычетом по месту работы, то вам необходимо лишь написать заявление в бухгалтерию своего предприятия, предоставить пенсионный договор, документы, подтверждающие уплату взносов, и бухгалтерия со следующего месяца будет ежемесячно возвращать вам налог.

Полосу подготовила Юлия Корчагина

Интервью

Главное, чтобы прогноз сбывался

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА СВОЕВРЕМЕННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ОТ ОТРАСЛЕВЫХ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГОВ

Андрей Ушаков,
начальник
отдела
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИИ
Управления пути
и сооружений
ОАО «РЖД»



– Андрей Геннадьевич, как давно существует отдел гидрометеорологии?

– Отдел существует давно, ещё с середины прошлого века. Хотя мне кажется, что более правильно было бы говорить не об отделе, а, собственно, о железнодорожной гидрометеорологии, которая возникла практически одновременно с Транссибирской магистралью.

Кстати, первые метеостанции в азиатской части страны принадлежали и служили российским железным дорогам.

– А зачем компании собственная служба погоды?

– Наша основная задача – это своевременное круглосуточное и качественное предупреждение руководства компании, Центральной дирекции инфраструктуры и причастных подразделений о прогнозируемых и ожидаемых неблагоприятных явлениях погоды. На дорогах наши отделы называются дорожными геофизическими станциями.

– Чем сделанные вами измерения отличаются от измерений, которые проводит Росгидромет? Почему ОАО «РЖД» важно иметь свой источник информации? Не потому ли, что государственный канал не очень точен?

– Ни один прогнозист в стране не обойдётся без данных наблюдений, которые осуществляет Росгидромет, руководствуясь при этом мировыми стандартами и правилами. Любой, кто заявит вам, что он справится без информации, полученной посредством государственной сети метеостанций, просто вас обманывает. Эти сведения необходимы всем. Другое дело, зачастую они недостаточны для нужд отдельных сфер народного хозяйства. ОАО «РЖД» как раз такая отдельная сфера, которой необходимы данные специализированных погодной-геофизических параметров.

Я приведу простой пример. На метеостанциях Росгидромета количество осадков измеряется один раз в двенадцать часов. Но опыт показывает, что катастрофическое воздействие на инфраструктуру дороги оказывают непродолжительные, но интенсивные по количеству выпавших осадков ливни, когда за один или два часа выпадают месячные нормы. Мы должны знать об этих осадках по факту – как только дождь начинается, а не 12 часов спустя, когда к нам с запозданием могут поступить данные из Росгидромета. Так что приходится дополнительно решать проблему нехватки информации. Скажем, до этого года нам не хватало данных с лавиноопасных участков пути. Сейчас эта проблема решена. Там стоят наши комплексы.

Ещё пример. Никогда Росгидромет не станет измерять температуру рельсов. А мы это делаем.

Кстати, здесь наш самый главный успех – это создание на ряде дорог собственной системы мониторинга погодной-геофизических параметров «ГеоПуть». До конца 2013 года мы закончим её тиражирование на всю сеть. Эта инновационная система позволит нам без увеличения штата и временных затрат осуществлять мониторинг погодной-геофизических параметров на сети железных дорог России.

– Каким образом расходится по департаментам полученная в вашем отделе информация о погоде? Какие именно департаменты и дирекции компании

В НАСТУПИВШЕМ СЕЗОНЕ АКТУАЛЬНОЙ
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СТАНЕТ БОРЬБА СО СНЕГОМ

особенно нуждаются в вашем информационном продукте?

– Многие. Нам очень приятно, когда топ-менеджмент компании начинает свой день с заслушивания доклада специалиста отдела гидрометеорологии. На информационном портале, функционирующем во внутренней сети, мы имеем свою страницу.

Наши новости передаются традиционным способом – по телеграфу. Но когда есть необходимость, мы напрямую общаемся с потребителями информации по телефону. Также у нас есть свой интернет-сайт, свои АСУ во внутренней сети компании.

Не так давно была отработана возможность автоматического информирования через СМС-сообщения.

– Сколько человек работает в вашем отделе?

– У нас в отделе шесть человек, пять из них – женщины. При наборе специалистов мы руководству-

Мы должны привязать наши результаты к перевозочному процессу: к своевременной и оптимальной организации уборки снега на станциях, к принятию мер по борьбе с лавинами, размытиями, оползнями, к организации «окон», проведение которых зависит от погодных факторов и т.д.

– Какая нас ждёт погода в целом до конца года? Какой будет зима-2011/12?

– Для железнодорожников опять актуальной будет борьба со снегом. Зима в целом ожидается теплее нормы, но холоднее, чем в 2010/11 году. А в январе нам придётся помёрзнуть. Практически по всей сети температуры ожидаются чуть ниже нормы. Особенно это почувствуют на себе сотрудники Южно-Уральской, Свердловской, Западно-Сибирской, Красноярской железных дорог, где температуры не дотянут до нормы в январе двух-трёх градусов. Что касается бамовцев и забайкальцев, то им к сорока- и пятидесятиградусным морозам не привыкать.

– Какие перспективы развития у отраслевой гидрометеорологической службы?

Катастрофическое воздействие на инфраструктуру дороги оказывают непродолжительные, но интенсивные по количеству выпавших осадков ливни

емя не только его опытом как прогнозиста, но какими ещё навыками он обладает: какой у него опыт работы с компьютером, способен ли он учиться и применять свои знания на практике, может ли он грамотно донести до потребителей информацию и т.д.

– По каким показателям определяется успешность вашей работы? У путейцев, например, это отремонтированные километры пути, у эсэбистов – уменьшающееся число отказов. А у вас что?

– Основным критерием для нас является «оправданность» прогнозов погоды.

Но мы уже давно задались вопросом: достаточно ли нам этого? Думаю, что мы придём к необходимости разработки собственной системы сбалансированных показателей нашей деятельности.

– Техника в отделе на высшем уровне. Говоря о людских ресурсах, мы во многом придерживаемся одной из главных целей всего государства – делаем упор на развитие компетенций наших сотрудников.

При этом для нас это не одноразовая задача. В следующем году мы разработаем постоянно действующую систему или программу развития компетенций сотрудников железнодорожной гидрометеорологии.

Но нам сейчас нужны не просто хорошие метеорологи. Нам нужны специалисты, которые знакомы с организацией работы на железнодорожном транспорте, хорошо владеющие компьютером. Нужны люди, способные планировать и управлять своим временем. Очень стыдно, когда человек, отработавший в системе железнодорожной метеорологии несколько лет, не понимает даже минимум железнодорожной терминологии.

БЕСЕДОВАЛ ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

? ВОПРОС ДНЯ?

Пользуетесь ли вы прогнозом погоды и доверяете ли вы метеорологам? Нужно ли для вашей работы знать, какая будет погода?



Павел Голубчиков, начальник участка Рижско-Савёловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки:

– Доверяю. В основном прогнозы совпадают. Их я узнаю из Интернета. Вот недавно смотрел на эту неделю, синоптики обещали долгожданное похолодание. Внимательно слежу за прогнозами, когда обещают метели, снегопады, резкое понижение или повышение температуры. Тогда мы готовимся к разгулу стихии, оповещаем дежурных механиков.

Александр Тюмин, главный инженер Прокопьевской дистанции пути:

– Прогноз погоды важен, и я им интересуюсь. Смотрю в Интернете на ближайшие дни. Это оптимально, поскольку в долгосрочном прогнозе нередко случаются погрешности. Читаю прогноз погоды по железнодорожной сводке. Правда, иногда передают на завтра 30-градусный мороз, ветер до 20 м/с и тут же пишут, что ожидаются обильные снегопады. А мороз и снегопады – две вещи несовместные. Но чаще прогноз точный. Для путейцев, как ни для кого другого, он очень важен.

Руслан Хохлов, заместитель начальника Чульжанской дистанции пути по искусственным сооружениям:

– Наша дистанция – одна из самых сложных на магистрали. Здесь 21 лавиноопасный участок. Контролировать образование лавин, готовность их к сходу помогает прогноз. Поэтому нам очень важно знать, будет ли завтра снегопад, ожидается ли сильное потепление. От этого зависит тот комплекс противолавинных мероприятий, которые нужно будет предпринять. Сейчас на нашей дистанции установлено пять автоматических метеостанций, которые и дают точный прогноз.

Татьяна Морозова, техник пятого участка Шахтинской дистанции пути:

– Нам, путейцам, без прогноза не обойтись. Многие виды работ зависят от того, какая погода на улице – заморозки, оттепель, жара, дождь. От этого зависят и состояние земляного полотна, и работа на пути. Так что за прогнозом слежу очень внимательно. Нам ежедневно предоставляются сводки на текущие сутки и ближайшие дни. Как правило, они соответствуют действительности, во всяком случае, мы на них ориентируемся. Что касается прогнозов, транслируемых по радио, телевидению, то ими я практически не пользуюсь, достаточно рабочих сводок.

Александр Новиков, начальник участка рельсовой дефектоскопии Калининградской дистанции пути:

– В нашей работе прогноз погоды очень важен, особенно в зимнее время. Помимо необходимости предусмотреть надлежащий вариант одежды, а на переезде ведь нет возможности переодеться, нам важно прогнозировать расход контактирующей жидкости – спирта. Соответственно заранее планируем запас необходимого расходного материала. В целом те краткосрочные прогнозы на ближайшие два-три дня, которые поступают из дорожной диспетчерской, достаточно точны.

Ирина Терещенко, экономист Ростовского информационно-вычислительного центра:

– Я скорее доверяю прогнозу. В основном он оказывается верным. По большей части ориентируюсь на Интернет, но также прислушиваюсь к мнению железнодорожных метеорологов. В повседневной жизни прогноз используется, к примеру, при планировании поездок.

Что касается работы, то мне как экономисту он не особо нужен, но без этого сложно выбрать, в чём идти на работу завтра или в ближайшие дни.

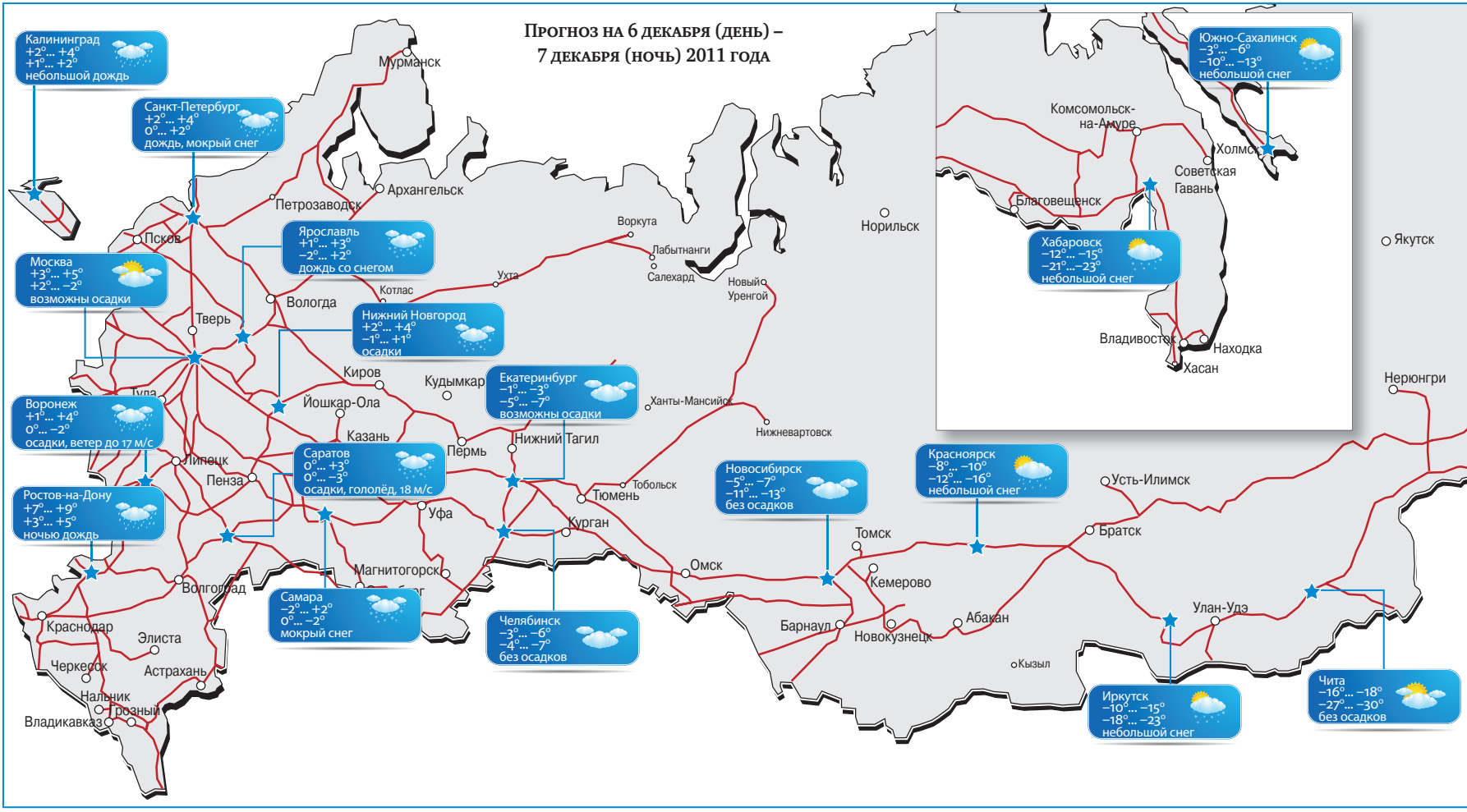
Александр Смагин, поездной диспетчер участка Искилькуль – Москва Омского региона:

– Прогнозу доверяю и постоянно пользуюсь этой информацией в силу своих должностных обязанностей. Я прекрасно понимаю, что от этого во многом зависит бесперебойная работа транспортного конвейера и безопасность движения поездов, особенно с наступлением зимы. Более того, в начале каждой смены проводится селектор с дежурными по станции, на котором разъясняется оперативная обстановка, подчёркиваются все погодные особенности предстоящих суток. И, в свою очередь, дежурные каждые три часа докладывают характер погоды у себя на станции, изменилась ли она. Если пошёл снег, о поездной работе всем причастным специалистам говорится заранее.

Леонид Давидович, начальник станции Саратов-Порт:

– Доверяю на 70%. Достоверность прогноза для меня важна. Во время метелей я уведомляю путейцев, что прогноз неблагоприятен, и прошу выделить мне дополнительных монтеров пути для очистки стрелок. Организовываю также своих людей, свободных от работы. У нас 12 стрелок в чётном направлении и в восемь – в чётном. Они не оборудованы ни воздухоудловкой, ни электрообогревом. Очищаем вручную с помощью мётел и лопат. Движение по станции небольшое, всего пара поездов в сутки, поэтому мы успеваем заранее подготовить маршруты. Как говорится, кто предупреждён, тот вооружён.

Погода



Биатлон

Промахи Эстерсунда

В ВОСКРЕСЕНЬЕ, 4 ДЕКАБРЯ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ГОНКАХ ЭТАПА КУБКА МИРА В ШВЕДСКОМ ЭСТЕРСУНДЕ РОССИЯНЕ ОСТАЛИСЬ БЕЗ НАГРАД. В мужской гонке преследования на 12,5 км представители России стартовали достаточно неплохо. Андрей Макавеев чисто отстрелялся на первых двух этапах (положение лёжа), лишь однажды промахнулся Евгений Устюгов, и это позволило им с 47-й и 42-й стартовых позиций переместиться соответственно на 26-ю и 27-ю. При этом их соперники стреляли не хуже как в «лёжке», так и чуть позже в стойке. В частности, будущий победитель соревнований француз Симон Фуркад без промахов преодолел все четыре огневых рубежа. Из наших ребят в положении стоя лучше всех стрелял Антон Шипулин (без промахов на третьем и четвёртом рубежах). Впрочем, подобраться к тройке призёров это не помогло ни ему, ни его партнёрам. В итоге вместе с Фуркадом на пьедестале



На шведском этапе Кубка мира наши биатлонисты выступили хуже соперников

почёта разместились норвежец Свендсен и чех Сукуп. Десятикилометровая женская гонка преследования наград сборной также не принесла, но на этот раз одной из наших спортсменок – Светлане Слепцовой – удалось показать весьма серьёзный пятый результат. Остальные россиянки выступили хуже – к примеру, Анна Богалий-Титовец, выступающая за ЦСК «Локомотив», на финише была одиннадцатой, Ольга Зайцева – пятнадцатой. Лавры победительницы примерила норвежка Тура Бергер, второе место досталось финке Кайсе Мякяряйнен, третье – немке Магдалене Нойнер.

Андрей Мельников

Бобслей

Четвёрка на «пятёрку»

В АВСТРИИ ЗАВЕРШИЛСЯ ПЕРВЫЙ ЭТАП КУБКА МИРА ПО БОБСЛЕЮ И СКЕЛЕТОНУ. Победителем в соревнованиях бобов-четвёрок стал российский экипаж Александра Зубкова с разгоняющими Дмитрием Труненоквым, Николаем Хренковым, представляющими ЦСК «Локомотив», а также Филиппом Егоровым. В первой попытке они показали лучший результат. Во второй наш экипаж уступил американцам с пилотом Стивеном Холкомбом 0,03 секунды, но добытого ранее преимущества Зубкову и К хватило для того, чтобы занять первое место. В борьбе за «бронзу» экипаж немца Томаса Флоршутца опередил четвёрку Александра Касьянова всего на 0,02 секунды. Этап в Инцле стал для российских спортсменов очень удачным. Помимо победы бобслеистов, «золото» в женском скелетоне выиграла Ольга Потылицина. Представитель ЦСК «Локомотив» Александр Третьяков стал вторым в мужском скелетоне. Также сборная выиграла «бронзу» в командных соревнованиях.

Роман Вишнёв

Баскетбол

В «Енисей» не войти дважды

«Локомотив-Кубань» уступил на выезде красноярскому «Енисею» в матче Единой лиги ВТБ – 67:83. Неделю назад эти команды уже встречались в Краснодаре в рамках чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги. Тогда железнодорожники одержали уверенную победу. Казалось, шансы повторить успех были у «Локо» и на выезде. Однако «Енисей» в очередной раз подтвердил, что является одной из самых неудобных для краснодарцев команд. Лишь на первых минутах «Локомотив-Кубань» владел преимуществом, но затем хозяевам удалось переломить ситуацию. Первая половина матча завершилась со счётом 48:25 в пользу «Енисея». После большого перерыва железнодорожники попытались переломить ход игры, но у них ничего не вышло.

Роман Вишнёв

Футбол

Путь открыт

Сборной России достались не самые сильные соперники по групповому этапу Евро-2012



Наставники команд группы А: Михал Билек (Чехия), Дик Адвокат (Россия), Фернанду Сантуш (Греция), Францишек Смула (Польша)

Грецией. Кстати, в отборочном турнире Евро-2012 греки не потерпели ни одного поражения, выиграв семь матчей и трижды сыграв вничью, и заняли в своей группе первое место. Что касается Чехии, то с ней в официальных матчах сборная России встречалась достаточно давно. На групповом этапе ЧЕ-1996 наша команда, которую тогда возглавлял Олег Романцев, сыграла с чехами вничью – 3:3. Россияне тогда не вышли из группы, а сборная Чехии дошла до финала, где уступила Германии. В составе чешской команды тогда блистали Карел

Ещё один наш соперник – сборная Польши. Она хозяйка турнира, и этим всё сказано. Да, звёзд в нынешнем составе польской команды нет, но она наверняка будет пользоваться благоволением арбитров, и сумасшедшая поддержка болельщиков ей обеспечена. Так что, скорее всего, именно поляки будут главными конкурентами сборной России в борьбе за место в четвертьфинале.

– Результатом жеребьёвки я доволен, – отметил наставник российской команды Дик Адвокат, – у нас получилась ровная по составу группа, в которой

Вот и получается, что группа А, где сыграет сборная России, не только самая ровная, но и самая скучная

Поборски, Владимир Шмицер, Павел Недвед, Патрик Бергер. В 2004 году команда Чехии дошла до полуфинала Евро, что стало последним серьёзным достижением этой команды. После того как в 2006 году сборную покинул «последний из могикан» Павел Недвед, ярких футболистов у Чехии не появилось.

В отборочном турнире Евро-2012 чехи заняли в своей группе второе место после Испании. Причём если на счету испанцев 24 очка, то у Чехии – всего лишь 13. Четыре матча наши будущие соперники выиграли, один ЧЕ, и вновь наша команда добилась успеха. На этот раз – 1:0. Победный гол тогда забил Константин Зырянов, и ныне выступающий в составе сборной России. И вот впереди третья встреча с

нет фаворитов. Могу особо выделить сборную Польши, потому как она хозяйка.

Вчера стало известно, что сборная России будет базироваться не в Киеве, как говорил Адвокат, а в Варшаве. И причина тому одна – матчи группового турнира нашей команде предстоит провести именно в Польше. Как нам сообщили в пресс-службе РФС, место, где именно наша команда остановится, ещё точно не определено, но решение о «переселении» в польскую столицу уже принято.

Если сборная России займёт первое или второе место в группе, то в четвертьфинале сыграет с соперниками из группы В, куда вошли Голландия, Дания, Португалия и Германия. Каждый из этих соперников –

серьёзное не бывает. Даже датчане, которые на этом фоне смотрятся вроде бы аутсайдерами, в своей отборочной группе стали первыми, опередив тех же португальцев и норвежцев.

Кстати, состав и других групп смотрится впечатляюще. В группе С сойдутся давние принципиальные соперники – Италия и Испания. В группе D о Столетней войне напомнит противостояние Англии и Франции. В группе А таких интригующих противостояний не предвидится.

Вот и получается, что группа, где сыграет Россия, не только самая ровная, но и самая скучная. И компенсацией за эту скуку должна стать яркая игра нашей команды. При таких раскладах сборная России просто-таки обязана выйти в следующий круг. Потому как если это не получится сделать в такой скромной компании, то на турнирах подобного уровня нашей команде делать нечего, так как ездить на Евро статистами – слишком дорогое для нас удовольствие.

Виктор Романов

Евро-2012. Групповой этап
Группа А: Польша, Чехия, Россия, Греция.
Группа В: Голландия, Дания, Португалия, Германия.
Группа С: Испания, Италия, Ирландия, Хорватия.
Группа D: Украина, Швеция, Франция, Англия.

Расписание матчей сборной России (время московское)
8 июня. Россия – Чехия. Варшава. 22.45
12 июня. Польша – Россия. Варшава. 22.45
16 июня. Греция – Россия. Варшава. 22.45

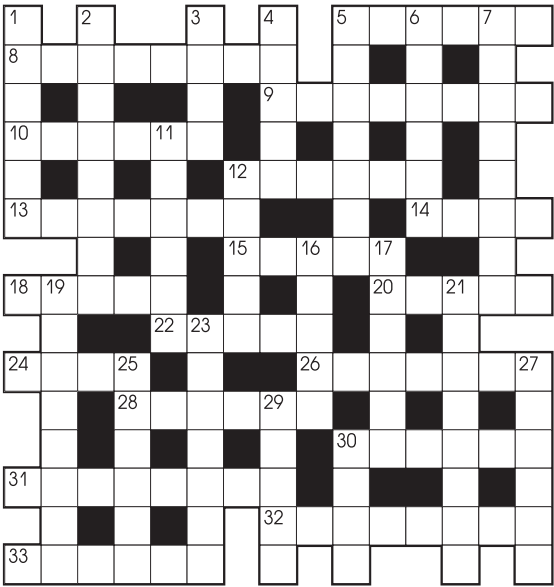
Составил Михаил Сергеев

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 6 декабря 2011 года
Номер: 223 (24943) | Тираж: 151732 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.10
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
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 «Набраной Пашей шрифтом», – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066



Ответы на кроссворд за 5 декабря

1. Анклав.
2. Вокзал.
3. Лаборатория.
4. Ярослав.
5. Вампир.
6. Рассвет.
7. Тореро.
8. Официантка.
9. Атлет.
10. Тулуп.
11. Пушбол.
12. Ландшафт.
13. Транс.
14. Силос.
15. Столяр.
16. Ревизор.
17. Рвение.
18. Елена.
19. Альбинос.
20. Святоша.
21. Агитатор.
22. Раскрутка.
23. Август.
24. Триплекс.
25. Синица.