

Япония готова более широко использовать возможности Транссиба, учитывая ситуацию на Ближнем Востоке

Закрытие поездов без строительства путепроводов не решает проблему безопасности движения

На Красноярской и Свердловской дорогах выбрали самых обаятельных и талантливых железнодорожниц

Воспитанники спортивной школы ФК «Локомотив» выиграли турнир в Хорватии

От редакции

**Резерв в сто миллиардов**

Цены на продукцию отечественных предприятий чёрной металлургии уже практически достигли мирового уровня. Между тем стоимость потребляемых ими энергоресурсов в два раза ниже, чем у зарубежных коллег, уровень зарплаты работников меньше почти в десять раз, а накладные расходы составляют лишь треть того, что сложились у конкурентов.

Так почему же себестоимость изделий литейной промышленности, поставляемых в том числе и железнодорожникам, сопоставима с иностранными аналогами? Всё дело в технологической и организационной отсталости отрасли. В подготовленном недавно экспертами Всемирного банка при участии российских учёных отчёте «Повышение ресурсоэффективности литейного производства в России» отмечается, что низкая стоимость труда в отрасли нивелируется низкой производительностью. При сопоставимых объёмах выпуска 6,1 млн тонн лития в год в нашей стране на этом производстве занято в 3,3 раза больше рабочих, чем в Европе.

Общее энергопотребление у нас в 3 раза выше, песка используется в 3,6 раза, а воды – в 160 раз больше! Отрасль могла бы ежегодно экономить столько энергоресурсов, сколько сейчас потребляет за год город с населением 1,5 млн человек, например Самара. А воды можно сэкономить столько, сколько за год расходуют все жители Нидерландов. В целом при достижении европейского уровня эффективности производства российские литейные предприятия смогут снизить свои затраты на 100 млрд руб. в год, что значительно уменьшит и себестоимость выпускаемой продукции.

Но для этого нужно уменьшить долю бракованной продукции, которая сейчас в два раза выше, чем за рубежом. За счёт внедрения современных технологий необходимо снизить расход металла на тонну готовой продукции (сейчас он на 14% больше, чем у конкурентов).

Гигантские резервы имеются в системе управления. Как показало исследование, 42% предприятий до сих пор не отслеживают расход ресурсов при производстве. Лишь треть из них имеет сертификаты систем менеджмента качества и учёта, а программы обучения системам рационального управления есть только на крупных заводах. Причём использование потенциала ресурсосбережения позволит металлургам не только повысить эффективность производства, но и улучшить качество своих изделий, что важно для выхода на новые, в том числе зарубежные рынки.

ЦИФРА ДНЯ

14 млрд руб. инвестирует в 2011–2013 годах ОАО «РЖД» в строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Крюково Октябрьской дороги. Его основные задачи – обеспечение пропускной способности при возрастающих объёмах пассажирских перевозок.

СОВЕЩАНИЕ

Не пенять на погоду

Объёмы погрузки необходимо увеличить

В первые дни марта наметившееся в прошлом месяце отставание от плана погрузки преодолено не было. Однако ситуацию с «брошенными» поездами на особенно проблемных участках удалось нормализовать.

На оперативном совещании у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова обсуждались вопросы обеспечения выполнения планов погрузки.

Как рассказала генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания Елена Кунаева, к текущему моменту на сети железных дорог объёмы погрузки в целом отстают от запланированных показателей на 1%.

Невыполнение плана связано как с меньшей активностью грузоотправителей в праздничные дни, так и с действующими конвенционными ограничениями.

Начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Алексей Мионов пояснил, что все действующие ограничения полностью оправданны с точки зрения эксплуатационной работы. Например, на самом непростом в последние недели участке – Октябрьской железной дороге – сейчас конвенционные запрещения действуют только в четырёх направлениях.

«К сожалению, пока что не представляется возможным снять все ограничения – они необходимы. Скажем, нельзя в полном объёме осуществлять погрузку топочного мазута: при низких температурах полностью выдержать технологию его выгрузки невозможно», – отметил Алексей Мионов.

Он констатировал, что к настоящему моменту удалось стабилизировать положение с «брошенными» поездами на Октябрьской магистрали. Сей-

час на ОЖД всего 25 таких составов, и большинство из них простаивает из-за сложной ледовой обстановки в портах.

«Приходится признать, что в целом по сети погрузка ведётся в недостаточных объёмах. Считаю, что делать ссылку на непростые погодные условия недопустимо. Необходимо составить чёткий регламент исполнения отставания и неукоснительно его выполнять по всем номенклатурам груза.

Резервы есть, например, в перевозке топливных грузов, руды и зерна», – сказал, подводя итог заседания, Вадим Морозов.

По его поручению в ближайшую субботу в ОАО «РЖД» пройдёт селекторное совещание с руководителями железных дорог, на котором вопросы обеспечения плана погрузки получат дальнейшее обсуждение.

Всеволод Колупаев

Инициатива

Минус триллион

Министерство пересматривает параметры программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы»



МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РАСТЯНУТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПОДПРОГРАММЫ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» ДО 2019 ГОДА. ЭКСПЕРТЫ УКАЗЫВАЮТ, ЧТО СОКРАЩЕНИЕ ГОСРАСХОДОВ ПРИВЕДЁТ В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ К СОХРАНЕНИЮ ТОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ, КОТОРАЯ СУЩЕСТВУЕТ СЕЙЧАС.

Подпрограмма «Железнодорожный транспорт» до 2015 года первоначально оце-

нивалась в размере 5,7 трлн руб. Из них триллион рублей должно было вложить ОАО «РЖД», получив их от инвестиционной составляющей в тарифе, 380 млрд руб. планировал выделить госбюджет, а остальные средства должны быть получены от бюджетов регионов и частных инвесторов.

Справка «Гудка»

Проекты подпрограммы «Железнодорожный транспорт»:

- строительство пускового комплекса Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железно- дорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия);
- реконструкция (расширение) учебно-лабораторного корпуса университета в Екатеринбургe (строительство пускового комплекса – 1-й этап (инженерные сети, Блок «Б»);
- комплексная реконструкция участка Иза – Гатчина – Веймарн – Ивановгород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- комплексная реконструкция участка Им. Максима Горького – Котельниково
- Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла;
- строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертковое – Батайск;
- развитие Московского транспортного узла;
- проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- мероприятия по обновлению парка подвижного состава.

Сертификация

«Гранит» проверяют на надёжность

Электровозу 2ЭС10 предстоит 5 тыс. км испытаний

Новый локомотив отечественного производства отправлен на сертификационные испытания. Его серийная эксплуатация поможет повысить эффективность перевозочного процесса.

Первый грузовой электровоз с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 «Гранит» отправлен на полигон Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. Там ему предстоит сертификационные испытания, в ходе которых «Гранит» пройдёт 5 тыс. км по Экспериментальному кольцу.

Ранее «Гранит» осуществил пробную поездку на путях СвЖД и прошёл часть предварительных испытаний в локомотивном депо Екатеринбург-сортировочный.

Электровоз создан для ОАО «РЖД» на заводе «Уральские локомотивы» – совместном предприятии Группы «Си-



Завод готовится к серийному производству электровозов «Гранит»

нара» и «Сименс АГ». Для его создания были внедрены инженерные решения, ранее не применявшиеся в российском машиностроении. А также были интегрированы ноу-хау от «Сименс» в области техники приводов и управления.

По словам директора департамента «Мобильность» «РЖД» на заводе «Уральские локомотивы» – совместном предприятии Группы «Си-

глобального позиционирования GPS/GLONASS с двусторонней связью, что позволяет значительно облегчить работу региональных центров управления перевозками, а также даёт возможность системам безопасности контролировать скоростной режим в зависимости от координаты. При этом «автомашинист» может без вмешательства человека поддерживать, разгонять или

Лента новостей

**Держать темп**

Первый вице-премьер Игорь Шувалов на «круглом столе» в Сколково с американским вице-президентом Джозефом Байденом заявил, что в нашей стране придадут большое значение сотрудничеству с США, в частности по вопросу вступления во Всемирную торговую организацию. «Так, как активно нам помогает в этом вопросе администрация президента Обамы, ранее нам никто никогда не помогал», – подчеркнул Игорь Шувалов, обращаясь к бизнесменам, присутствующим на мероприятии, и добавил, что если темп работы сохранится, то Россия вступит в ВТО до конца 2011 года. «США твёрдо поддерживают вступление России в ВТО, мы активно работаем в Женеве, чтобы продвинуться вперёд в этом процессе», – отметил Джозеф Байден.

**Крылья для Олимпиады**

Авиаперевозчик «Аэрофлот» и американская корпорация Boeing подписали контракт на поставку восьми дальнемагистральных самолётов Boeing-777. Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев сообщил, что воздушные суда укрепят стратегические возможности перевозчика в развитии маршрутной сети. «Это касается международных направлений, которые мы рассчитываем обслуживать совместно с партнёрами по альянсу SkyTeam во время Олимпиады в Сочи в 2014 году и чемпионата мира по футболу 2018 года», – отметил Виталий Савельев. Boeing-777 может перевозить до 400 пассажиров на расстояние более 14 тыс. км, что является самой большой дальностью и коммерческой загрузкой в сегменте самолётов среднего размера.

**Трасса к маю**

Разрушенный оползнем участок федеральной трассы Джубга – Сочи в районе Туапсе будет окончательно восстановлен до начала мая. Заместитель начальника управления федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю Павел Петриченко сообщил, что к середине марта дорожники планируют разрешить грузовому транспорту весом до 25 тонн ездить по одной полосе трассы. «На восстановление трассы потребуется 200 млн руб.», – заявил чиновник, добавив, что это будут средства из федерального бюджета.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Всеволод Валерьев



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Путешествие с комфортом

Более 2,6 млрд руб. планируется направить в 2011 году на обновление парка пригородного подвижного состава Октябрьской магистрали. Сюда запланирована поставка 112 вагонов и 14 восьмивагонных составов электропоездов серии ЭД4М производства ОАО «Демиковский машиностроительный завод». Эти электропоезда отличают повышенная комфортность для пассажиров, в том числе более широкие тамбуры, повышенная вместимость, улучшенный дизайн, наличие биотуалетов. Скорость движения – до 130 км/ч. Новый подвижной состав будет эксплуатироваться на участке Санкт-Петербург – Выборг.

С плюсом к прошлому году

С января по февраль этого года Куйбышевская дорога перевезла более 10 млн тонн грузов, что на 6,1% превышает аналогичные показатели прошлого года. Доля нефтепродуктов в общей погрузке составила порядка 59%. Кроме того, значительную долю в погрузке составили химикаты и сода (8,5%), промышленное сырьё (6,6%) и строительные грузы (6%). Наибольший рост достигнут при перевозках строительных грузов (рост составил 99%), кокса (+82,7%), автомобилей (+76,7%) и цемента (+63%).

Пойдут по заливу

В самое ближайшее время начнёт действовать российско-польское соглашение о судоходстве в Калининградском (Висленском) заливе. «Мы договорились с поляками о возобновлении судоходства в заливе, а также о том, что плавание судов третьих стран будет осуществляться на основе российского законодательства», – сказал министр иностранных дел России Сергей Лавров. «Соответствующий нормативный акт находится в продвинутой стадии подготовки и в ближайшее время уже будет действовать», – добавил министр.

Поезд-«доктор»

Консультативно-диагностический передвижной центр «Терапевт Матвей Мудров» 10 марта выходит в рейс по Комсомольскому региону Дальневосточной дороги. Поезд отправится по маршруту Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре – Хабаровск, сделав остановки на станциях Мылки, 303-й км, Болонь, Сельгон, Санболи, Литовко, Форель, Волочаевка-2. В поезде расположены кабинеты врачей, оснащённые современным офтальмологическим, стоматологическим оборудованием, ЛОР-комбайном и цифровым флюорографом, аппаратами для ультразвукового исследования.

Снова ложная бомба

Утром 7 марта на телефон 01 по линии МЧС позвонил неизвестный злоумышленник и сообщил о том, что на железнодорожном вокзале Екатеринбурга находится бомба. Из здания вокзала эвакуировали около 500 человек, поиски бомбы длились около двух часов. Однако никаких взрывчатых веществ и устройств специалисты не обнаружили. Сотрудники правоохранительных органов устанавливают личность человека, сообщившего по телефону о минировании. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Возвращение

# Рейд на Рас-Лунуф

## ШТОРМ НЕ ПОМЕШАЛ ЭВАКУАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ОАО «РЖД» ИЗ ЛИВИИ



ФОТО: LINA AYTAZ – RSC

ОПЕРАЦИЯ ПО ПЕРЕВОЗКЕ В РОССИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, РАБОТАВШИХ В ЛИВИИ, ПРОВЕДЕНА НА САМОМ ВЫСОКОМ УРОВНЕ. А ПРИОСТАНОВКА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕ ОКАЖЕТ ОТРИЦАТЕЛЬНОГО ВЛИЯНИЯ НА ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПЛАНЫ РАБОТ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА КОМПАНИИ.

Вице-президент ОАО «РЖД» Александр Бобрешов подвёл итоги эвакуации сотрудников ОАО «РЖД» и «дочек» компании из Ливии.

Вместе с оперативной группой РЖД Александр Бобрешов находился на арендованном компанией пароме «Святой Стефан II», который был выделен для эвакуации.

«Из-за шторма наш паром некоторое время следовал с ограниченной скоростью, но мы пришли раньше кораблей других государств, эвакуировавших своих граждан», – отметил он.

По словам Александра Бобрешова, как только стало

ЭВАКУИРОВАТЬ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН ИЗ ЛИВИИ ПРИШЛОСЬ НЕ ТОЛЬКО САМОЛЁТАМИ, НО И ПАРОМАМИ

известно о сложившейся экстренной ситуации в Ливии, компания незамедлительно начала предпринимать действия по обеспечению безопасности сотрудников.

Он также отметил, что психологическая обстановка среди людей на пароме (на борту находились 397 пассажиров, включая 123 сотрудника ОАО «РЖД») была стабильной, паники не наблюдалось.

«В ходе операции мы сосредоточили наших сотрудников в базе наиболее безопасного района – городе Рас-Лануфе.

Решение об эвакуации их морским транспортом было принято в связи с отсутствием близ города аэропортов, принимающих большие воздушные суда, а работа другого аэропорта была дезорганизована», – пояснил вице-президент ОАО «РЖД».

«Питание и на базе, и в ходе эвакуации было практически не ограничено, воды хватало, во время пребывания на базе люди проживали в комфортных домах, была обеспечена связь через спутник – сотрудники имели возможность связаться с родственниками», – сообщил он.

Относительно судьбы сотрудников компании Александр Бобрешов пояснил, что часть из них сохранит свои позиции в ОАО «Зарубежстройтехнология», остальные же будут временно находиться в оплачиваемом отпуске.

Строительство железной дороги в Ливии было приостановлено 16 февраля. Вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв отметил, что это не окажет отрицательного влияния на планы работы инфраструктурного комплекса компании.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ПРОЕКТ

## Река препятствий

ЯКУТСК СВЯЖУТ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ПОД ЗЕМЛЁЙ ИЛИ НАД ВОДОЙ

СЛОЖНЫЕ ГИДРОГЕОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И СИЛЬНЫЕ ПАВОДКИ ЗАТРУДНЯЮТ ВЫБОР ВИДА КРУГЛОГОДИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ. ОПРЕДЕЛИТЬ ЕГО СМОЖЕТ ТОЛЬКО КОНКУРС.

Осенью 2011 года в рамках строительства линии Берка-кит – Томмот – Якутск намечено довести железнодорожные пути до правого берега реки Лены. В дальнейшем магистраль должна прийти на левобережье – в республиканскую столицу. Первоначально планировалось, что здесь будет возведён мост протяжённостью более 3 км. Но в вопросе его строительства ясности до сих пор нет.

Как сообщили в пресс-службе министерства транспорта, связи и информатизации Якутии, на сегодня не до конца определены параметры финансирования данного перехода.

После того как будут определены источники средств, пройдёт конкурс открытых проектов. На него вынесут различные варианты будущего сооружения. Тендер определит лучшее предложение. Или это будет мост (автомобильный, железно-

рочный или смешанный), или тоннель.

«Любой проект нужно рассматривать с компетентными специалистами, которые возьмут на себя ответственность за технические решения, которые будут заложены в этом проекте», – заявил 4 марта в Якутске заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Леонид Бершанский.

По его словам, учитывая непростую ситуацию в Якутии, связанную с ежегодными паводками, с очень сложным течением реки Лены и гидрологией, этот вопрос весьма труден.

«Поэтому я предложил бы не торопиться называть, что это будет», – отметил он, заверив, что круглогодичному транспортному сообщению через Лену в любом случае быть.

Сейчас совместно с якутским правительством создана рабочая группа. Она подготовила регламент проведения открытого конкурса проектов. Данный документ находится на рассмотрении в Министерстве транспорта России.

ПАВЕЛ УСОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ХАБАРОВСК

### ОАО «Российские железные дороги» проводит открытый конкурс

на право заключения договоров аренды имущества

### ПРОМЫВочно-ПРОПАРочных СТАНЦИЙ ОАО «РЖД»

с инвестиционными условиями для осуществления производственной деятельности по очистке, промывке и пропарке железнодорожных цистерн.

реклама

**Конкурс состоится** 4 апреля 2011 г. в 11.00 часов  
**по адресу:** г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 13/2, стр. 1.  
**Конкурсные предложения принимаются** до 15.00 часов 1 апреля 2011 г.

Конкурсная документация содержится на сайтах [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) (раздел «Тендеры») и [www.property.rzd.ru](http://www.property.rzd.ru) в объявлении о проведении данного конкурса.

Тел.: (499) 260-65-00, (499) 262-11-17

**РЖД**

Конкурс

## Расчёт на экспорт

Со своим грузом в чужой терминал

Российский холдинг Rail Garant выиграл тендер на право управления новым контейнерным терминалом в Мууге (входит в порт Таллина). Его конкуренты надеются оспорить победу в суде.

В конкурсе, помимо российской компании, участвовала эстонская Transiidikeskus AS, владеющая действующим терминалом в Таллинском порту – Мшуга СТ. Как заявил председатель совета Таллинского порта Нейнар Сели, определяющим условием для утверждения российской заявки стал инновационный бизнес-план, представленный Rail Garant. Он предусматривает использование терминала в Мууге прежде всего для нужд российского экспорта.

«Бизнес-план Rail Garant увеличит потенциал Таллинского порта в регионе, привлечёт сюда большее количество судоходных линий и повысит привлекательность государства в глазах иностранных инвесторов, – заявил председатель совета порта. – Вдобавок решение совета способствует возникновению конкуренции на контейнерном рынке, до сих пор остававшемся, по сути, монополизированным, что поможет существенно увеличить и грузооборот находящейся в го-



ФОТО: SIMEI MARKOV

ТЕРМИНАЛ В МУУГЕ ЖДЁТ КОНТЕЙНЕРЫ ИЗ РОССИИ

сударственной собственности Эстонской железной дороги».

Руководитель по связям с общественностью Таллинского порта Свен Ратассепп отметил, что с Rail Garant будет подписан договор долгосрочной аренды, срок которой составит порядка 50 лет. По его словам, если Rail Garant не будет выполнять гарантированные объёмы перевалки, заложенные в бизнес-плане, ему придётся компенсировать порту упущенную выгоду.

Как сообщил «Гудку» представитель Rail Garant Николай Фалин, в новый терминал планируется инвестировать порядка 60 млн евро. «Окончательный объём инвестиций будет опре-

делён на этапе проектирования терминала», – отметил Николай Фалин. По его словам, на проектную мощность в размере 360 тыс. TEU в год терминал планирует выйти через 5 лет.

Председатель правления проигравшей конкурс компании Transiidikeskuse AS Эрик Лайдвез заявил, что будет оспаривать его результаты. По его мнению, у российской компании нет соответствующего опыта терминальной деятельности. Кроме того, по словам Эрика Лайдвез, его компания

гарантировала грузопоток, почти в два раза превышающий параметры, обещанные Rail Garant. Руководитель эстонской компании также придерживается мнения, что в Мууге следует развивать один контейнерный терминал, а не строить второй.

Председатель эстонского Фонда развития Райво Варе считает, что Rail Garant сможет усилить недостаточно развитую железнодорожную составляющую в контейнерных перевозках между Россией и Эстонией. «Это очень важно, учитывая сложности пересечения российской границы автомобильным транспортом», – отметил он. Кроме того, Райво Варе полагает, что экспортные контейнерные перевозки из России имеют большую перспективу. «Обеспечение обратной загрузки контейнеров будет способствовать развитию этого рынка и снижению ставок на контейнерные перевозки», – отметил эксперт.

ДЕНИС ВИКСНЕ

Справка «Гудка»

Rail Garant – транспортный холдинг, объединяющий собственников и операторов железнодорожного подвижного состава. Операционный парк группы составляет 20 тыс. вагонов. Годовой объём перевозок – 20 млн тонн.

Итоги

## Ушедшим в вертикаль

«Дочкам» обещают выровнять социальные гарантии

В ИРКУТСКЕ ПРОШЁЛ ПЕРВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, РАБОТАЮЩИХ НА ПОЛИГОНЕ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ.

Ранее дорога ежегодно подводила итоги выполнения отраслевого соглашения и коллективных договоров, но в связи со структурной реформой в ОАО «РЖД» прежний формат перестал отвечать потребностям.

«Ранее мы контролировали выполнение, например, коллективного договора большей частью только на ВСЖД. А сейчас появилось столько филиалов, ДЗО, дирекций, других структур. В итоге имеем 68 колдоговоров, каждый из них со своим оттенком, особенностями. Каждый должен считаться с отраслевым тарифным соглашением и коллективным договором ОАО «РЖД». Чтобы понять, как сегодня обстоит ситуация не только на ВСЖД, а во всех железнодорожных структурах, мы и решили проводить общие форумы», – пояснил председатель дорпрофжела ВСЖД Александр Старцев.

На первом этапе каждая дирекция, ушедшая в вертикаль, или иная структура, сейчас

уже не входящая в состав дороги, сначала подводят итоги выполнения колдоговора или соглашения на своём уровне, а затем материалы стекаются в региональную оперативную комиссию. На координационном совете они рассматриваются, в том числе и с участием начальника ВСЖД, который как председатель комиссии также контролирует ситуацию с выполнением колдоговора всеми структурами, находящимися в границах магистрали. Затем все во-

гарантий, возникли и другие проблемы. «Есть случаи, когда путёвки для детей работников ДЗО стоят дороже, чем для детей работников ОАО «РЖД». Такие вопросы мы будем регулировать. Стоимость должна быть одна по всему холдингу», – уверен председатель Роспрофжела Николай Никифоров.

По мнению вице-президента ОАО «РЖД» Алексея Воротилкина, в нынешних условиях такая форма подведения итогов выполнения колдого-

### В некоторых «дочках» пошли на сокращение социальных гарантий, возникли и другие проблемы

просы и проблемы выносятся на форум.

«Так мы хотим дать сегодня возможность всем структурам почувствовать ответственность за выполнение колдоговора и Тарифного соглашения. Руководители этих структур должны подчиняться единым социальным законам железнодорожного транспорта», – сказал Александр Старцев.

А между тем негативные примеры есть. В некоторых «дочках», например, пошли на сокращение социальных

воров наиболее приемлема, поскольку создаётся мощная структура холдингового типа.

«На сети сейчас работают сотни структурных подразделений ДЗО, и очень важно, что всех работников отрасли объединяет один профсоюз, поэтому все принимаемые решения должны быть в общих интересах холдинга», – отметил Алексей Воротилкин.

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ИРКУТСК



Планы

Безопасный выбор

Грузоотправители хотят минимизировать охваченные беспорядками регионы



Япония готова более широко использовать возможности Транссиба в условиях нестабильной политической ситуации на Ближнем Востоке.

Об этом говорилось в ходе недавнего посещения портов Находкинского узла делегацией Японской ассоциации по торговле с Россией и новыми независимыми государствами (РОТОБО).

Сегодня Япония рассматривает возможность более активного использования Транссиба для поставки грузов контейнерами из морских портов Находки в центральную часть России. В мэрии Находки сообщили, что РОТОБО внимательно изучает все детали такого проекта, который мог бы стать альтернативой грузовому потоку из Японии через Суэцкий канал.

«Неспокойная обстановка в странах Ближнего Востока заставляет Японию менять сложившиеся экспортные маршруты. В связи с этим находкинские порты играют для нас ключевую роль», – подчеркнул старший экономист Института экономических исследований в Северо-Восточной Азии Цудзи Хисако.

Подобная ситуация складывается не в первый раз. Так, в начале 2003 года по припортовым станциям ДВЖД был увеличен приём импортных грузов в связи с началом боевых действий НАТО в Ираке. Тогда многие грузоотправители из Южной Кореи, Австралии, Японии, Индонезии, традиционно отправлявшие свои контейнеры морским путём в Европу через Суэцкий канал, стали переадресовывать их в порты Приморского края.

ПАВЕЛ УСОВ

Модернизация

Разделяй и ускоряй

На Украине грузы и пассажиры поедут по разным путям

«Укразализныця» представила программу развития своего путевого хозяйства на 2011 год.

В её рамках предусмотрена модернизация 654 км пути. Ещё 776 км должны пройти капитальный ремонт.

Программа предусматривает укладку 823 комплектов новых стрелочных переводов. Общий объём инвестирования в программу запланирован на уровне около 5 млрд гривен (порядка \$0,5 млрд), из которых 2,4 млрд (\$250 млн) будут взяты в кредит у различных финансовых учреждений. Примерно столько же средств вложит сама «Укразализныця».

Начальник технического управления главного управления путевого хозяйства «Укразализныци» Андрей Бабенко заявил «Гудку», что программа является частью общего комплекса мер по подготовке транспортной инфраструктуры Украины к чемпионату Европы-2012. Маршрут развития путевого хозяйства будет иметь линейную схему. Это целый комплекс участков: Львов – Хмельницкий – Жмеринка – Винница – Казатин – Фастов – Киев – Гребенка – Полтава – Красноград – Лозовая – Донецк.

«Итогом реализации программы станет появление критериев для определения преимущественно пассажирских и преимущественно грузовых линий», – отметил господин Бабенко. – На 816 км вырастет протяжённость сети со скоростью пассажирских поездов до 160 км/ч. На 385 км увеличится протяжённость участков с допустимой скоростью пассажирского движения до 140 км/ч. С этих участков на новые направления будут переводить транзитные грузовые перевозки. На участках с повышенными скоростями пассажирского движения они сохраняются лишь в местном сообщении. Работы будут выполнены силами входящих в состав «Укразализныци» профильных предприятий. Основными из них

ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИЛИПОВ

Северная

Легки на подъём

Мощные локомотивы проведут тяжеловесы по самым трудным участкам



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИЛИПОВ

На Северную дорогу передаются с Восточно-Сибирской 12 грузовых тепловозов 2ТЭ70. Теперь на воркутинском направлении не будут переформировывать составы с углем.

Шесть локомотивов этой серии уже находятся на СЖД во временной эксплуатации. До конца марта из эксплуатационного локомотивного депо Улан-Удэ ВСЖД планируется доставить ещё шесть таких машин. Все 2ТЭ70, выпущенные на Коломенском тепловозостроительном заводе, будут сосредоточены на воркутинском ходу.

«12 двухсекционных машин 2ТЭ70 вкупе с тремя уже имеющимися на дороге трёхсекционными 3ТЭ10 позволят водить все угольные маршруты весом 5,2 тыс. тонн на участке Воркута – Сосногорск, который отличается сложным профилем пути», – поясняет начальник дирекции тяги СЖД Владимир Зданович.

Сейчас из Воркуты и Мульды ежесуточно отправляется по 4–5 поездов с углем, для рационального вождения которых не хватает

Для рационального вождения поездов с углем пока не хватает мощных тепловозов

мощных тепловозов. Примерно половину этих маршрутов приходится тянуть старенькими маломощными машинами 2ТЭ10, которые не могут справиться с весом 5,2 тыс. тонн на крутых затяжных подъёмах. Поэтому до Инты следуют составы весом лишь 4,4 тыс. тонн, затем их вес увеличивают до 4,8 тыс. тонн, а в Сосногорске – до 5,2 тыс.

Двенадцать 2ТЭ70 и три 3ТЭ10 позволят водить все угольные составы на участке Воркута – Сосногорск

тонн. Такая многоступенчатая схема затрудняет эксплуатационную работу и требует дополнительных расходов. Унификация маршрутов по весу высвобождает бригады и локомотивы 2ТЭ10, уменьшит объём маневровой работы на станциях, повысит пропускную способность участка и улучшит качественные показатели работы дороги.

«Тепловозы 2ТЭ70 успешно прошли тяговые испытания на магистрали и неплохо себя зарекомендовали, поэтому было бы правильно использовать их на всём полигоне от Воркуты до Коноши, ведь подъёмы есть не только на участке Воркута – Сосногорск, – считает начальник дорожной тягово-энергетической лаборатории СЖД Виктор Пугачёв. – Но для вождения по всему воркутинскому направлению всех предъявляемых к перевозке угольных марш-

рутов потребуются около тридцати новых машин, а их всего 12. Возобновление их выпуска пришлось бы к стати. Тем более на этом направлении ожидается рост объёмов перевозок».

Николай Порецкий, сов. корр. «Гудка» Ярославль

Октябрьская

Учат смену

Безработные Карелии получают специальность проводников

В Карелии за счёт министерства труда и занятости республики готовят проводников.

Как рассказал замначальника по управлению персоналом вагонного участка Петрозаводск ОЖД Владислав Гарбузов, раньше за обучение проводников платило предприятие, последнее время – регион. В прошлом году, например, вагонный участок Петрозаводск Северо-Западного филиала ОАО «ФПК» сэкономил на обучении более миллиона рублей.

«Предприятие выступило с предложением обучения проводников пассажирских вагонов на базе училища № 8 за счёт средств министерства труда Карелии. Логично ведь перечислять безработных сразу на те специальности, которые будут востребованы и по которым гарантировано трудоустрой-

ство. Это выгодно всем: и гражданину, ведь он получает работу, и центру занятости, и нам», – пояснил Владислав Гарбузов.

Теоретические знания будущие проводники получают в профессиональном училище № 8, а вагонный участок Петрозаводск предоставляет место для практики. Правда, на курсы могут попасть не все, с соискателями проводят индивидуальные собеседования. В ходе учёбы среди слушателей проводится конкурс на лучший конспект. «По его итогам трём-пяти победителям в каждой группе вручаются благодарности и памятные подарки. А мы таким образом ещё в ходе учёбы видим лучших», – рассказал Владислав Гарбузов.

В конце учёбы все слушатели сдают экзамен. В билеты среди прочих включены вопросы об оформлении проездных документов через Интернет,

предоставлении услуги электронной регистрации на поезда дальнего следования.

Особенно сильно проводники нужны в период летних пассажирских перевозок. Кроме того, на востребованность специальности повлиял отчасти и демографический фактор. «Сейчас из 370 проводников 73 – в декретном отпуске. Из них более 30 человек ушли в декрет по уходу за вторым ребёнком. За женщин, конечно, можно порадоваться, но временная замена нужна», – подчеркнул Владислав Гарбузов.

За три года вагонный участок вместе с биржей труда подготовил 156 проводников. С 4 апреля этого года начнёт учёбу новая группа.

Яна Позолотчикова, сов. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

«Укразализныця» решила, что грузовым составам не везде по пути с пассажирскими

станут ГП «Украинский центр механизации путевых работ», а также 6 дорожных центров механизации и путевые машинные станции».

Главный инженер главного управления перевозок «Укразализныци» Михаил Семенюк заявил «Гудку», что значительных изменений логистики грузового сообщения на магистрали не предвидится.

С учётом того, что основные точки зарождения грузопотоков на Украине – предприятия Донбасса и Приднепровья, которые в своих экспортных перевозках ориентированы на черноморские порты, схемы их транспортного обслуживания не претерпят существенных изменений.

«Изменения могут коснуться лишь перевозок с сети РЖД, которые частично попадают на ось модернизируемых путей», – подчеркнул он. Грузовые поезда, заходящие на украинскую сеть из Брянска, будут направлены в Одесский порт маршрутом Бахмач – Гребенка – Шевченко – Помощная – Одесса. Он несколько короче ныне используемых маршрутов, но на нём не завершены ра-

Леонид Григорьев

При поддержке:

Организатор:

РЕСТЭК БРУКС

Тел.: (812) 320-80-94  
E-mail: exporail@restec.ru

У Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail2011

16 – 18 марта

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

www.exporail.ru

В деловой программе выставки IV Транспортный конгресс-2011 и Дискуссионный клуб

Генеральная газета выставки: Гудок

Генеральный информационный партнер: РЖД партнер

РЕКЛАМА



Стройка

# Без права заморозки

ПРОХОДКА МОЖЕТ ЗАМЕДЛИТЬСЯ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ СРЕДСТВ

Игорь Галий,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
ДИРЕКТОР  
ООО «ТОННЕЛЬНЫЙ  
ОТРЯД № 12 –  
БАМТОННЕЛЬСТРОЙ»



ФОТО: ПАВЕЛ КОВ

Один из крупных проектов, реализуемых сегодня на Дальнем Востоке, – реконструкция участка дороги Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля. Сдача объекта значительно увеличит пропускную способность сети на подходах к портам Ванино и Советская Гавань.

– Игорь Семёнович, сдача Кузнецовского тоннеля намечена на 2012 год. Что сделано на сегодня?  
– В ноябре 2009 года мы приступили к строительству основного тоннеля диаметром 9,5 м. Сейчас нами пройдено, с устройством постоянной обделки, более 3000 м тоннеля из 3890 м. На проходке задействован тоннелепроходческий комплекс фирмы Lovat. Его длина – 125 м, вес – свыше 1 тыс. тонн. Машина не новая, изготовлена в 1997 году и уже была занята на объектах, в основном за границей. Так, до приобретения холдингом СК «МОСТ» комплекс строил линию метро в Лондоне. В России им построен двухкилометровый Крольский тоннель на Красноярской дороге, после чего комплекс отправили сюда, на Кузнецовский перевал. Перед этим его капитально отремонтировали и частично модернизировали. Комплекс оснащён электронной системой навигации, автоматизированной системой контроля за техническим состоянием всех узлов и агрегатов.  
Сейчас на Кузнецовском тоннеле набраны достаточно высокие темпы проходки. В январе за неполный месяц, учитывая, что к работам после праздников мы приступили 9-го числа, пройдено 235 м. Фактически скорость проходки можно довести до 300 м ежемесячно. Планируем выйти на максимум в марте – апреле. Таким образом, проходку мы планируем завершить этим летом, а затем начнём обустройство.

Впрочем, высокие темпы проходки зависят не только от оборудования и квалификации специалистов. В прошлом году на Кузнецовском тоннеле пройдено 2,5 км со средней ежемесячной скоростью 220 м, это хороший результат, но можно было сделать больше.

– В чём причина замедления?

– Мы могли выполнить больший объём, чем это было предусмотрено первоначально выделенными лимитами. Но уже в середине года стало ясно, что запланированные на 2010 год средства полностью освоим к 1 августа. Надо было увеличивать финансирование – проходку остановить нельзя. Остановка машины с высокоточной аппаратурой на неизвестный срок, да в условиях агрессивной среды, могла бы привести к непредсказуемым последствиям – как техническим, так и финансово-экономическим. Поэтому в июне – июле пришлось снизить темпы проходки фактически в полтора раза, одновременно доказывая, что нужны дополнительные вливания.

Нас поддержали заказчик (Хабаровский филиал ДКРС ОАО «РЖД» и Росжелдор) и руководство Дальневосточной дороги. Так, докладывая с места стройки посредством видео-конференц-связи Владимиру Путину о ходе строительства тоннеля, начальник ДВЖД Михаил Заиченко обоснованно поднял вопрос о не-



ФОТО: АЛЕКСЕЙ КОЗЛОВ

СКОРОСТЬ ПРОХОДКИ НОВОГО КУЗНЕЦОВСКОГО ТОННЕЛЯ ПРЕВЫСИЛА 200 м в МЕСЯЦ

обходимости выделения строителям дополнительных средств сверх установленного и освоенного лимита. Вопрос, правда, решился не сразу. Только в августе стало известно об увеличении финансирования, и мы стали сразу наращивать темпы. Работали несколько месяцев за счёт оборотных средств – как своих, так и СК «МОСТ». Какие-то деньги приходилось изымать с других строек, лишь бы не останавливать производство здесь. В декабре с нами полностью рассчитались за работу.

– Возможно ли, что подобная ситуация повторится в этом году?

– Не исключено. Лимит финансирования вместе со строительством подходов к тоннелю на этот год – 5,6 млрд руб. Когда в 2010-м велись переговоры об увеличении текущих лимитов на 2,5 млрд руб., эти деньги были взяты с инвестицлана на 2011 год. Пока Минтранс не утвердил размер финансирования на этот год, но если их снимут, оставшихся средств хватит до 1 июня. Это беспокоит и нас, и заказчика.

Хотя мы изначально просили взять недостающие средства с 2012 года. Когда готовился проект, на каждый этап был предусмотрен примерно одинаковый объём по освоению финансирования. На следующий год заложено 6 млрд руб. Правда, к тому времени уже подойдёт срок сдачи тоннеля в эксплуатацию, и такой суммы на завершающем этапе, когда ведутся пусконаладочные работы, не нужно.

Но существующий порядок иной. Теперь нужно доказывать, чтобы часть лимита была перенесена с 2012-го на 2011 год. Сегодня холдинг СК «МОСТ» занимается решением этого вопроса с Минтрансом.

– Как складывается взаимодействие с ДВЖД?

– Очень плотно работаем с дорогой, получаем помощь на всех уровнях. ДВЖД помогает в организации перевозок в адрес строителей тоннеля. Ежедневно со станции Лагар-Аул, где расположены наша база и завод по производству блоков для сборной

железобетонной обделки тоннеля, отправляем на станцию Высокогорная по 6–8 платформ. В прошлом году для строительства тоннеля было отправлено 46,6 тыс. куб. м сборного железобетона. Это не считая других грузов: инертных материалов, цемента, оборудования.

Работники станции Высокогорная помогают отслеживать нахождение вагонов в пути следования. Высокогорненская дистанция пути помогает обслуживать наши тупики. В целом получается ритмичная работа.

– Где ещё заняты ваши специалисты?

– Осенью 2009-го мы приступили к реконструкции Коршуновского тоннеля нечётного пути на участке Тайшет – Лена ВСЖД. Сооружению длиной 950 м требуется перепроходка. Тоннель эксплуатировался в сейсмоопасной зоне, помимо этого недалеко расположен крупный ГОК. На руднике – буровзрывные работы, негативно отражающиеся на тоннеле.

В ходе реконструкции нужно произвести тампонаж заобделочного пространства и закрепить породы в зонах вывалов, демонтировать старую обделку и возвести новую, укрепить порталы сооружения.

Разработка тоннеля ведётся с обеих сторон. На начало этого года по верхней части уступа пройдено 630 м, по нижней – 244 м. Сейчас в тоннеле сооружается постоянная монолитная железобетонная обделка. Работы зачастую ведутся в суровых условиях. Этой зимой морозы опускались до минус 57 градусов, хлопоты строителям доставляли и обильные снегопады. Окончание реконструкции – первое полугодие 2012-го. Работаем и на Юге страны. Сегодня отряд занят на прокладке сервисного тоннеля диаметром 5,9 м в составе железнодорожного тоннеля № 3 на участке дороги Адлер – Альпика-Сервис». На данном участке это самый сложный объект. Вся длина сооружения – 2,6 км. Начали там работы в октябре 2010 года и к концу года прошли 482 м. Учитывая набранные темпы, можно с уверенностью сказать, что работы будут завершены в августе.

БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

Западно-Сибирская

## Снизили трение

ЭКОНОМИЯ НА ОБТОЧКЕ КОЛЁСНЫХ ПАР СОСТАВИЛА ДЕСЯТКИ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

На Западно-Сибирской дороге проходит месячник по повышению эффективности работы системы взаимодействия «колесо – рельс».

Все его участники, и прежде всего локомотивные и ремонтные бригады, путейцы, призваны обращать особое внимание на работу устройств, которые обеспечивают рельсосмазывание.

Специальное оборудование, установленное на электровазах, и путевые лубрикаторы должны быть в исправном состоянии. А смазка проходить все виды контроля и поступать для использования в нужное время и в необходимом количестве. Особое внимание уделяется выполнению графика работы передвижных рельсосмазывателей.

Этот месячник – один из шагов, которые делают на ЗСЖД после итогов 2009 года. Тогда по показателям лубрикации контакта «колесо – рельс» дорога скатилась в сетевом рейтинге на десятое место.

И вот совместными усилиями специалистов различных хозяйств в прошлом году положение удалось кардинально изменить.

– За первые шесть месяцев 2010 года по итоговому рейтингу ОАО «РЖД», оценивавшему качество лубрикации контакта «колесо – рельс», наша дорога вышла на первое место, – рассказал первый заместитель главного инженера ЗСЖД Георгий Манакوف. – Достойными получились результаты и в целом по году.

Так, экономический эффект от продления срока службы рельсов, элементов стрелок и сокращения расходов на замену рельсов по боковому износу составил 48,6 млн руб. От сокращения количества обто-

В повороте износ колёс и рельсов всегда увеличивается

чек бандажей локомотивов, расходов на их замену и сокращения энергозатрат на тягу поездов – 14,7 млн руб. Снижение числа заходов локомотивов на обточку колёсных пар по износу гребня и смене бандажей позволило дополнительно содержать в эксплуатации 107 электровозов. Доход от этого составил 80 млн руб.

Есть ещё один плюс. Начиная с 2003 года учёт работы технических средств лубрикации делали с помощью автоматизированной системы, данные в которую вводили вручную. Такой подход не исключал ошибок и требовал постоянного контроля.

– С середины прошлого года контроль идёт через систему АСУТТ. Это исключает человеческий фактор, – говорит Георгий Манакوف.

Для успешного продвижения технологии лубрикации в системе «колесо – рельс» и в 2011 году необходимо решить несколько серьёзных задач.

Главная – оснастить ремонтные локомотивные депо, ПТОЛ и дистанции пути всем необходимым технологическим оборудованием и механизмами для ремонта и обслуживания средств лубрикации.

Только тогда можно будет рассчитывать на достижение намеченных ЗСЖД целей. В частности, увеличить срок службы рельсов в кривых не менее чем на 20%, поднять ресурс бандажа магистральных тепловозов ТЭ310 до 525–530 тыс. км (норматив ВНИИЖТа – 500 тыс.км), а магистральных электровозов ВЛ10 – до 430–450 тыс. км.

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ,  
сов. корр. «Гудка»  
Новосибирск

## Безопасность

### Аммоний против коррозии

Предложен метод очистки цистерн от ядовитых грузов

Сотрудники СамГУПСа нашли способ продлить срок службы вагонов для перевозки технического спирта.



ФОТО: ИРИСАН КАВАНОВ

ПЕРЕВОЗКА ТОКСИЧНЫХ ВЕЩЕСТВ В ВАГОНАХ СТАНЕТ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНОЙ

Учёные Самарского государственного университета путей сообщения предложили в этих целях добавлять в используемую сейчас на промывочно-пропарочных предприятиях для очистки цистерн техническую воду в качестве ингибитора карбонат аммония. Учёные установили, что этот порошок белого цвета даже в сравнительно малой концентрации 3% обладает необходимым комплексом поверхностно-активных моющих свойств и не вызывает коррозию низколегированных сталей. Ведь в отличие от кальцинированной соды карбонат

аммония не даёт щелочной реакции при гидролизе. Поэтому металл после обработки таким раствором не ржавеет.

К тому же это вещество термически разлагается уже при 60 градусах, так что при завершающей операции продувки цистерн тёплым воздухом следов аммиака в них практически не остаётся. По мнению специалистов СамГУПСа, применение новшества для очистки котлов вагонов-цистерн, используемых для перевозки метанола, позволит обеспечить требуемый на отечественных железных дорогах уровень безопасности при доставке подобной продукции.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

## Пригород

### Контроль в движении

Нагрузка на «стационарных» кассиров уменьшится

В 2011 году запланирована поставка на сеть дорог порядка тысячи билетопечатающих автоматов.

Как пояснил заместитель начальника департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Александр Ротанов, автоматы продолжат устанавливать для снижения нагрузки на работу билетных касс и сокращения очередей в них.

На сеть железных дорог уже поставлено более 1100 билетопечатающих автоматов. Из них большая часть – более 500 – уже установлены и действуют на МЖД, 96 – на СвЖД, 85 – на КбшЖД.

В этом году также продолжится внедрение системы АСОКУПЭ, которая продолжает оставаться одним из самых эффективных средств в системе пресечения безбилетного проезда. Этой системой оборудовано 158 вокзалов, станций и остановочных пунктов, где также установлено более 3 тыс. турникетов. По итогам работы за 2010 год на этих вокзалах было оформлено более 228,9 млн пригородных билетов – на 7,2 млн штук (или 3%) больше, чем за 2009 год.

В этом году запланирована установка турникетных линий на пяти объектах – станции Силикатная (МЖД), остановочном



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

АСОКУПЭ ПРИНОСИТ ЭФФЕКТ В БОРЬБЕ С «ЗАЙЦАМИ»

пункте Всеволожская, станции Зеленогорск и Тосно (ОЖД), станции Петушки и станции Мичуринск-Уральский (ГЖД).

Кроме того, в планах приобретение турникетного оборудования для установки на станции Новосибирск-Западный (ЗСЖД), а также модернизация ряда турникетных комплексов Октябрьской, Московской и Приволжской железных дорог.

Что касается борьбы с безбилетниками, то в 2011 году ОАО «РЖД» поставило перед перевозчиками задачу обеспечить сопровождение разъездных билетными кассирами и работниками частных охранных

предприятий всех наиболее населённых поездов пригородного сообщения. А также повысить выручку от перевозки пассажиров, приобретающих билет за полную стоимость, не менее чем на 20% к уровню 2010 года без учёта роста тарифов.

В ушедшем году контроль проезда пассажиров в пригородном сообщении осуществляли на сети около 6,8 тыс. человек. За 2010 год ими были проверены 81,6% поездов от всех проследовавших с начала года. В целях повышения доходности пригородного пассажирского комплекса и ликвидации безбилетного проезда в 2010 году началось внедрение новой технологии контроля проезда. Она предусматривает сопровождение наиболее насе-

лённых электропоездов на всём пути следования бригадами, состоящими из разъездных билетных кассиров и работников частных охранных предприятий (распоряжение ОАО «РЖД» от 28.09.2010 № 2024р).

По данной технологии с октября 2010 года ежедневно сопровождалось около 14,2% поездов, было задействовано более 1,5 тыс. билетных кассиров (проводников) и 860 работников охранных предприятий. Рост общей выручки участков, на которых сопровождался поезд по данной технологии, по сравнению с аналогичным периодом 2009 года составил 27,2% с учётом роста тарифов на 10,5%, план выполнен на 100,4%.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА



Точка зрения

# Опасный путь

Чем меньше железнодорожных переездов, тем больше риски ДТП

Анализируя ДТП на переездах за последние 10–15 лет, я пришёл к выводу о необходимости корректировки подходов к решению этой проблемы. Как известно, решение о закрытии переездов в плановом порядке появилось после страшного ДТП в 1996 году на Северо-Кавказской железной дороге, в котором погибли 18 детей. Железнодорожники были потрясены и готовы были пойти на любые меры, чтобы трагедия не повторилась. Тогда полагали, что решение лежит на поверхности: стоит закрыть переезд, перекрыть поток автомобилей через железную дорогу, и столкновений не будет – уберём детей, сохраним жизнь и других людей.

Но статистика зафиксировала минусовый эффект: в 1997 году закрыли 409 переездов (вдвое больше, чем в 1996-м). А количество столкновений увеличилось до 433 (в 1996-м было 406), в том числе на неохраняемых переездах – до 350. В 1998 году закрыли уже 588 железнодорожных переездов и получили 368 столкновений, в том числе – 309 ДТП на неохраняемых переездах. Безусловно, при строительстве путепроводов расположенные рядом переезды необходимо демонтировать. Но сегодня закрываются переезды и там, где нет развязки в двух уровнях. Но как ручей нельзя засыпать землёй, не построив водопропускной лоток, так нельзя закрывать малодетальные переезды. Перекрытие капилляров в организме, как известно, приводит к гангрене.

Простое закрытие переездов не решает проблему безопасности. Беспристрастные цифры подтверждают ошибочность принятого решения. В 1995 году на сети железных дорог было 15397 переездов. В 2010 году осталось 11248. За 15 лет мы ликвидировали 4149 переездов, построили же за это время всего 211 путепроводов. В 2009 году в стране ввели в эксплуатацию всего один путепровод! А в 2010-м – три. Если в 1995 году среднее расстояние между переездами составляло 5 км, то в 2010 году – 8 км. А в Сибири и на Дальнем Востоке оно достигает 20–30 и более километров.

После ростовской трагедии было многое сделано: появились устройства ограждения (УЗП), резинокордовые настилы, радио- и телефонная связь. Но это на переездах с дежурным, а их на сети 2352 (21%). Большинство ДТП происходит на неохраняемых переездах, а их – 8896 (79%). В 2009 году на них произошло 183 ДТП, а на охраняемых – лишь 19 ДТП. Понятно, что все переезды не перевести в категорию охраняемых. Но можно ли уменьшить аварии? Да. Для этого необходимо рассеивать поток машин, сокращать расстояние между переездами, увеличить количество пересечений и... прекратить закрытие переездов. Об этом говорит весь мой опыт работы в дорожном хозяйстве, который превышает 40 лет.



ФОТО: ЛЕОНЫД ЗИМОВ

САМОЕ ОПАСНОЕ МЕСТО НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ – НЕОХРАНЯЕМЫЙ ПЕРЕЕЗД

движения. Вдобавок создаём социальную напряжённость.

Со станции Кулой Архангельской области в 2008 году сообщили: «Железная дорога перекрыла переезд. Тысяча человек пятый день без хлеба, «скорой помощи», пожарной, не можем даже похоронить умерших. Если не откроете переезд, вынуждены будем перекрыть пути». В Курской области закрыли

Чоболтасово, Городище от чрезвычайных ситуаций».

И таких писем за эти годы пришло немало. На мой взгляд, пора переработать Инструкцию по эксплуатации железнодорожных переездов, утверждённую ещё МПС России (ЦП/566 от 29.06.1998.). И заложить в ней правило, что переезд может быть закрыт только при вводе в эксплуатацию путе-

## Закрытие переездов без строительства путепроводов не решает проблему безопасности движения

переезд 64-й км. Жители пишут: «Как же нам теперь выбираться в город, как привезти уголь и проехать санитарной машине, если кругом болота и пруд? Не пройти к автобусу, а детям – в школу. Мы – в ловушке».

А в Свердловской области сложилась ситуация, на которую обратило внимание Главное управление МЧС: «29 мая 2008 года уровень воды в реке Туре поднялся на 45 см, возможно подтопление мостов. Между тем железнодорожный переезд 262-й км разобран. Подразделения пожарной части не смогут осуществлять защиту населения и территорий посёлков Первина, Сутормина,

провода или тоннеля на расстоянии не более одного километра. Следует также принять решение о финансировании строительства таких путепроводов, тоннелей и других развязок в местах пересечений железнодорожных путей и автомобильных дорог за счёт бюджетов регионального и федерального уровня. Это повысит уровень безопасности на переездах. А прекращение практики закрытия переездов повысит авторитет железных дорог в глазах населения. Иного пути, на мой взгляд, нет.

Анатолий Иванов,  
почётный железнодорожник

## Инфраструктура

### Есть программа

РЖД повышают безопасность



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

ОАО «РЖД» утвердило программу повышения безопасности движения на железнодорожных переездах на 2011–2015 годы.

В 2011–2015 годах планируется провести капитальный ремонт более 2,2 тыс. переездов. На 1949 объектах будут уложены резинотехнические настилы, 219 переездов будут оборудованы автоматической переездной сигнализацией, а на 83 её модернизируют. Шлагбаумами оснастят 38 переездов. Устройства ограждения появятся на 203 объектах.

Предусмотрено оборудование устройствами видеонаблюдения и видеофиксации более 600 переездов. На 131 объекте будут установлены новые светофорные головки на

светодиодах. Также запланированы работы по улучшению энергоснабжения на 437 переездах и по улучшению освещения – на 674.

Кроме того, предполагается дальнейшее сокращение количества пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне. Для этого за счёт средств федерального бюджета будет построено 65 путепроводов.

Всеволод Колупаев

#### Справка «Гудка»

На сети РЖД эксплуатируется свыше 11 тыс. переездов, из которых 2,3 тыс. обслуживается работниками железнодорожного транспорта.

## Разработка

### «Зебра» на рельсах

Учёные МИИТа уточнили требования к пешеходным переходам через пути

Сотрудники Управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» и специалисты Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) разработали комплексные характеристики всех требований, предъявляемых к пешеходным переходам через железнодорожные пути.

Подобные переходы, расположенные на одном уровне с верхом головок рельсов, относятся к зонам повышенной опасности. В последние годы железнодорожники многое делают для снижения риска травмирования граждан в указанных зонах.

Одной из наиболее эффективных мер по предупреждению несчастных случаев является оборудование пешеходных переходов устройствами автоматической сигнализации о приближении поезда.

Учёные вуза рассчитали время, за которое необходимо извещать пешеходов о подходе поезда. Для этого они использовали математический метод определения экстремальных значений функций распределения потока пешеходов. Оказалось, что только на вос-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Пешеходам выделили дорожку через пути шириной 75 см

приятие человеком сигнала, запрещающего движение через пути, и принятие им решения об остановке требуется до 6 секунд. Поэтому извещать людей о приближении поезда нужно с большим запасом времени, чтобы даже самые «задумчивые» пешеходы смогли либо ускориться, либо повернуть назад.

Кроме того, сотрудники университета определили минимальные безопасные расстояния от рельсов пересекаемого пути в случае пропуска поезда. Они составляют от 2,5 до 5 м в зависимости от максимальной скорости движения, уста-

новленной для конкретного участка железной дороги.

Специалисты МИИТа также уточнили размеры пешеходного перехода, необходимые для свободного пропуска людей в обе стороны.

Согласно расчётам, минимальная ширина каждой из полос движения должна составлять не менее 75 см. При этом пропускная способность пешеходных дорожек, примыкающих к переходу, должна быть не меньше, чем самого перехода.

Это позволит избежать заторов перед путями и даст возможность людям быстро покинуть зону вблизи железной дороги в случае опасности.

Андрей Стрельцов

## Вопрос дня

Что, на ваш взгляд, нужно сделать, чтобы уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий на переездах?

Александр Сериков, депутат Законодательного собрания Нижегородской области:

– Как я понимаю, главная причина ДТП на переездах – пересечение путей с нарушениями правил со стороны водителей. А значит, необходимо добиться неотвратимости наказаний. Надо, чтобы каждый факт был выявлен и об этом водители помнили. В таком случае разумно поставить на переездах видеокамеры, а не просто повесить вывески о том, что они установлены.

Раид Фатхудинов, сотрудник отдела пропаганды УГИБДД ГУВД по Ростовской области:

– Гарантированно избежать ДТП на переездах поможет только разведение в разные плоскости железнодорожного и автомобильного движения. Однако это возможно далеко не всегда, поэтому я считаю, что очень хорошо себя зарекомендовали устройства ограждения переезда. Что касается законодательной части, то здесь нарушение ПДД карается достаточно жёстко – лишение прав, поэтому дальнейшее ужесточение я целесообразным не считаю.

Егор Гронский, автомобилист (Московская обл.):

– Мой дом расположен неподалёку от пешеходного настила через пути. И пока этот переход не оборудовали ограждениями, светофором с зуммером и предупреждающими плакатами, на нём погибли несколько человек. После того как я своими глазами видел кричащих в голос родителей сбитого насмерть мальчика, я через переход хожу крайне осторожно, много раз оглядевшись. Мои соседи – тоже. Поэтому я уверен: единственный способ снижения ДТП на переездах – установка больших фотографий покорёженных в подобных авариях машин. Пусть жутких. Но это – не великая плата за человеческую жизнь.

Денис Тарабанов, начальник дистанции пути Батайск Северо-Кавказской железной дороги:

– Оптимальным вариантом было бы оборудование всех переездов УЗП. Мне пришлось бытывать в Финляндии, и там это отлично работает. И у нас переезды, оборудованные УЗП, показали себя с самой лучшей стороны. Однако это очень дорогостоящий проект. Более дешёвым, но тоже действенным вариантом было бы оборудование всех переездов устройствами видеонаблюдения. Блок памяти и простая чёрно-белая видеокамера стоят недорого. Информация с них должна регулярно передаваться в ГИБДД для наказания нарушителей. Думаю, что неотвратимость наказания серьёзно повлияла бы на снижение количества ДТП на переездах.

Светлана Поддубная, пассажир (станция Звенигород, МЖД):

– Надо закрыть все переезды и построить путепроводы. Тогда поезда и машины не будут «встречаться». Но для этого нужны большие деньги. Правительству надо принять программу и выделять на её исполнение каждый год средства.

Олег Костюк, и.о. главного инженера службы пути ОЖД:

– Необходимы вложения в специальное оборудование переездов. Оно включает в себя блокираторы движения автомашин: снизу поднимаются плиты, которые перегораживают путь, и их при всём желании не объехать. Кроме того, переезды должны быть снабжены автоматической сигнализацией. Она позволяет своевременно предупредить водителей о приближении поезда. А переезды, по которым едет мало машин, надо просто закрывать. Ещё один способ борьбы с нарушениями – профилактика ДТП. Для этого железнодорожники вместе с представителями ГИБДД проводят рейды и проверки. Дежурные по переезду фиксируют допускаемые водителями транспортных средств нарушения Правил дорожного движения. А результаты проверок и информация о нарушениях направляются для принятия мер в ГИБДД и автодорожные предприятия.

Иван Григорьев, автомобилист Красноярска:

– Если уже не помогают обращения и просьбы к водителям – соблюдать установленные правила движения через переезд, то тогда нужно переходить к более конструктивным мерам. К примеру, установить на переездах видеокамеры или видеофиксаторы – проскочил лихач на «красный», его номер сразу же на плёнку и записали. Конечно, это затратное мероприятие, но можно и кое-где мужики поставить, припугнуть. И ещё аварий на переездах будет меньше, если начать делать нормальные дороги – в обход железнодорожных путей, мостовые или тоннельные переезды. Вот на станции Маганская есть такой тоннельный проезд, но весной и осенью, в распутицу, эксплуатировать его нельзя. А сделали бы к нему нормальную дорогу, нужно-то всего несколько сотен метров заасфальтировать, и проблем бы не было.



КОНКУРС КРАСОТЫ

Обаяние весны

Магистралей выбирали своих «мисс»



Все конкурсантки – истинное украшение российских железных дорог



Начальник КРЖД Владимир Рейнгардт посочувствовал председателю жюри конкурса Анне Прохоровой: выбрать победительницу было очень непросто



Для объявления победительниц начальник СВЖД Владимир Супрун пригласил на сцену певицу Катю Лель



Почти месяц девушки занимались с хореографами и на сцене держались великолепно



Даже сложные задания железнодорожницы выполняли с ослепительными улыбками



За время подготовки к конкурсу конкурентки успели подружиться



Юлия Пахолкова не ожидала, что сможет обойти 23 других претенденток в борьбе за звание «Мисс Свердловская магистраль»



«Мисс Серебряная магистраль-2011» стала инструктором по спорту дирекции социальной сферы КРЖД Кристина Воронова

В прошлую субботу на Красноярской и Свердловской дорогах выбирали самую очаровательную, обаятельную, талантливую и остроумную железнодорожницу. Корреспонденты «Гудка» оценили нелёгкий выбор жюри.

Красноярская

Как только переступаешь порог Красноярского музыкального театра, где в шестой раз выбирают «Мисс Серебряная магистраль», сразу же попадаешь в атмосферу праздника. Нарядные женщины под аккомпанемент духового оркестра неторопливо прогуливаются в фойе. Однако те, кому придётся побороться за титул первой красавицы, – за кулисами. Здесь не всё так степенно и размеренно. До начала шоу – десять минут. Ещё есть время, чтобы подправить причёску, довести до совершенства макияж и повторить слова «Визитки».

В тесном коридорчике закулисья участница под номером восемь – инструктор по спорту дирекции социальной сферы КРЖД Кристина Воронова повторяет со своим партнёром на танцевального номера. «Кристина, достаточно уже репетировать. Дай хоть минутку дух перевести», – устало вздыхает партнёр. «Смотри мне, не ошибись», – она грозит ему пальчиком и скрывается за дверью гримёрки.

В гримёрке, пропитанной запахами лака, косметики и духов, тоже суматоха. «Девчонки, помогите, пожалуйста, пояс на платье завязать», – обращается к соперницам участница под номером два, специалист-аналитик Красноярской дирекции сетевой коммуникационной компании Юлия Николаева. Ей тут же спешат на помощь.

«За неделю, пока готовились к конкурсу, мы подружились. Не чувствуем себя конкурентками, хотя каждая из нас хочет победить», – рассказывает Юлия. – А ещё за это время мы столько узнали о себе много нового. Я, к примеру, никогда и не думала, что у меня очень хорошие вокальные данные».

Под звуки вальса двенадцать красавиц выходят на сцену. Несмотря на озорной блеск в глазах и горделивую осанку, заметно, что они волнуются. На помощь приходят болельщики. Рядом со мной родители одной из участниц – юриста железнодорожной больницы Нины Гуляевой. К конкурсу они подготовились основательно – над головой внушительных размеров плакат со словами: «Нина, мы с тобой!»

Уже в первом испытании – «Визитка» – девушки проявляют творческие способности. Многие из них с любовью рассказывают о работе на магистральной, об увлечениях и жизненных планах. Так, Яна Геенко, техник технического участка дирекции социальной сферы КРЖД, мечтает о собственном доме и большой семье: «Мы с мужем хотим троих ребятишек – это как минимум. Но если руководство магистральной поможет взять жильё в ипотеку, то их будет гораздо больше».

После «Визитки» – вокальный конкурс и танцевальное шоу. Что может быть лучше страстного танго, которое танцуют одновременно двенадцать прелестных девушек? Трудно представить, что ещё неделю назад кто-то из них считал зарплату, кто-то регулировал движение поездов на станции, а сейчас так профессионально двигается на сцене.

Однако нашлись и недовольные. Как оказалось, мужскому коллективу магистральной тоже хочется внимания. «Мы поём и пляшем, за троих мы пашем. Или будет

у нас конкурс, или до свидания», – ставят ультиматум начальнику дороги мужчины. На магистральной разбрасываются кадрами не привыкли. Поэтому начальник КРЖД Владимир Рейнгардт тут же обещает сильной половине магистральной со следующего года проводить подобные шоу.

Свердловская

В Екатеринбургском ДК «Железнодорожник» о конкурсе для мужчин заговорили сами конкурсантки. Здесь в четвёртый раз выбирают «Мисс Свердловская магистраль». В первом отделении зрители любуются на всех 23 конкурсанток, которые почти месяц готовились выйти на сцену: занимались с хореографами, специалистами по сценической речи и движению. Девушки представляются, в стихах рассказывают о своих планах на будущее, танцуют и ослепительно улыбаются. Судя по тому, как долго совещаются после первого отделения члены жюри, выбрать из 23 красавиц 12 финалисток не так-то просто. Прошедшие во второй тур, получают награду в одной из 12 номинаций.

Когда ведущий объявляет начало тура вопросов и ответов, красавицы перехватывают инициативу и заявляют, что не будут отвечать на вопросы, а сами будут спрашивать. «Почему на железной дороге не проводятся конкурсы красоты для мужчин?» – интересуют участницы. Члены жюри вполне ожидаемо отвечают, что затмить прекрасных железнодорожниц им всё равно не удастся. «Какой узел нельзя развязать?» – задают каверзный вопрос красавицы, очевидно, ожидая услышать о железнодорожных узлах. Но жюри уверяет конкурсанток, что было бы желание – и развязать можно любой узел – и морской, и сортировочный.

Ещё одно отступление от традиционных правил конкурсов красоты – отсутствие дефиле в купальниках. Вместо этого красавицы выходят на подиум в роскошных вечерних платьях.

Победительницы

Титул первой вице-мисс КРЖД достаётся Юлии Николаевой, второй вице-мисс становится дежурная по станции Зеледево Ольга Дородная. И, наконец, выигравший титул получает Кристина Воронова. Она примеряет корону, принимает поздравления и денежную премию, а также iPad от дорпрофсожа. Улыбается сквозь слёзы. «Это слёзы радости, – признаётся она. – Я стремилась к победе!»

А в Екатеринбурге для объявления победительниц начальник СВЖД Владимир Супрун приглашает на сцену певицу Катю Лель. Первой вице-мисс становится бригадир Кушвинского участка Центра эксплуатации и ремонта Анна Ашихмина, второй вице-мисс – электромеханик Шарташской дистанции электроснабжения Виктория Кортосова. Главной железнодорожной красавицей в этом году признаётся Юлия Пахолкова. Девушка работает штамповщицей участка комплектовки Камышловского электротехнического завода – филиала ОАО «ЭЛТЕЗА» и о конкурсе узнала в профкоме. «Я никак не ожидала победы. Конечно, было непросто, но я очень рада. Я стала более собранной, уверенной, готова идти к достижению цели», – сказала она.

Олеся Мизинко  
Бера Морозова  
Фото Вячеслава Белова,  
Руслана Казакова



## ОБРАЗОВАНИЕ

## Непозволительная льгота

Дети-инвалиды и сироты  
БУДУТ ПОСТУПАТЬ В ВУЗ НА ОБЩИХ ОСНОВАНИЯХ

**ПРОЕКТ НОВОГО ЗАКОНА «ОБ ОБРАЗОВАНИИ» ПРЕДУСМАТРИВАЕТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРИЁМА В ВУЗЫ. В ЧАСТНОСТИ, СУЩЕСТВЕННО УРЕЗАЕТСЯ КОЛИЧЕСТВО КАТЕГОРИЙ АБИТУРИЕНТОВ, КОТОРЫЕ СМОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ВНЕКОНКУРСНОЕ ЗАЧИСЛЕНИЕ В ВУЗ.**

Сейчас правом внеконкурсного зачисления могут воспользоваться сироты, инвалиды, молодые люди в возрасте до 20 лет, имеющие только одного родителя – инвалида I группы, а также контрактники, отслужившие в ВС не менее 3 лет, и участники боевых действий. Чтобы быть зачисленным, льготнику достаточно сдать три ЕГЭ чуть выше порога, объявленного приёмной комиссией, и предоставить справки.

По словам председателя комитета Госдумы по образованию Григория Бальхина, в проекте закона льготы оставлены только для небольшой группы лиц, в том числе военнослужащих. Остальным предлагается другая модель поступления, похожая на рабфак: подготовительные отделения будут бесплатно готовить нынешних льготников к поступлению на общих основаниях. «Такие отделения будут создаваться не в каждом вузе, они, скорее всего, будут междузовскими», – пояснил Григорий Бальхин.

Эксперт Всероссийского фонда образования Олег Сергеев считает, что отмена льгот вернёт здоровую конкуренцию в приёмные комиссии: «Широкий список льгот для абитуриентов привёл к тому, что в вузы принимаются ребята по льготам, а не по знаниям. Уровень их подготовки в сравнении с другими абитуриентами весьма невысок. Количество ребят, имеющих льготы, в некоторых случаях приводит к фактическому исключению из конкурса абитуриентов с высокими баллами по ЕГЭ».

В вузах с этим аргументом согласны, правда, замечают, что льготники были единственной категорией абитуриентов, которая позволяла иметь дело с живыми людьми, а не результатами тестов.

– По результатам ЕГЭ, которые мы получаем по почте, невозможно понять, кто придёт к нам после зачисления. Ребята же с ослабленным здоровьем имеют право сдавать традиционные экзамены. Это по-

Льготников-абитуриентов хотят поставить в общую очередь

зволяет нам установить контакт с такими абитуриентами ещё на стадии приёма – возможность понимать, что человек пришёл к нам осознанно, а не просто «шёл мимо». И потом такие ребята старательнее относятся к учёбе, – пояснил первый проректор ПГУПС Александр Ледяев.

По его мнению, подготовительные отделения едва ли смогут реально повлиять на уровень подготовки льготников. «Большой вопрос, как будут организованы курсы и как будет обеспечиваться их доступность для льготников, особенно из отдалённых населённых пунктов, – говорит Александр Ледяев. – Если предполагается, что ребята будут проходить подготовку дистанционно, через Интернет, то нелишне вспомнить, что в стране дороги-то есть не везде, не говоря уж о других средствах коммуникации».

Отмена внеконкурсного приёма фактически идёт вразрез с заявленными государством целями о поддержке людей с ограниченными возможностями, считает исполнительный директор тамбовского отделения Ассоциации молодых инвалидов России «Аппарель» Людмила Макарова.

– Будем честны: у инвалида или сироты не много шансов обойти здорового и благополучного человека в конкурсном испытании – их базовая подготовка заведомо слабее, – говорит она. – Возражения, что раз они не готовы к получению высшего образования, то и специалисты из них получатся слабые, отбить нечем. Но для таких ребят высшее образование – единственная возможность найти себя в жизни. В вузе они постепенно осваивают программу обучения и имеют возможность трудоустроиться, адаптироваться в обществе.

У законодателей осталось не много времени, чтобы определиться, что важнее – доступность образования «для всех» или интересы бизнеса как основного потребителя подготовленных вузами кадров. Рассмотрение закона об образовании пока отложено, но уже понятно, что документ примут до наступления нового учебного года.

**ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА**

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## Зачитайте права

МВД выпустило памятку к закону «О полиции»

**Людам подскажут, как уважительно общаться с полицейскими.**

МВД опубликовало на своём сайте в помощь гражданам красочную памятку к закону «О полиции». В ней с помощью картинок, схем, таблиц и даже комиксов рассказывается, как должен вести себя полицейский, на что он имеет право, а на что нет.

Так, прежде чем обратиться к человеку, постовой должен назвать свою фамилию и должность и по первому требованию предъявить служебное удостоверение. Просто так потребовать документы полицейский права не имеет – он должен объяснить причину и цель обращения: например, сказать, что прохожий напоминает человека, объявленного в розыск, и предъявить фоторобот. Если человек сам обратился к полицейскому, страж порядка всё равно должен предоставить, внимательно выслушать и принять меры в пределах своих полномочий или выяснить, кто может помочь.

Теперь в нашей стране появилось и обязательное зачитывание прав при задержании. Надевая на задержанного наручники, полицейский дол-



Форма – прежняя, а обращение – новое

жен напомнить, что у того есть право на адвоката, на услуги переводчика, на уведомление близких родственников и на отказ от дачи показаний. Ещё одно нововведение закона «О полиции»: каждый задержанный имеет право на телефонный звонок в течение трёх часов после того, как он попал в руки стражей порядка.

Лидер движения «За права человека» Лев Пономарёв считает, что памятка МВД будет полезна людям, так как любой рано или поздно сталкивается с сотрудниками органов внутренних дел и должен знать свои права. Тогда он сможет

упрекнуть полицейских в неподобающем поведении, аргументированно подтвердить свои претензии. «Но не стоит обольщаться, – отмечает Лев Пономарёв. – Одно дело, что написано на бумаге, и совсем другое – как будет вести полицейский в реальности: в брошюре описан его идеальный образ. Смогут ли сотрудники МВД дотянуться до высокой репутации полицейского, которую они сами создали, – большой вопрос. Пока мы видим только смену названия».

Председатель координационного совета профсоюза сотрудников милиции Москвы Михаил Пашкин считает, что памятка нужна в первую очередь самим полицейским. «Это должна быть настоящая книга сотрудников МВД», – уверен он.

При этом, по его мнению, ни смена названия, ни брошюры не изменят полицию, если сотрудникам органов правопорядка не предоставят серьёзные социальные гарантии. «Иначе у нас будет, как в Армении, – сказал «Гудку» Михаил Пашкин. – Там милицию переименовали в полицию 10 лет назад, но денег не добавили, и всё осталось, как было».

**МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ**

## РЕЗОНАНС

## Убойный цинизм

Волгоградская чиновница прикрылась именем премьера,  
чтобы не помогать ветерану войны

**В АДМИНИСТРАЦИИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ИНВАЛИДА ВОЙНЫ ГОТОВЫ ПРИНЯТЬ ТОЛЬКО ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ ИЗ КРЕМЛЯ.**

Ходить по кабинетам ветерана Василия Чугунова заставила нужда. В свои 84 года фронтовик вторую зиму подряд в буквальном смысле замерзает. В старом доме, где он живёт, отключено отопление, и вместо батарей работают четыре слабеньких обогревателя. Поэтому практически вся пенсия уходит на оплату электричества.

Проблемы начались в 2008 году. После смерти жены Василия Николаевича хозяином половины родительского дома стал родной сын Николай, получив его по наследству. Он-то и отключил отопление, когда отец отказался поделить в придачу и участок в шесть соток. Старик полагал, что это дело и так решённое, но после его смерти. Но сын рассудил иначе и подал в суд, а пока идёт тяжба, тепла нет ни в семейных отношениях, ни в доме.

– Я хотел сообщить губернатору, что у меня нет больше сил жить в холоде, но меня к нему не пустили. Такое вот отношение к фронтовикам у нас. Зато про меня обязательно вспомнят к Дню Победы, – говорит Василий Чугунов.

От ворот поворот ветерану Великой Отечественной в присутствии свидетелей дала заведующая отделом по приёму граждан обладминистрации Вера Сторублёвцева. Она заявила, что «губернатор принимает граждан только по личному указанию Путина», мало того, приём глава региона не

Общение с бюрократами зачастую похоже на «русскую рулетку»: если «повезёт», то стресс и валидол гарантированы

будет вести весь март. Попытка записаться на следующий месяц также не увенчалась успехом. Да и вообще не факт, заявила чиновница ветерану, что вопрос решится после визита к губернатору, потому что «вас не поддерживает районная власть».

Как говорит адвокат ветерана, спастись Василию Николаевичу от холодов всё труднее. Сказываются годы, фронтовые раны, да и семейная распря здоровья не добавила: после судов с сыном пришлось несколько месяцев лечиться в военном госпитале.

**Завотделом заявила, что «губернатор принимает граждан только по личному указанию Путина»**

Губернатор же области о ветеранах помнит. На сайте администрации 23 февраля он с «особой теплотой» выразил «слова глубокой признательности всем, кто сражался на фронтах Великой Отечественной».

А вот ощутить признательность воочию фронтовикам, оказывается, непросто. Как выяснил «Гудок», получить информацию о приёме к губернатору в администрации невозможно. В разгар рабочего дня телефон заведующей отделом по приёму граждан не отвечает, и также безмолвствует телефон, по которому посоветовали обратиться в справочной службе аппарата. Обивать пороги тоже, судя по всему, бесполезно.

Потому инвалид заявил местным СМИ, что намерен отправиться в Москву и добиваться личной встречи с премьером Владимиром Путиным, чтобы глава правительства поручил губернатору принять его.

Хорошо, что у ветерана хватает присутствия духа воевать с бюрократами, ведь у некоторых просто опускаются руки. «Гудок» писал в прошлом году, как 91-летняя фронтовичка из Омской области, не сумев доказать властям, что достойна благоустроенной квартиры вместо обветшалого домика без удобств, свела счёты с жизнью.

По словам председателя Ассоциации адвокатов России за права человека Евгения Архипова, случаи, когда чиновники на ме-

стах действуют как удельные князьки, не единичны. «В нашей практике это происходит повсеместно, но случай в Волгограде уникален тем, что речь идёт о ветеране войны, – сказал он. – Фронтовики остались немногие, и решению их жилищных проблем президент страны уделяет первоочередное внимание. Однако чиновники на местах все усилия государства сводят на нет. Огласка этой истории – лучший способ борьбы с бюрократией. К тому же ни один глава региона не заинтересован в том, чтобы о подобных неприглядных фактах узнавали в федеральном центре».

**ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА**

## Личные финансы

## Протянут срок

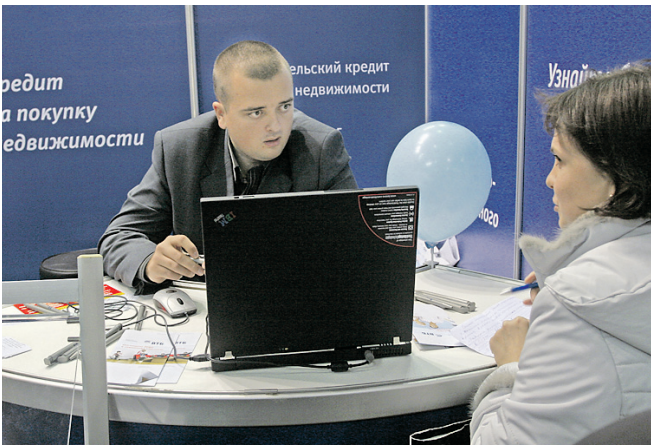
Банки борются за то, чтобы досрочное погашение кредитов осталось платным

**Ассоциация региональных банков хочет законодательно закрепить кредитные комиссии.**

Она разработала законопроект, в котором обозначен полный закрытый перечень комиссий, который кредитные организации могут взимать с заёмщиков. Согласно документу в полную стоимость кредита будут входить плата за выдачу займа, комиссия за ведение и обслуживание банковского счёта, а также за выпуск кредитных и дебетовых карт.

Помимо этого, в паспорте кредита должны быть указаны штрафы за просрочку, комиссии за досрочное погашение кредита, платёж за оформление кредитного договора. Таким образом, Ассоциация региональных банков протигнорировала рекомендации Роспотребнадзора и Высшего арбитражного суда (ВАС). Ещё в 2009 году президиум ВАС вынес постановление, согласно которому банки не имеют права брать с заёмщиков плату за открытие и обслуживание ссудного счёта. «Поборы» были запрещены с подачи Роспотребнадзора.

А недавно ВАС вынес на суд общественности проект обзора судебной практики по наруше-



Банкиры не хотят применять популистские меры

ниям банками закона о защите прав потребителей. В частности, ВАС хочет запретить банкам взимать комиссии за досрочное погашение кредитов. Однако в законопроекте Ассоциации региональных банков все эти комиссии присутствуют. «Мы идём по другому пути, – заявил вице-президент ассоциации Олег Иванов. – Если банки лишит одной комиссии, они придумают другую. Поэтому мы хотим, чтобы все дополнительные платежи были чётко видны заёмщику ещё до заключения договора. И тогда он сможет выбирать».

Что касается рекомендаций ВАС, то, по мнению Олега Иванова, если президиум Высшего арбитражного суда действительно примет решение о том,

что комиссии за досрочное погашение кредита незаконны, будет создана опасная ситуация. «Эти комиссии действуют уже 20 лет, – напомнил эксперт. – И раньше никаких нареканий ни со стороны Центробанка, ни со стороны Роспотребнадзора не было. А теперь вдруг выясняется, что всё это время кредитные организации нарушали закон. То есть получается, что заёмщики, которые брали кредиты в прежние годы, могут потребовать деньги, потраченные на комиссии, обратно».

Олег Иванов уверен, что право заёмщика на досрочное погашение кредита должно быть прописано не в рекомен-

дациях суда, а в законе, который обратной силы не имеет.

И такой документ уже есть. Это законопроект «О потребительском кредитовании», который был разработан ещё в 2008 году, но до сих пор так и не был принят. На сегодняшний день комиссии за досрочное погашение кредита у каждого банка по каждому кредиту разные. Например, по ипотеке они могут составлять 4% от суммы досрочного платежа.

Между тем начальник аналитического управления Банка корпоративного финансирования Максим Осадчий считает, что требование отмены комиссий за досрочное погашение кредитов – популистская мера. «Банк потратил время и деньги на то, чтобы оформить кредитную сделку, – пояснил Максим Осадчий. – Он мог включить эти расходы в процентную ставку равномерно на весь срок кредита. И вдруг выясняется, что клиент, по сути, обманул банк и деньги ему были нужны не на длительный срок, а скажем, на несколько месяцев или даже дней. Кроме того, банк вынужден нести дополнительные расходы по размещению досрочно возвращённых денег. Как ещё отбить свои затраты, если не с помощью комиссий?»

**МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ**



БАСКЕТБОЛ

В погоне за лидером

«Локомотив-Кубань» на своей площадке расправился с ЦСКА – 74:68. Эта встреча для железнодорожников была сверхпринципиальной. Не стёрся ещё из памяти игроков и тренеров «Локо» матч первого круга против армейцев, где кубанцы уступили лишь в овертайме. Но и ЦСКА успех в этом матче был нужен кровью из носу. Игра против «Локомотива-Кубани» стала первой для Йонаса Казлаускаса на посту главного тренера москвичей. И начать свою работу он мечтал с победы. Но «Локо» на этот раз оказался сильнее. Лишь в начале встречи преимущество было на стороне гостей, которые выиграли первую четверть. Оставшаяся часть матча прошла под диктовку хозяев. Отличился Алексей Суровцев, который набрал 14 очков, сделал 9 подборов, 8 результативных передач и 7 перехватов. «Локо» одержал первую победу над ЦСКА за последние четыре года. Железнодорожники вышли на второе место в турнирной таблице, и у них лишь на одну победу меньше, чем у казанского УНИКСа.

Виктор Романов

ФЕХТОВАНИЕ

Укол в Таллине

Представитель ЦСК «Локомотив» Павел Сухов стал победителем этапа Кубка мира по фехтованию на шпагах. Павел Сухов и его товарищи Антон Авдеев, Алексей Тихомиров и Сергей Ходос заняли



ФОТО: REUTERS/MAMA.RU

Представитель ЦСК «Локомотив» Павел Сухов одержал первую победу в сезоне

первое место в командном турнире на этапе Кубка мира в Таллине. Наши спортсмены сначала одолели команду Бразилии, затем в 1/8 финала обыграли итальянцев – 45:40, в четвертьфинале одолели эстонцев – 45:40, а в полуфинале выиграли у сборной Китая – 32:25. В поединке за «золото» россияне сошлись с командой США. Схватка получилась упорной, и наши фехтовальщики победили – 27:26. Российские шпажисты превали семилетнюю серию без побед на этапах Кубка мира. До этого выиграть турнир такого уровня сборной России удавалось в марте 2004 года в Париже.

Виктор Романов

ГИМНАСТИКА

В честь юбилея

В Иванове прошёл открытый Всероссийский турнир по художественной гимнастике, посвящённый 75-летию общества «Локомотив». Соревнования, организаторами которых выступили ЦСК «Локомотив» и Федерация художественной гимнастики Ивановской области, прошли в личном многоборье и в групповых упражнениях. В турнире приняли участие спортсменки из 17 регионов страны. Особо отличились гимнастки из Иванова. Например, Альбина Сабитова и Камила Каюмова заняли два первых места в индивидуальных соревнованиях по программе мастеров спорта. Отметим специалистов и выступление Вероники Рудычевой, ставшей первой среди девочек 1999 года рождения.

Соревнования во всех возрастных категориях прошли на высоком уровне, да и организация была отличной, что смогли оценить и болельщики – на трибунах нового спортивного комплекса «Спартак» не было свободных мест. Посетили соревнования и ветераны «Локомотива», которые внесли большой вклад в развитие художественной гимнастики в Иванове, – заслуженный тренер России Фаина Алфёрова и Алевтина Щёлокова. Теперь ведущие гимнастки РФСО «Локомотив» выступят на международном турнире «Балтийская жемчужина», который пройдёт в конце марта в Калининграде. Организаторами соревнований, в которых также примут участие представители Болгарии, Литвы, Латвии, Белоруссии, Украины, выступают ЦСК «Локомотив» и Агентство по спорту Калининградской области.

Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприроджел. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Линия атаки

Победный Сплит

Воспитанники школы «Локо» выиграли турнир в Хорватии



ФОТО: АЛЕКСАНДР РОМАНОВ

На исходе зимы воспитанники спортивной школы ФК «Локомотив» (Москва) добились очередной европейский трофей. В хорватском Сплите команда 15-летних юношей, возглавляемая бывшим форвардом «Локо» Александром Катасоновым, выиграла турнир Adriatic Cup.

Соперниками московских железнодорожников были юношеские команды известных клубов Хорватии, Словакии и Албании. Воспитанники «Локо» провели шесть матчей и в каждом одержали победы.

В своей группе подопечные Александра Катасонова в трудной борьбе взяли верх над сплитским «Адриатиком» – 2:1, а затем с лёгкостью разобрались со словацким «Винодолом» – 3:0 и хорватской «Динарой» – 7:0. На стадии четвертьфинала железнодорожники одолели местный «Сплит» – 3:1, а в полуфинале одержали крупную победу над очередной хорватской командой – «Шибеником», 3:0. Наконец, в матче за первое место им противостояли воспитанники загребского «Динамо», и хотя во втором тайме москвичи остались в численном меньшинстве, добытое в первой части встречи минимальное преимущество они сумели сохранить и в итоге праздновали успех – 1:0!

Корреспондент «Гудка» беседовал с наставником обладателей кубка Adriatic Cup по возвращении их в Москву. – **Какие задачи вы ставили, отправляясь на соревнования Adriatic Cup?** – Наверное, вы знаете, что наши команды «локомотивщиков» регулярно встречаются с воспитанниками ведущих школ Германии, Голландии, Испании, Италии – стран – лидеров

На ADRIATIC CUP РАВНЫХ МОСКВИЧАМ НЕ БЫЛО

европейского футбола. Но на этот раз мы приняли решение попробовать себя в «боях» с командами бывшей Югославии. Та же Хорватия во все времена дарила миру ярчайших звёзд, и нам очень хотелось посмотреть, как в ней построен тренировочный процесс и на деле выяснить, сильнее или слабее мы местных молодых футболистов.

– **И что, удалось выяснить, как там у них?**

– Оказалось, что на Балканах игра развивается ничуть не меньшими темпами, чем у нас в России. И показatelj тому – не только уровень подготовки молодых спортсменов, но и отличная футбольная инфраструктура. Ну а организация турнира

статочно легко, но все остальные прошли, как говорится, от ножа. К примеру, встреча с «Адриатикой» – командой, которая на правах хозяина считалась фаворитом турнира. На трибунах собралось множество болельщиков, и своих эмоций они не жалели. Были моменты, когда арбитры не замечали офсайдов, и здесь уже своих эмоций не могли сдержать мы. Впрочем, это футбол – иначе в нашем деле не бывает. Когда мы повели со счётом 2:0, судья «придумал» пенальти в наши ворота. И, я думаю, вы понимаете, каким было напряжение на футбольном поле! Но, слава Богу, пропустив гол, мои пацаны уверенности в собственных силах не утратили.

В финальном матче «Локо» больше тайма пришлось играть в численном меньшинстве, но он выстоял и победил

Adriatic Cup заслуживала самых высоких похвал. Правда, тёплых слов порой не заслуживало поведение болельщиков. Да, стоит отдать им должное – свои команды они поддерживают отчаянно, а трибуны чаще всего заполнены до отказа. Но, к примеру, во время нашей первой игры – с «Адриатиком» – местный фанат нагнул одному из моих подопечных. Конечно, скандалить после этого мы не стали, но, признаюсь, было крайне неприятно. Кроме того, по традиции хозяевам старались «помогать» судьи....

– **Тем не менее наша команда выиграла все шесть матчей, и создавалось впечатление, что общую победу вы добыли не особо напрягаясь.**

– Ну что вы – так говорить нельзя. Да, пара встреч «далась» нам до-

С «Адриатиком» мы могли бы встретиться и в финале, но на пути к нему он проиграл «Динамо» из Загреба. А ведь это главный соперник. Как следствие, когда в финальном матче мы бились с «Динамо», и трибуны болели за нас. К 20-й минуте мы остались в меньшинстве, и можно долго спорить – прав был арбитр или нет. Вдесятером нам пришлось играть больше тайма, но мы всё-таки выстояли и победили! После этого нас в торжественной обстановке наградили, и с собой в Москву мы привезли медали и красивый кубок.

– **Кто из ваших подопечных в Хорватии выступил наиболее ярко и кто из них со временем может стать по-настоящему серьёзным мастером?**

Андрей Мельников

Биатлон

Успех к празднику

Сборная России открыла счёт медалям на домашнем чемпионате мира

Серебряным призёром в индивидуальной гонке на 20 км стал Максим Максимов, который не допустил на дистанции ни одного промаха и уступил лишь норвежцу Тарьё Бё.

Сразу после завершения индивидуальной гонки, которая прошла akurat в Международный женский день, Максимов прямо заявил, что посвящает свою награду любимой девушке. Однако его медаль стала настоящим подарком всем российским болельщикам. Ведь пять первых гонок не принесли нашим спортсменам ни одной медали. Некоторым уже казалось, что катастрофа неминуема и в Ханты-Мансийске сборная России может остаться вообще без наград. Тем более что многие из тех, на кого мы надеялись, ожиданий в силу разных причин пока не оправдывают.

Светлана Слепцова после провальной для неё смешанной эстафеты на старт больше так пока и не вышла. Максим Чудов и Евгений Устюгов, которые всегда славились быстрым ходом, никак не наберут скорость. Разве что Андрей Маковеев до Ольга Зайцева в спринте заняли четвёртые места. Но в гонке преследования они откатились сильно вниз. Правда, там неплохо выступила представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец, которая в спринте заняла 21-е место, но в гонке преследования, показав девятое время на лыжне, замкнула первую десятку. Но всё это – утешение слабое. И мы довольствовались бы только им, если бы не Максимов.

Он удивил. Ведь и в сборную для участия в чемпионате мира 32-летний Максим попал с трудом. Чтобы выступить в Ханты-Мансийске, он, будучи больным, участвовал в Кубке IBU и надеялся, что ему всё же дадут пробекать на чемпионате хоть одну гонку. Максимова доверили «индивидуалку». И он не подкачал.

В 2008 году Максим на чемпионате мира именно в этой дисциплине стал автором сенсации, выиграв тогда «бронзу». И вот история повторилась. Наши надежды были связаны с Устюговым, Черезовым, Чудовым. Но медаль взял Максимов. И возможно, что для себя не последнюю. Впереди у него как минимум участие в масс-старте. И, может быть, в эстафете.

Роман Вишнёв

Лёгкая атлетика

Лучшие в Европе

Наша команда бегала быстрее и прыгала выше всех

Российские легкоатлеты заняли первое место в общекомандном зачёте на зимнем чемпионате Европы в Париже.

На счету сборной России 15 медалей – 6 золотых, 3 серебряные и 6 бронзовых. Правда, в составе нашей команды отличились в основном представители прекрасного пола, выигравшие пять золотых медалей из шести. В толкании ядра первой стала Анна Авдеева, Дарья Клишина – в прыжке в длину, Евгения Зинурова и Елена Аржакова победили в беге на 800 м и 1500 м соответственно. Добежали до «золота» в эстафете 4x400 Ксения Задорина, Елена Мигунова, Ксения Вдовина и Олеся Красномовец. Из мужчин чемпионом стал лишь Иван Ухов, победивший в прыжке в высоту.

Что касается представителей ЦСК «Локомотив», то они тоже не остались без наград. Екатерина Мартынова выиграла «бронзу» на дистанции 1500 м. Это первая награда Мартыновой на взрослых чемпионатах Европы. Правда, саму спортсменку «бронза» расстроила – она мечтала о «золоте». Екатерина призналась, что допустила тактическую ошибку во время финала. Она слишком рано начала финишный спурт, а на самую концовку дистанции ей сил не хватило.

Елена Задорная стала восьмой в беге на 3000 м. Наша спортсменка имела хорошие шансы на медали, но уже по ходу забега кто-то из соперниц наступил Елене на ногу. У неё стелета шиповка, и, пока Задорная обувалась, конкуренты убежали далеко вперёд.

К сожалению, не смогла побороться за награды Мария Кучина. На своём первом чемпионате Европы среди взрослых 18-летняя спортсменка остановилась в шаге от финала, заняв в итоге 9-е место.

Роман Вишнёв

Кроссворд

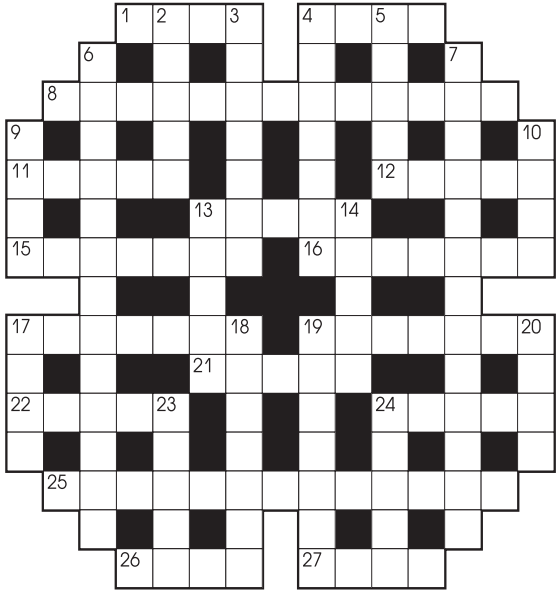
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Пресмыкающийся напарник некоторых уличных фотографов. 4. Спиртовой раствор, обожаемый женщинами. 8. Официальное «спасибо» за ударный труд. 11. Карета Золушки после полуночи. 12. Представительница диванной партии в мебельном магазине. 13. Противоположный аноду полюс источника электрического тока. 15. Деньги, эмигрировавшие в другой город по почте. 16. Прибор, держащий под контролем небо. 17. Закладные, имеющие магическую силу. 19. Речушка между водоёмами. 21. Часть тела, через которую бросают. 22. По сравнению с ним стартор – недвижимость. 24. Этим впоследствии оскорбительным словом называли крестьян. 25. Дисциплина, знающая всё о любом треугольнике, кроме любовного. 26. Металл для коробки с патронами. 27. Древний город, погубленный деревянным конём.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Окаменевшая истина. 3. Ниагарская достопримечательность. 4. Устройство для производства конфетти в условиях канцелярии. 5. В народе говорят: «Бешеной собаке ... рубят по уши». 6. Подруга семиструнная под напряжением. 7. Небольшое литературное произведение, написанное в рифму. 9. Тормозная надпись на дорожном знаке. 10. Миг, вырезанный из киноплёнки. 13. Очень большое «лукошко». 14. Нравственная категория, не знакомая Бармалею. 17. Самое популярное в народе спальное место во времена сталинских репрессий. 18. Плод эротических фантазий. 19. Он лежит на столе, его изучают в школе, к нему пылают страстью. 20. Немецкий автомобиль, на эмблеме которого изображены четыре колеса. 23. Командная игра с мячом, где разрешено играть и ногами, и руками. 24. Лимонад у французов.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 4 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Упрямяство. 6. Тенор. 7. Генерла. 8. Каприз. 10. Ножка. 13. Лавина. 16. Салон. 18. Ефремов. 19. Дебош. 20. Отзыв. 21. Конвоир. 22. Нерпа. 24. Адрес. 26. Накар. 29. Ендова. 30. Рулада. 31. Пешка. 32. Новшество. ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Уныние. 2. Ротан. 3. Манеж. 4. Терка. 5. Охапка. 7. Голодание. 9. Занавеска. 11. Огранка. 12. Камфора. 14. Выбор. 15. Решка. 16. Свора. 17. Лазер. 23. Протон. 25. Долото. 26. Напев. 27. Кашне. 28. Тракт.

Главный редактор: Александр Репонин  
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беззубов, Анна Зограф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинов (информационный), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазимасова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамцов (макет)  
Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамцов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский  
Номер вела Анна Зограф.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.  
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перечислении ссылки на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатаковский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы  
Отпечатано: ЗАО «Политеграфический холдинг «Экспресс» №1 (15404) Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-8, а/м «Ваткин», 23 км | Заявка № 11-03-00130 | Подписано в печать в 19.55. | Печатались в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарке, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.