



Темпы роста транспортного индикатора в феврале снизились, повторяется ситуация пятилетней давности. Стр. 5

Медицинские учреждения ОАО «РЖД» лидируют в рейтинге агентства «Эксперт РА»

На Киевском вокзале Москвы состоялась премьера российско-польского спектакля «Железнодорожная опера»

14 марта 2011 года WWW.GUDOK.RU
понедельник WWW.GUDOK.INFO
№ 39 (24759) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 147833
газета 1917 года экземпляра

От редакции

«Локомотив» пошёл по расписанию

Стартовал чемпионат страны по футболу, который, о чём уже сейчас можно с уверенностью говорить, станет самым необычным в современной российской истории. Виной всему стремление нашего большого спортивного начальства хотя бы по форме приблизиться к европейским стандартам и перевести чемпионат на систему осень – весна, которая принята в большинстве стран Старого Света. Вот ради того, чтобы этот переход осуществился, игроки шестнадцати клубов премьер-лиги будут разыгрывать медали на протяжении почти полутора лет. С тем чтобы следующий чемпионат начать уже не весной, а осенью.

Увы, в нашем футболе часто бывает, что сначала решение принимается, а потом уже все начинают ломать голову над тем, как его реализовать. Например, до сих пор непонятно, как в морозы можно демонстрировать качественный футбол. И дело вовсе не в игроках, дело в инфраструктуре, которая к той самой системе осень – весна пока не готова. Даже на таком классном стадионе, как «Локомотив», поле не выдержало испытания зимой и пока непригодно для игры. Поэтому вынуждены были железнодорожники свой первый матч в чемпионате проводить не на родной арене, а в «Лужниках», где есть искусственное покрытие. И такие проблемы не только у «Локо» – у многих клубов премьер-лиги.

Впрочем, обратного хода решению о «европеизации» футбола уже не будет. И клубы не только премьер-лиги, но и первого, и второго дивизионов, где дела со стадионами и полями обстоят ещё хуже, будут выкручиваться каждый как сможет.

Правда, болельщики о таких глобальных проблемах пока позабыли. Они просто радуются, что чемпионат всё-таки начался. И как начался! Уже в первом туре «Локомотив» на пару с «Динамо» выдали потрясающий по интриге и зрелищности матч. Железнодорожники, которые проводили первую официальную игру под началом Юрия Красножана, в итоге выиграли, но нервы болельщикам и тренерам помотали. С другой стороны, драматические матчи футболу как зрелищу идут только на пользу. И если хотя бы половина игр чемпионата по накалу и интриге будут такими же, как встреча «Локомотива» и «Динамо», скучать в ближайшие полтора года нам точно не придётся.

Цифра дня

10662

вагона угля было отгружено за 9 дней марта по сети для предприятий ЖКХ в соответствии с заявленными объёмами. К уровню прошлого года погрузка составила 96%. ЗСЖД отгружено 3363 вагона, или 98% к плану. КРЖД отгружено 4462 вагона, или 115% к заявленным объёмам.

Блиц

Главный фактор

Научно-технический совет наметил пути повышения качества вагоноремонта



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

Николай Бочкарёв, начальник Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД»

Основа качественной работы вагоноремонтного комплекса компании по-прежнему – квалифицированный персонал. Такой вывод, в частности, был сделан в минувшую пятницу на заседании научно-технического совета Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД».

– Николай Алексеевич, о проблемах с качеством вагонного литья хорошо известно, какие ещё узлы и детали грузовых вагонов вызывают наибольшую озабоченность?

– Несмотря на то что в прошлом году количество случаев, связанных с нарушением безопасности движения, удалось снизить на 30%, отказов – на 37%, по итогам первых двух месяцев 2011 года очевидно, что принятых ранее мер недостаточно: отмечен рост нарушений. Неисправность буксового узла остаётся серьёзной причиной их возникновения. 98% подвижного состава эксплуатируется на роликовых подшипниках. Считаю, что установка кассетных подшипников позволит сократить расходы на ремонт колёсных пар. Однако существующая сейчас нормативная база не позволяет перейти на кассетные подшипники.

Ещё одна распространённая причина брака – неисправности автотормозного оборудования.

– В чём, по вашему мнению, залог качественного ремонта подвижного состава?

– Человеческий фактор имеет всё же решающее значение. В настоящее время отсутствует цепочка контроля при ремонте мастер – бригадир – слесарь и при выпуске слесарь – бригадир – мастер. Такую цепочку необходимо создать.

Отношение самих ремонтников к исполнению работы играет решающую роль. Почти 69% брака происходит из-за человеческого фактора, из которых 27% носят непреднамеренный характер, то есть по причине неосторожности, самонадеянности и ошибок в работе персонала.

Среди причин нарушения технологической дисциплины в вагонных депо назвал бы и нарушение режима работы

скорости поезда, и надо с сожалением сказать, что этот показатель не выполняется. В целом по сети, по данным на первую декаду марта, участковая скорость снижена по сравнению с прошлым годом на 2,9 км/ч. Наиболее значительное отставание по этому показателю сложилось на Октябрьской, Свердловской и Северной магистральных. А план по выполнению технической скорости выполняют вообще только три железные дороги», – констатировал Вадим Морозов.

По его словам, в невыполнении плановых заданий есть доля вины большинства хозяйств производственного блока, но наиболее непростое положение сложилось сейчас в таком важнейшем звене перевозочного процесса, как локомотивный комплекс. «Большие проблемы имеются и в секторе ремонта, и в эксплуатации. Так, с начала года отмечено 34 тыс. внеплановых заходов локомотивов в ремонт, что на 25% выше уровня прошлого года», – подчеркнул первый вице-президент компании. Это сви-

детельствует о том, что организация и качество ремонта находятся не на должном уровне.

«9 марта была проведена внеплановая проверка локомотиворемонтных депо Великие Луки и Дно Октябрьской магистрали. Она выявила огромные проблемы и в вопросе качества работы, и в деле организации снабжения запасными частями. Конечно же, такое положение не на всех локомотиворемонтных предприятиях, но тем не менее этот пример весьма показателен», – заявил Вадим Морозов.

Не лучше обстоит дело и в комплексе эксплуатационного локомотивного хозяйства. Согласно нормативам процент неисправных локомотивов из общего числа находящихся в эксплуатации не должен превышать 10%, а в настоящий момент это 30%. Более того, в некоторых депо отмечены случаи фальсификации дежурными по депо реальных показателей.

>Окончание | 3

Промышленность

Вынужденные перемены

Индекс-прогноз отреагировал на потерю официальной статистикой руды

В феврале методология расчёта прогнозного показателя грузовой базы железных дорог претерпела изменения. Но связаны они не с глобальными переменами в грузовой базе или в реальном секторе экономики. Их причиной стали очередные изменения в составе данных Росстата, единственного официального источника статистической информации в стране.

С нового года из основанной на внутренней информации Росстата базы данных Института экономики РАН, которую мы используем в расчётах, исчезла информация об объёмах добычи железной руды. С начала 2010 года, когда было объявлено о реформировании официальной статистики, такое случается часто. Информация о некоторых видах продукции впервые пропала в феврале минувшего года. В публикациях Росстата за январь

2010 года не было данных по производству стали и железной руды. И если информация по стали почти сразу вернулась к потребителю, то по основному материалу, из которого её производят, этого не произошло вообще.

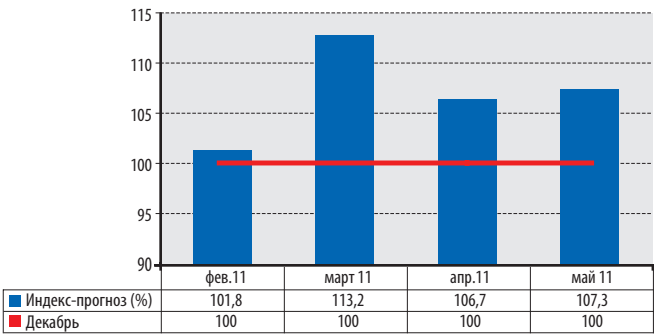
Сейчас эти данные пропали и из базы Института экономики. Из-за этого в методологию расчёта индекс-прогноза были внесены изменения. Из списка

репрезентативных грузов и прогнозных показателей по производству промышленной продукции была исключена руда. Таким образом, теперь в расчётную базу индикатора входят семь грузов, суммарная доля которых в общем объёме погрузки составляет примерно 73%, а не 80%, как это было раньше.

>Окончание | 5

В досье

Индекс-прогноз грузовой базы (февраль – май 2011 года)



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Обошлось без потерь

Сразу два ЧП произошли в минувшую пятницу на Восточном полигоне сети РЖД. 11 марта на станции Свободный Забайкальской дороги сошли с рельсов 12 вагонов грузового поезда, который вёз нефть со станции Уяр Красноярской дороги на Дальне-восточную магистраль. «Утечки из цистерн нет, никто не пострадал. Восстановительные поезда станций Белогорск и Шимановская оперативно устранили последствия чрезвычайного происшествия», – сообщили на ЗабЖД. Задержки движения других поездов практически не было: они продолжили движение по соседним станционным путям. По предварительным данным, причина схода вагонов – излом боковой рамы тележки 36-го вагона от головы поезда. Брак допустил завод-изготовитель – ОАО «Азовобшемах» (Мариуполь, Украина). В тот же день сошли с рельсов три полувагона с углем и локомотив на соседней Дальневосточной магистрали. Инцидент произошёл с поездом, следовавшим из Комсомольска-на-Амуре в Ванино, на однопутном перегоне Откосная – Кузнецовский. Информация о ЧП поступила в 16.30 по местному времени. Длина пути, повреждённого в результате происшествия, составила порядка 200 м. Погибших и пострадавших нет. Для ликвидации последствий прибыли восстановительные поезда со станций Высокогорная и Комсомольск-на-Амуре. Всего к работам были привлечены 60 человек и четыре единицы техники. На восстановление сквозного движения ушло 9,5 часа. На 1 час 25 минут был задержан пассажирский поезд Хабаровск – Советская Гавань. Причина схода устанавливается.

Уйдёт под воду

Финляндия разработала программу строительства железнодорожного тоннеля между Хельсинки и Таллином. По словам главы Союза местных самоуправлений провинции Рийтты Мурто-Лайтинен, программа является частью проекта строительства железнодорожного сообщения между Петербургом и Берлином, первым этапом которого стало введение скоростного сообщения между Петербургом и Хельсинки. Публичное обсуждение проекта начнётся в мае. Работа над ним должна завершиться к концу 2012 года. Протяжённость тоннеля в зависимости от выбора трассы будет не менее 60–80 км, из которых 50–70 км пройдут под водой. Ориентировочный срок строительства – 10–15 лет.

Дом из Швеции

На отдалённых станциях Восточно-Сибирской дороги начинается экспериментальное строительство. Там возведут девять двухквартирных домов по технологии шведской фирмы «Линдаб». Основой домов станет каркас из лёгких стальных тонкостенных конструкций. На него будут монтироваться теплосберегающие панели из современных материалов. Стоимость такого жилья не превышает затраты на возведение домов из традиционных материалов, а вот уровень комфорта станет выше. Всё жильё должно быть построено и сдано уже в этом году. Если эти дома придутся по нраву жильцам, то опыт ВСЖД растиражируют на всю сеть РЖД.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Поздравление

С юбилеем

Владимиру Николаевичу Голоскокову, начальнику Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», исполнилось 50 лет.

Уважаемый Владимир Николаевич! Примите самые тёплые и искренние поздравления по случаю Вашего юбилея! Начав трудовую биографию дежурным по станции, Вы последовательно и уверенно прошли каждую ступеньку профессиональной лестницы, приобрели уникальный опыт управления процессами железнодорожных перевозок в широком спектре экономико-географических условий. Высокие личные и деловые качества позволяют Вам успешно определять стратегию развития Северо-Кавказской дороги в полном соответствии с задачами, поставленными ОАО «РЖД». За годы Вашего руководства была создана действенная основа для активного внедрения принципов инновационного менеджмента и новых инструментов корпоративного управления, ориентированных на повышение качества производственных процессов, роста уровня профессиональной квалификации персонала, его высокой внутренней мотивации и ответственности за конечный результат. Вам удалось объединить в одну сильную команду руководителей всех филиалов и ДЗО компании на полигоне дороги, консолидировать их усилия в рамках реформирования отрасли и укрепить позиции железнодорожников на транспортном рынке Юга России. От всей души желаем Вам крепкого здоровья, творческих сил и энергии для плодотворной работы на благо российских железных дорог!

Коллектив Северо-Кавказской железной дороги и дорпрофжел

БЕДСТВИЕ

Конечная остановка

Япония переживает транспортный коллапс



ФОТО: XINHUA/АТАР – ИАС

В МИНУВШИЕ ВЫХОДНЫЕ ЯПОНИЮ ПОТРЯСЛО СИЛЬНЕЙШЕЕ В ИСТОРИИ СТРАНЫ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ.

В официальном списке погибших в результате серии разрушительных землетрясений и цунами в Японии числится свыше тысячи человек. Большинство из них – из прибрежной префектуры Мияги на острове Хонсю. Однако ожидается, что общее число жертв превысит 10 тыс. После землетрясения в Японии транспорт работает с перебоями. Так, компания-перевозчик Japan Railways сообщает о приостановке железнодорожного сообщения в регионе Тохоку и закрытии железнодорожной линии скоростного движения Акита-синкансэн, связывающей станции Токио и Акита с прямым обслуживанием. После первого удара цунами утром 11 марта на востоке острова Хонсю пропали четыре скоростных состава. Сколько пассажиров было

УДАРЫ СТИХИИ НАРУШИЛИ РАБОТУ ТРАНСПОРТА СТРАНЫ

в них, пока не установлено. Также первой волной у берегов Японии накрыло пассажирский корабль, на борту которого находились 300 человек. Их судьба неизвестна. В пострадавших префектурах закрыты девять автомагистралей, аэропорты отметили более 900 рейсов. Семь самолётов, принадлежащих японским авиакомпаниям All Nippon Airways (ANA) и Japan Airlines (JAL), пострадали при землетрясении. В то же время на атомной электростанции «Фукусима-1» в 240 км к северу от Токио в результате землетрясения вышли из строя системы охлаждения трёх из шести ядерных реакторов. На реакторе № 3 произошёл выброс радиоактивных материалов. Этот реактор – единственный на станции, в котором используется плутониевая топливная смесь, так что проблемы с ним могут оказаться гораздо серьёзнее. По словам генсека кабинета

министров Юкио Эдано, наибольшую угрозу представляет накапливающийся внутри реактора водород. «Существует угроза взрыва. Однако он не разрушит защитную оболочку реактора», – отметил он. Тем временем, по словам руководителя Национального центра управления в кризисных ситуациях МЧС Владимира Степанова, радиационный фон на территории Дальнего Востока находится в норме. «Воздушные массы, находящиеся над Хонсю, будут смещаться в сторону Тихого океана. Радиоактивное облако над АЭС «Фукусима» отсутствует, и его возникновение не прогнозируется. Можно уверенно говорить, что населению на территории Сахалинской области радиационная опасность не угрожает», – заявил начальник Главного управления МЧС по Сахалинской области Таймураз Касаев.

Ринат Накипов

Южно-Уральская

Награды пассажирам

ПОСЕТИТЕЛИ ВОКЗАЛА СЫГРАЮТ В БИЛЬЯРД И ТЕННИС



ФОТО: АНТОНИЙ

На вокзале Челябинска «Счастливых пассажиров» наградили призами и возможностью поиграть в бильярд и теннис.

Каждый из участников впервые проведённой Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (ЮУ РДЖВ) акции «Счастливый пассажир» в течение десяти дней должен был воспользоваться услугами вокзала, приобрести проездные билеты от 1 тыс. руб. или продукцию в любой из торговых точек вокзала на сумму от 300 руб. «Купон участника акции у администратора зала ожидания экономкласса получили 75 пассажиров», – рассказал начальник вокзала Челябинск Владимир Черных. День подведения итогов акции на вокзале превратили в праздник: для пассажиров выступили коллективы Дворца культуры железнодорожников, были проведены конкурсы и викторины.

Виктору Шавалееву из Миасса вручили сертификат на игру в настольный теннис

«Счастливыми пассажирами» стали Геннадий Гладких, Александр Антонов, Любовь Шапова и Александр Измалков. Каждый из них получил сертификат стоимостью 4 тыс. руб. на проживание в комнатах отдыха любого из вокзалов ЮУ РДЖВ. Ещё трое пассажиров-челябинцев выиграли сертификат на три часа игры в бильярд. А сертификат на четыре часа игры в настольный теннис достался пассажирам из Таганрога, Миасса и Ангарска. «Появилась прекрасная возможность скоротать время до поезда за теннисным столом», – обрадовался своей победе миассец Виктор Шавалеев. Были вручены также DVD-плеер, посуда, мягкие игрушки.

Евгения Мусихина

Планы

Улов для своих

РЫБАКОВ СТИМУЛИРУЮТ ПОВЫШЕНИЕМ ПОШЛИН

В России продолжится постепенное повышение вывозных таможенных пошлин на необработанную рыбу. При этом будут расти и ввозные пошлины на морепродукты с высокой степенью переработки. Об этом заявил в Хабаровске руководитель Росрыболовства Андрей Крайний. «Необходимо мотивировать наших рыбаков реализовывать продукцию с высокой добавленной стоимостью в России», – рассказал чиновник. За 2010 год таможни Дальнего Востока оформили на экспорт 1,3 млн тонн водных биоресурсов. Объёмы поставок по сравнению с предыдущим периодом выросли как в натуральном, так и в стоимостном выражении. «В структуре экспорта лидирует мороженная рыба – она занимает 91%. Далее следуют рыбная мука (4%), филе (2%), ракообразные (2%), консервы и жир (менее 0,1%). Если говорить о мороженной продукции, то в основном вывозятся минтай, мороженные печень, икра и молюки, сельдь, треска», – сообщила пресс-служба Дальневосточного таможенного управления. Главным потребителем дальневосточной рыбы оста-

Собрание акционеров

Открытое акционерное общество «Волгомост»
Место нахождения: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112

Сообщение

О ПРОВЕДЕНИИ ГОДОВОГО ОБЩЕГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ
ОАО «Волгомост»

В соответствии с решением совета директоров ОАО «Волгомост» уведомляем вас о том, что 04 апреля 2011 г. в 11.00 часов состоится годовое общее собрание акционеров ОАО «Волгомост» в форме собрания (путём совместного присутствия акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование, без предварительного направления (вручения) бюллетеней для голосования до проведения годового общего собрания акционеров) по адресу: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112 (Административное здание). Время начала регистрации лиц, участвующих в годовом общем собрании акционеров, – 09.00 часов. Регистрация производится по месту проведения собрания. Участнику годового общего собрания акционеров необходимо при себе иметь: – паспорт или иной документ, удостоверяющий личность; – доверенность на право участия в годовом общем собрании акционеров и (или) документы, подтверждающие право действовать от имени акционера без доверенности (для представителя акционера). Список лиц, имеющих право на участие в годовом общем собрании акционеров ОАО «Волгомост», составлен на основании данных реестра по состоянию на 04 марта 2011 г. Право голоса на данном годовом общем собрании акционеров предоставляется владельцам обыкновенных акций. Повестка дня годового общего собрания акционеров: 1) Утверждение годового отчёта общества за 2010 г. 2) Утверждение годовой бухгалтерской отчётности, в том числе отчёта о прибылях и убытках общества за 2010 г. 3) Утверждение распределения прибыли, в том числе выплаты (объявление) дивидендов и убытков ОАО «Волгомост» по результатам 2010 г. 4) Избрание совета директоров ОАО «Волгомост». 5) Избрание ревизионной комиссии ОАО «Волгомост». 6) Утверждение аудитора ОАО «Волгомост». С материалами, подлежащими представлению лицам, имеющим право на участие в годовом общем собрании акционеров при подготовке к проведению общего собрания акционеров, вы можете ознакомиться с 15 марта 2011 г. по 03 апреля 2011 г. в рабочие дни с 9.00 до 16.00 часов по адресу: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112, а также 04 апреля 2011 г. во время проведения годового общего собрания акционеров. Телефон для справок: (8452) 23-75-47.

Совет директоров ОАО «Волгомост»

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 (раздел «Тендеры») и www.property.rzd.ru в объявлении о проведении данного конкурса.

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

РЖД

ётся Китай. Туда активно ввозится минтай. Эта рыба занимает фактически треть китайского импорта морепродуктов. Сейчас продолжается минтаевая путина. К сведению, только предприятиям Приморского края в 2011 году выделены квоты на вылов 362 тыс. тонн минтая в Охотском море. И рыбаки планируют полностью освоить выделенные квоты. В свою очередь, поставки тихоокеанской рыбы на внутренний рынок продолжают

в 2010-м. Хотя и не такая рекордная, как в 2009-м. Вместе с тем глава Росрыболовства заявил о необходимости ужесточения мер по борьбе с незаконным ловом. По-прежнему высока доля оправляемой за границу браконьерской продукции. Так, 93% поставок краба в порты Японии нелегальны. Браконьерский промысел ведут в основном суда под флагами Камбоджи, Сьерра-Леоне и Грузии.

«Объёмы нелегальных поставок только за одну неделю

В прошлом году с ДВЖД отправлено

383,7 тыс. тонн рыбопродуктов.

Это 87,4% к уровню 2009 года

снижаться. По данным Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания, в прошлом году со станций ДВЖД отправлено 383,7 тыс. тонн рыбопродуктов. Это 87,4% к уровню 2009 года. Хотя снижение объясняют в ТЦФТО главным образом неудачной лососёвой путиной. Как рассказал «Гудку» первый заместитель начальника ТЦФТО Алексей Лоншаков, по прогнозам, предстоящая лососёвая путина будет лучше, чем

в южнокорейские порты судами под «удобным» флагом оцениваются в \$9,5 млн, – сообщил Андрей Крайний. – За браконьерство должен нести ответственность не только капитан судна, но и рядовые моряки. Я не хочу крови, не призываю давать всем по 20 лет, но необходимо создать такую обстановку, чтобы жёны не отпускали своих мужей промышленно-законным ловом».

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Селектор

Проблемная тяга

>Начало | 1

В частности, проверки обнаружили такие «улучшения» результатов работы в эксплуатационных локомотивных депо Уфа Куйбышевской дороги и Чернышевск Забайкальской.

В то же время, несмотря на очевидные трудности, на магистралях, которые в последнее время подвергались обоснованной критике, отмечены позитивные сдвиги.

Например, как отметил начальник Северной дороги Василий Билоха, за счёт концентрации трудовых ресурсов на особенно напряжённых участках магистрали и повышения эффективности взаимодействия с грузоотправителями СЖД удастся по итогам марта выполнить задания по погрузке и повышению среднего веса поезда.

«Ожидается, что по итогам квартала погрузка на дороге вырастет по отношению к 2010 году на 2%, а по сравнению с 2009 годом – на 14%. Тем не менее для выполнения взятых обязательств локомотивный парк магистрали необходимо усилить», – отметил Василий Билоха.

Помимо этого, начальник Северной магистрали сообщил, что к текущему моменту на дороге ощущается нехватка щебня для проведения путевых работ, и попросил руководство компании помочь в разрешении ситуации.

Улучшить ключевые показатели работы обещают и на Октябрьской дороге. «Конечно, все недостатки в нашей работе в короткий срок не исправить. Тем не менее за счёт нормализации ситуации в локомотивном комплексе и устранения проблем с пропуском транзитных поездов магистрали вполне по силам выполнить планы по погрузке в первом квартале, а по результатам марта уложиться в заданные параметры и по участковой скорости», – заявил первый заместитель начальника дороги Олег Валинский.

По его словам, ситуация с «брошенными» поездами стала значительно лучше, чем несколько недель назад.

Подводя итог селекторному совещанию, Вадим Морозов подчеркнул, что все дороги по результатам текущего месяца обязаны выполнить установленные планом параметры. «Для нормализации ситуации в локомотивном комплексе необходимо повысить эффективность ежемесячного планирования работы парка.

Кроме того, на базе уже существующих информационных систем следует разработать единую технологию анализа использования тягового состава на сети ОАО «РЖД», – отметил первый вице-президент.

Кроме того, он поручил всем руководителям магистралей обратить особое внимание на подготовку к предотвращению последствий паводков.

Вадим Морозов также назначил на 18 марта совещание по вопросам нормализации ситуации с выполнением плановых заданий по участковой скорости.

Всеволод Колупаев

Рейтинг

По цене и качеству

Страховщики поставили высокие оценки медицинским учреждениям РЖД



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

Медицинские учреждения ОАО «РЖД» набрали наибольшее количество баллов по соотношению цена – качество в рейтинге, составленном агентством «Эксперт РА».

Одно из крупнейших рейтинговых агентств оценило порядка сотни медучреждений Москвы, работающих по системе добровольного медстрахования. Специалисты «Эксперт РА» опросили более 30 ведущих страховых компаний страны и попросили их выставить баллы партнёрам – лечебным учреждениям по показателям «сервис», «качество оборудования», «профессионализм персонала» и «стоимость услуг».

За период с 2006 года, когда проводился первый рейтинг, клиники обновили оборудование, повысили уровень обслуживания, а значит, и привлекательность для страховщиков. «Сейчас прослеживается прямая зависимость между ценой и сервисом, качеством оборудования», – отметил заместитель директора «Эксперт РА» Павел Самиев. – Однако при оценке частных поликлиник для взрослых отмечена парадоксальная зависимость: чем выше стоимость услуг клиники, тем ниже профессионализм персонала. Поэтому оценки ведомственных клиник оказались выше, чем частных».

В первом рейтинге железнодорожные медучреждения не входили даже в двадцатку. Теперь же среди поликлиник для взрослых наибольшее количество баллов набрала Центральная поликлиника РЖД. Среди стационаров для взрослых первую строчку заняла Центральная кли-

Рецепт успеха ЦКБ № 1 РЖД – хорошее оборудование и отличные кадры

ническая больница № 1 РЖД, третью – Центральная клиническая больница № 2 им. Н.А.Семашко РЖД, оставившие за спиной даже правительственные учреждения, никогда не испытывавшие трудностей с оснащением. «Когда стали известны результаты, я тут же поздравил директора поликлиники Вячеслава Абрамова и директоров больниц Виктора Пфафа и Михаила Калинина с нашим успехом», – рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. – Результат оценки был закономерен: пропорция цена – качество всегда является определяющей для потребителя, и мы руководствуемся тем же принципом, когда оснащаем учреждения современной техникой. Приобретаем оборудование, помогающее решать и диагностические, и клинические, и научные задачи. В значительной степени успех определяется человеческим ресурсом, а в здравоохранении РЖД работают высококвалифицированные специалисты не только российского, но зачастую и международного уровня».

Особую благодарность вице-президент выразил среднему персоналу железнодорожных клиник, непосредственно работающему с пациентами. «Мы все будем стараться, чтобы количество наших медучреждений в рейтинге увеличилось. Для этого у нас есть и специалисты, и заинтересованность компании в качественном обслуживании пациентов, прежде всего – железнодорожников», – заверил он.

Явный уход силовиков от ответственности вызвал острую эмоциональную реакцию у заместителя Государственной думы Любови Слиски. «Ведомства играют в пинг-понг, перекладывают ответственность друг на друга, а то, что предлагают силовики по увеличению штата частных охранников и трат на транспортную безопасность, очень скоро приведёт компании к такому положению, что они не смогут покупать новую технику. И тогда мы будем снова собираться здесь и констатировать возросший процент аварий».

Зампред председателя Госдумы считает, что просто нужно научиться ответственно выполнять законы. Недавно вице-спикер Госдумы Любовь Слиска с наградным пистолетом в сумочке спокойно прошла в здание аэропорта Саратова, и никто её даже не досмотрел.

Сергей Плетнёв

Между тем недавно проведённая Генпрокуратурой проверка показала, что износ зданий городских и областных клиник составляет по стране около 70%. При этом бюджетные средства, выделенные на их ремонт и строительство, часто используются не по назначению или просто разворовываются.

«В 2011–2012 годах здравоохранение должно получить из госбюджета 400 млрд руб., но они будут потрачены не на оказание медпомощи населению, а на восстановление состарившегося хозяйства муниципальных и федеральных лечебных учреждений», – пояснил Олег Атьков.

Начиная с этого года все медучреждения, в том числе ведомственные, имеют право участвовать в системе обязательного медстрахования (ОМС) и обслуживать население. Но эту работу клиникам РЖД оплачивают лишь частично, что невыгодно как медикам, так и пациентам, которым приходится доплачивать из своего кармана.

Заместитель председателя комиссии Госдумы по охране здоровья Сергей Колесников сообщил, что каких-либо изменений здесь можно ждать только в 2013 году – тогда финансирование из Фонда ОМС будет идти по полному тарифу, и услугами учреждений РЖД в полной мере сможет пользоваться территориальное население. А это, в свою очередь, приведёт к дальнейшему развитию железнодорожной медицины в плане сервиса и технологий и, соответственно, к лидерству в рейтингах.

Андрей Ивахнов

Безопасность

Разведут по уровням

На Украине автомобили и поезда не будут пересекаться

До 2015 года на украинских железнодорожных переездах с наиболее интенсивным движением автомобилей и поездов будут построены транспортные развязки и путепроводы, исключаяющие пересечение железнодорожного и автомобильного транспорта.

Соответствующая концепция принята министерством инфраструктуры Украины и Госадминистратцией железнодорожного транспорта («Укрзалізниця», УЗ). Документ предусматривает разработку Государственной целевой социальной программы повышения безопасности на железнодорожных переездах.

Она включает два этапа: уменьшение количества пересечений автомобильных дорог и железнодорожных путей на одном уровне, а затем, к 2015 году, создание сети развязок на разных уровнях для движения железнодорожного и автомобильного транспорта. Программа предусматривает также и повышение технического состояния железнодорожных переездов, создание заградительных устройств. При этом малодетальные переезды будут закрыты. Общий объём инвестиций для реализации



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

Для обеспечения безопасности движения поездов и автомобилей на Украине появится больше путепроводов и тоннелей под железнодорожными путями

разработанной программы составит приблизительно 9 млрд гривен (более \$1 млрд).

Первый заместитель министра инфраструктуры Украины Константин Ефименко заявил, что в рамках программы будет осуществлён ряд крупных инфраструктурных проектов: строительство путепроводов, тоннелей, изменение маршрутов автогоспарта. «Это позволит в разы повысить безопасность движения на пересечении железных дорог с автодорогами, создать безопасные условия пересечения автотранспортом путей, –

подчеркнул он. – Кроме того, мы разгрузим автомобильные дороги на пересечении с железнодорожными путями с наиболее интенсивным движением».

Основной объём расходов на реализацию программы ляжет на бюджет Украины, но часть средств внесёт и УЗ. Начальник Главного управления путей сообщения УЗ Юзеф Тулей заявил «Гудку», что ведомство будет участвовать в финансировании программы. Однако он отказался сообщить, в каком объёме.

Леонид Григорьев

Инициатива

Сила компетенции

Минтранс предлагает, чтобы разработкой антитеррористического законодательства занялись силовики

Минтранс предлагает изменить название закона «О транспортной безопасности» и разделить это понятие на две части. За антитеррор в этом случае должны отвечать силовые ведомства.

Согласно федеральному закону «О транспортной безопасности» ответственность за обеспечение транспортной безопасности возложена на субъекты транспортного комплекса, а Минтранс отвечает за нормативно-правовое регулирование по защите от актов незаконного вмешательства. Но, как заметил министр транспорта Игорь Левитин на парламентских слушаниях в Госдуме, посвящённых правовым проблемам транспортной безопасности, специалисты министерства заканчивали технические вузы, где их обучали сугубо техническим аспектам. Таким образом, не будучи компетентным правоохранительным органом, Минтранс стал головным исполнителем в этой специфической работе. Поэтому Минтранс предлагает внести определённые изменения в законодательство. «Прежде всего необходимо изменить название закона «О транспортной безопасности» на «О противодействии актам незаконного вмешательства на транспорте», – предложил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков. Собственно же антитеррористическим законодательством должны заниматься ФСБ и Министерство внутренних дел.

Кроме того, по мнению Андрея Недосекова, необходимо определить федеральный орган, в компетенцию которого будет входить разработка правил проведения досмотра граждан на объектах транспорта, а



ФОТО: НАТАЛЬЯ ГОРБАКОВА

Написать законы безопасности для транспорта попросили профессионалов

также проведение обязательного лицензирования подразделений.

«Тот закон, который был принят в 2007 году, действительно затухал конкретную ответственность, и нужно определить, кто за что отвечает, и предусмотреть соответствующее финансирование, – полагает первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Владимир Клименко. – Координацию же деятельности по противодействию терроризму должен взять на себя национальный антитеррористический комитет и его подразделения в субъектах Федерации».

Эту позицию поддержал и президент Союза транспортников Виталий Ефимов. «Эшелонированная система защиты в транспортном комплексе пока не создана, но до сих пор непонятно, кто стоит во главе

Машиностроение

Дефицит в составе

От ситуации с универсальным парком во многом зависит работа отрасли

Дефицит полувагонов – проблема актуальная. Однако ряд экспертов выражают надежду, что в ближайшем будущем ситуация должна стабилизироваться за счёт пополнения парка новым подвижным составом.

Восполнение недостатчи
Сегодня на долю полувагонов всех видов собственности, в том числе инвентарного парка РЖД, СНГ, стран Балтии и частных операторов, приходится 53% от всей сетевой погрузки в тоннаже. Крупные покупатели этого подвижного состава – лизинговые компании и операторские холдинги.
Сегодняшний подъём спроса на универсальные вагоны объясняется прежде всего восстановлением отрасли после кризиса. «В 2009 году операторы практически не пополнили парк, существенно сократив свои инвестиционные программы. И в 2010 году они, по сути, восполняли двухлетние потребности», – комментируют ситуацию в ОАО «Первая грузовая компания». При этом спрос на полувагоны после кризисного простоя вызвал сложности с размещением заказов на заводах-изготовителях. По свидетельству экспертов из ООО «Металлинвесттранс», «в прошлом году строящиеся полувагоны расписывались задолго до их выхода с завода».

Спрос плюс затраты
Между тем востребованный подвижной состав значительно подорожал в течение прошлого года. Если весной 2010 года новый полувагон можно было купить по цене 1,2–1,3 млн руб., то уже к лету этот показатель вырос до 1,6 млн руб. и не остановился на этом уровне. «Стоимость новых полувагонов с начала 2010 года выросла более чем на 60%. В настоящее время она достигла рекордной отметки в 2,1 млн руб.», – констатируют специалисты ОАО «ПГК». С ними соглашаются в ООО «Металлинвесттранс». «Цены на железнодорожный подвижной состав в минувшем году росли высокими темпами, стоимость нового полувагона в 2010 году поднялась



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

на 62% – с 1,3 млн до 2,1 млн руб. (без учёта НДС)», – сообщил начальник департамента логистики и планирования компании Алексей Тюфаев.
Эксперты полагают, что причинами роста цен на продукцию вагоностроительной отрасли во многом стали объективные факторы, а не одно лишь спекулятивное желание машиностроительных заводов вернуть упущенную за время кризиса выгоду.
«Основным фактором, влияющим на отпускные цены полувагонов, является стоимость крупного вагонного литья, а именно кобовых рам и наддресорных балок. Так, например, в январе 2010 года цена одного вагонокомплекта составляла около 135 тыс. руб., а в январе 2011 года – уже 540 тыс. руб. Как говорится, комментарии излишни – увеличение в четыре раза», – подчёркивает Алексей Тюфаев. Поэтому, по его

словам, следует выделить два драйвера роста стоимости полувагона в прошлом году. «С точки зрения рыночной конъюнктуры это баланс спроса и предложения, а именно высокий спрос на полувагоны на «пространстве 1520». С точки зрения себестоимости производства подвижного состава это цены на крупное вагонное литьё», – заключает он.

Важным фактором, влияющим на отпускные цены полувагонов, является стоимость крупного вагонного литья

Причины отчасти скрыты в дефиците крупного вагонного литья, потребности в котором сейчас превышают возможности производителей в три раза, соглашаются в ПГК. Кроме высокой стоимости сырья, здесь и желание вагоностроителей воспользоваться ситуацией острого дефицита.

Стоимость нового полувагона в 2010 году поднялась на 62% и составила 2,1 млн руб.

«На протяжении 2010 года стоимость полувагонов в среднем выросла в 1,5 раза. Прежде всего это объясняется ростом цен на сырьё, в первую очередь на металл. Однако повышенный спрос на данный вид подвижного состава открыл для вагоностроитель-

ных заводов возможность повышать цены», – согласен с коллегами исполнительный директор Rail Garant Николай Фалин. По его прогнозам, рост цен на полувагоны в этом году может продолжиться и такая тенденция сохранится до тех пор, пока операторов будет устраивать цена.

В ожидании равновесия

При этом надо отметить, что рост стоимости подвижного состава уже опережает самые смелые предположения и постепенно рентабельность вагона сводится к нулю. «Никто не сомневается, что цена перевозки должна быть рыночной. Но к концу 2010 года сложилась такая ситуация, что доходность на вагон уже не успевала за темпами роста стоимости подвижного состава», – отмечает директор департамента вагонного хозяйства ООО «Фирма «Трансгарант» Николай Кошелев.

Кроме того, Алексей Тюфаев обращает внимание на следующий фактор: «Сегодня очевидна тенденция падения производительности полувагона, а следовательно, его дефицит не исчезает». По наблюдениям экспертов, в первом квартале 2011 года пре-

вышение спроса на новые полувагоны над предложением отечественных и украинских заводов-изготовителей сохраняется. Как следствие, отпускные цены по-прежнему растут, а это, в свою очередь, толкает вверх и норму суточной доходности. В итоге ставки по предоставлению полувагонов с начала года немного подросли.

«Сегодня средняя цена аренды полувагона составляет 1,5–1,6 тыс. руб. в сутки»,

– констатирует начальник управления перевозок ЗАО «ЗР» Дмитрий Николаев. В среднем эта цифра выросла с декабря прошлого года на 400 руб.

Впрочем, ряд операторов прогнозируют, что в сегменте полувагонов рынок должен подравняться в течение этого года. «Это произойдёт за счёт ввода в эксплуатацию новых вагонов, и тогда замещение пришедшего в негодность парка будет безболезненно для рынка», – уверен Дмитрий Николаев.

В компании Brunswick Rail, в свою очередь, указывают, что до равновесия в этом сегменте пока ещё достаточно далеко. «Рост цен на полувагоны в 2011 году продолжился, так что о балансе говорить не приходится – спрос до сих пор превышает предложение. И так будет продолжаться до тех пор, пока не будут введены дополнительные литейные мощности или пока рынок не откроют для глобального импорта железнодорожного литья. Вторым важным фактором является повышение эффективности работы парка вагонов за счёт формирования новой маршрутной структуры, нарушенной в процессе передачи инвентарного парка «дочкам» РЖД», – полагает ведущий аналитик компании Brunswick Rail Андрей Цыганов.

Таким образом, рынок полувагонов ведёт себя сегодня вполне по-рыночному. Для стабилизации цен здесь необходимы прежде всего дальнейшее развитие конкуренции среди продавцов и снижение административных барьеров для расширения производства вагонов и их комплектующих. Но многое зависит и от мировой конъюнктуры рынка металлов.

Мария Шевченко

Справка «Гудка»

Общий парк российских инвентарных и частных полувагонов составляет на сегодняшний день около 400 тыс. единиц. За 10 лет, с 2000 года, парк этого вида подвижного состава вырос на 134 тыс., или на 49%. В 2008 году парк полувагонов всех видов собственности увеличился на 30 тыс. единиц техники, или на 9%. В условиях экономического спада 2009 года общее число полувагонов сократилось на 5 тыс. единиц за счёт списания инвентарного подвижного состава. В 2010 году закупки полувагонов возобновились и парк увеличился на 50 тыс. вагонов.

Кадры

Аттестация с потерями

В пермском регионе непросто с обучением монтеров пути

Наталья Потапова, председатель профсоюзного комитета первичной профсоюзной организации Пермской дистанции пути Свердловской дороги



ФОТО: АРИН НАУМОВ

Молодым ребятам, окончившим техникум или профильные вузы и пришедшим на Пермскую дистанцию пути СвЖД, трудно получить второй разряд, свидетельство о присвоении рабочей профессии.
Дело в том, что молодым монтерам пути необходимо пройти тестирование и сдать экзамены. А аттестацию в Пермском крае они пройти не могут, для этого им на три-четыре дня приходится выезжать в Екатеринбург или Нижний Тагил.
Дорога должна потратиться на их проезд и суточные, хотя мы вполне могли бы успешно проводить аттестацию у себя в регионе: начальник Пермской дистанции пути Алексей Васильев является председателем госкомиссии филиала УрГУПС, он сам начинал с работы монтером пути.
Ещё сложнее повышать квалификацию. Для того чтобы получить третий разряд, работники должны дожидаться, пока сформируется учебная группа из 25 человек в Тюмени или Екатеринбурге. В наш регион приходится разнарядка, допустим, от Пермской дистанции – два человека, от Чусовской – два и так далее.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Многие ребята по несколько месяцев, а то и по году ждут очереди на обучение. И, не дождавшись, просто уходят. Ведь монтеры пути работают в бригаде, и зачастую набравшиеся опыта работники второго разряда выполняют работу третьеразрядников, при этом получают более низкую зарплату. А ребята молодые, им хочется зарабатывать, и, подыскав более доходную должность, они увольняются. На нашей дистанции пути текущесть кадров невелика, а вот на Чусовской и Березниковской за прошлый год она составила до 30%.

Два года назад монтеры пути могли пройти обучение сразу на третий и четвёртый разряды. После месячных курсов они возвращались на дистанцию, отбывали согласно нормативам три месяца, затем проходили аттестацию и сразу получали четвёртый разряд.

С января 2009 года действуют новые планы подготовки и повышения квали-

Не всякий мастер дважды за несколько месяцев отпустит работника на учёбу

фикации монтеров пути, подготовленные департаментом кадров и учебными заведениями ОАО «РЖД», согласно которым обучение монтеров третьего и четвёртого разрядов разделили, и теперь получить следующий разряд сотрудник может только после ещё четырёх недель учёбы.

Между тем не всякий дорожный мастер отпустит своего работника на месяц, а через три месяца – ещё раз на месячную учёбу. Да и на каждого такого учащегося приходится тратить больше средств. Если в 2008 году учёба на 3–4-й разряды обходилась в 22,6 тыс. руб. (из них 4,6 тыс. руб. – само обучение и 18 тыс. – месячный заработок монтера пути второго разряда), то теперь – 51,3 тыс. руб. (зарплата монтера второго, а потом – третьего разряда и 9,2 тыс. руб. – само обучение).

Безопасность

Ловушка для скал

Учёные предложили способ защиты от обвалов

На подмосковном испытательном полигоне Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) завершилась проверка конструкции барьера, предназначенного для улавливания скальных обломков, угрожающих магистралям.

Специалисты института рекомендовали новшество для обеспечения безопасности движения поездов на горных участках железных дорог.

В настоящее время на сети ОАО «РЖД» насчитывается около 500 км подобных линий, в том числе на Северо-Кавказской, Свердловской, Южно-Уральской, Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной и других магистралях.

Сейчас в наиболее опасных местах для защиты от обвалов железнодорожники используют улавливающие камни стены из железобетона, траншеи, галереи и другие сооружения. Предлагаемые барьеры из металлических сеток по сравнению с традиционными конструкциями из камня и бетона отличаются малым весом и низкой стоимостью.

Их можно монтировать практически в любой клима-



ФОТО: АРИН НАУМОВ

Горные участки железных дорог обезопасят от камнепада

тической зоне. Такие барьеры не боятся лесных пожаров. Они представляют собой металлические сетки, навешанные на стойки, с пропущенными по краям тросами. Энергопоглощающая способность барьеров может достигать 5 тыс. кДж. Подобные устройства способны задерживать скальные обломки размером до 6 м при длине панели барьера 10 м.

Они отвечают подготовленным недавно учёными Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) «Техническим

указаниям по усилению пути на скально-обвальных участках». В этом документе, одобренном и утверждённом специалистами ОАО «РЖД», использован лучший отечественный и зарубежный опыт проектирования железных дорог в горной местности. В том числе с применением удерживающих и улавливающих камни сетчатых конструкций.

В дальнейшем учёные планируют разработать стандарты для предприятий, специализирующихся на разработке защитных конструкций, а также методы их сертификации и испытаний.

Андрей Стрельцов

КАРГО-ИНДЕКС

Прерванный взлёт

Российская экономика движется по траектории пятилетней давности

ИТОГИ ПОСЛЕДНЕГО МЕСЯЦА зимы продемонстрировали, что процесс восстановления реального сектора оказался замороженным. Об этом свидетельствует как КАРГО-индекс, так и официальный показатель Росстата. Однако в ближайшее время тенденция может резко измениться. В феврале основным дестабилизирующим фактором стало положение в нефтяной отрасли. Но уже сейчас ясно, что ситуация может стремительно измениться в лучшую для России сторону. И связаны эти ожидания прежде всего с беспорядками в странах Северной Африки, которые могут перекинуться и на страны Персидского залива.

Абсолютное значение КАРГО-индекса в феврале составило 92,8%, что является наибольшим для этого месяца результатом с начала глобальных экономических потрясений. Однако, если сравнивать нынешнее значение транспортного индикатора с итоговым значением января, то наблюдается снижение темпов роста на 9,5 процентных пункта (п.п.). Одной из причин этого является календарный фактор, ведь продолжительность февраля на три дня меньше, чем первого месяца года.

Важно отметить, что аналогичная по динамике и тенденциям ситуация в реальном секторе экономики страны наблюдалась в 2006 году. Тогда абсолютное значение КАРГО-индекса в феврале по сравнению с январём снизилось на 6,2 п.п. и составило 93,8%. Дестабилизирующими факторами того времени стали очень сильные морозы. Помимо этого, по данным Минэкономразвития, наблюдался «сдержанный внешний спрос и продолжающееся давление со стороны импорта», в результате чего зафиксировано снижение в обрабатывающих производствах. Впрочем, в 2006 году негативные изменения в экономике были краткосроч-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

ными – уже в марте абсолютное значение транспортного индикатора продемонстрировало серьёзный рост. В нынешнем году в начале весны можно также ожидать положительных изменений в реальном секторе. Тем более что значение транспортного индикатора по отношению к аналогичному периоду предыдущего года, которое освобождено от влияния сезонного и календарного факторов, в феврале увеличилось на 7,8% (в

январе рост составил 19,1%). В то же время значение близкого по своей природе к КАРГО-индексу индекса выпуска в базовых отраслях экономики, который рассчитывается Росстатом с запозданием в месяц, возросло в январе нынешнего года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 5,1% (в декабре 2010 года – 5,5%).

Таким образом, оба индекса, наиболее оперативно характеризующие состояние реаль-

ного сектора, находятся выше 100-процентного уровня. Это свидетельствует о том, что экономика страны продол-

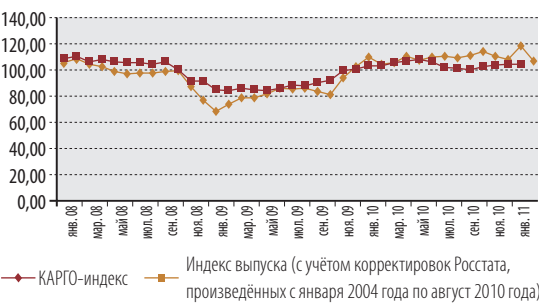
дикаторов снижаются, говорит об определённой нестабильности. Впрочем, отчасти нынешнее снижение обусловлено

Аналогичная по динамике и тенденциям ситуация в реальном секторе экономики наблюдалась в 2006 году

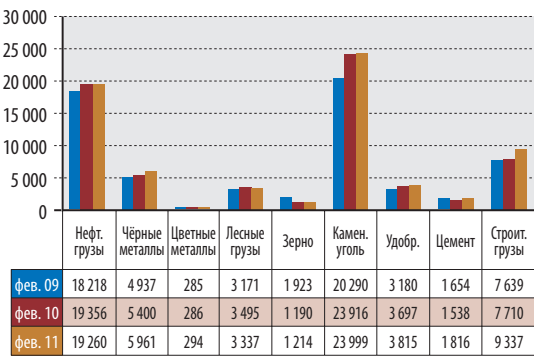
жает восстанавливаться после кризиса. Однако тот факт, что темпы роста как официаль-

тем, что сравнение ведётся с достаточно высокими результатами, ведь восстановительные процессы в экономике

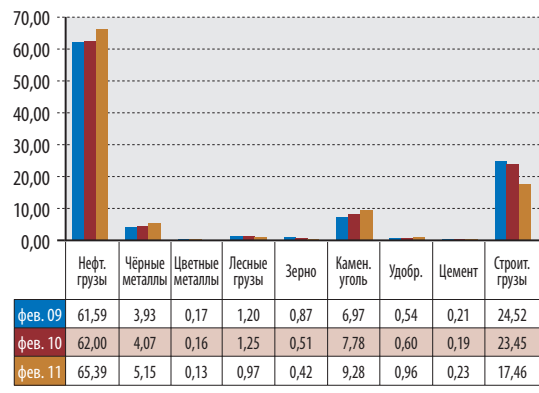
Динамика КАРГО-индекса и индекса выпуска по базовым отраслям экономики (Росстат) по отношению к аналогичному периоду прошлого года, %



Объём погрузки грузов, входящих в расчётную базу КАРГО-индекса, тыс. тонн



Структура КАРГО-индекса, %



ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Вынужденные перемены

> Начало | 1

Базовым месяцем для расчёта индекса-прогноза грузовой базы железных дорог, который принимается за 100%, сейчас является январь 2011 года – последний период, по которому есть официальные данные Росстата. Это даёт возможность проверить, насколько отличается февральский прогноз от фактического изменения погрузки, которое на данный момент уже известно. Ожидалось, что грузовая база во втором месяце года вырастет по сравнению с январём на 1,8% (значение индекса-прогноза 101,8%). В действительности она уменьшилась на 4,1% (95,9%). Таким образом, ошибка прогноза на февраль составила 5,8%.

Это связано с тем, что во время кризиса в феврале 2009 года произошёл системный сбой в тенденциях погрузки, наши же расчёты основаны на математическом моделировании многолетней истории.

Что и сказалось на искажении картины нынешнего февраля, когда и погрузка, и тенденции производства вернулись в нормальное русло.

Ожидается, что в течение трёх месяцев весны грузовая база по отношению к первому месяцу года будет увеличиваться. Так, в марте рост может составить 13,2% (значение индекса-прогноза – 113,2%). Согласно прогнозам Института экономики РАН, производство всех входящих в расчётную базу показателя товаров будет расти.

В апреле может быть зафиксировано замедление темпов роста грузовой базы. По сравнению с начальным для расчёта месяцем ожидается её увеличение лишь на 6,7% (значение индекса-прогноза – 106,7%). Это произойдёт из-за снижения объёмов первичной переработки нефти, а также сезонного уменьшения добычи угля. Производство стали ожидается на том же уровне, что и в январе.

По остальным четырём составляющим индекса прогнозируется увеличение показателей. В связи с началом сезона наиболее серьёзный рост выпуска ожидается по продукции, связанной со строительной индустрией: цементу, сборным железобетонным конструкциям и изделиям, а также пиломатериалам.

В мае ожидается увеличение грузовой базы на 7,3% (значение индекса-прогноза – 107,3%). Это связано с продолжающимся снижением объёмов добычи угля. Одновременно с этим ожидается сохранение позитивных тенденций в производстве продукции, используемой в строительстве. Причём объём выпуска цемента может увеличиться более чем в два раза, а сборных железобетонных конструкций и изделий – почти в полтора раза, пиломатериалов – на 20%. Производственные показатели будут расти и по трём другим составляющим индекса. Если сравнивать прогнозируемые нами темпы роста грузовой базы с исторически сложившейся динамикой её изменения, то можно говорить о том, что в целом они совпадают. В марте традиционно наблюдается увеличение показателя по отношению к январю. В апреле же темпы роста всегда немного снижаются. А в мае они снова начинают увеличиваться. Причём темпы роста показателя в последнем месяце весны могут быть как выше мартовских (что наблюдалось в 2006, 2007 и 2010 годах), так и ниже их (2008, 2009 годы).

ЮЛИЯ ГРОМДСКАЯ

ФИНАНСЫ

Ехали лучше рынка

События в Японии могут радикально изменить ситуацию

Акции железнодорожных компаний в феврале вели себя лучше рынка. Бумаги из портфеля «Гудка» в среднем подорожали на 1,4%, а индексы Dow Jones Industrial Average и S&P 500 за тот же период упали на 1,9%. Впрочем, события в Японии могут всё изменить.

Наибольший доход принесли акции Go-Ahead Group PLC (+11,4%), QR National Ltd (+8,7%) и VTG AG (+6,2%). На фоне позитивных оценок аналитиков российские компании – «ТрансКонтейнер» и Globaltrans Investment – также подорожали на 5,3% и 2,2% соответственно.

А вот бумаги East Japan Railway Co. за прошедшую неделю потеряли 6,2%. Треть этого падения прихлась на последний торговый день, когда в Японии произошло мощнейшее за последние 90 лет землетрясение. Компании пришлось остановить работу всех своих линий, в том числе высокоскоростных. Акции другого круп-

ного оператора – Central Japan Railway Co. – потеряли за неделю 4,9%. Правительство Японии призвало как можно скорее возобновить сообщение, но не в ущерб безопасности. Первые поезда East Japan Railway Co. смогла пустить поздно вечером в пятницу. Утром в субботу возобновились высокоскоростные перевозки на двух маршрутах.

Котировки акций железнодорожных компаний на мировых биржах

Компания	Деятельность	Регион	Капитализация, \$ млрд	Валюта	Котировка	Динамика, %	
						за неделю	с начала года
Union Pacific Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	46,2	USD	94,77	–0,62	2,28
Canadian National Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	34,0	CAD	72,39	0,85	9,10
CSX Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	27,6	USD	74,89	–0,09	15,91
Norfolk Southern Corp.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	24,4	USD	66,53	1,88	5,91
Canadian Pacific Railway Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Канада	10,9	CAD	63,03	–2,05	–2,46
Kansas City Southern Railway Co.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	5,3	USD	53,03	–1,71	10,80
Genesee & Wyoming Inc.	Грузовые перевозки, инфраструктура	США	2,1	USD	53,93	1,18	1,85
VTG AG	Грузовые перевозки	Германия	0,5	EUR	15,78	–5,79	5,24
Asciano Ltd	Грузовые перевозки, инфраструктура	Австралия	5,0	AUD	1,69	–3,98	5,96
QR National Ltd	Грузовые перевозки	Австралия	7,6	AUD	3,11	–3,12	13,09
East Japan Railway Co. Ltd	Пассажирские перевозки	Япония	26,6	JPY	5 450,00	–6,20	3,22
Central Japan Railway Co.	Пассажирские перевозки	Япония	18,6	JPY	706 000,00	–4,85	3,82
Go-Ahead Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	1,0	GBX	1 414,73	–0,83	7,10
National Express Group PLC	Пассажирские перевозки	Великобритания	1,9	GBX	236,59	–3,32	–5,74
«ТрансКонтейнер»	Грузовые перевозки	Россия	1,4	USD	10,20	1,49	10,87
Globaltrans Investment	Грузовые перевозки	Россия	2,7	USD	16,76	–4,28	–1,41

Однако максимальные убытки принесли не они. Британская National Express Group PLC подешевела на 7,2%, Canadian Pacific Railway Ltd. – на 5,9%, Union Pacific Corp. – на 4,3%. Неблагоприятная ситуация на рынке акций способствовала росту интереса инвесторов к долговым ценным бумагам. Наибольшим спросом пользо-

вались среднесрочные (сроком погашения 3–5 лет) облигации казначейства США. Котировки еврооблигаций РЖД на этом фоне уверенно росли, поднявшись на 0,83 процентных пункта – до 103,73% от номинала. На рынке рублёвых облигаций серьёзных изменений в феврале – начале марта не произошло.

Яков Утин

Прогноз Института экономики РАН

	Единицы измерения	Данные Росстата (факт) Январь 2011 г.	Прогноз			
			Февраль 2011 г.	Март 2011 г.	Апрель 2011 г.	Май 2011 г.
Первичная переработка нефти	млн тонн	21,6	20,5	22,1	20,9	21,9
Сталь	млн тонн	4,9	4,7	5,1	4,9	5,1
Пиломатериалы	тыс. куб. м	1314,5	1565,5	1968,7	1753,9	1576,9
Уголь	млн тонн	27,3	27,5	29,1	25,9	25,1
Минеральные удобрения	тыс. тонн	1676,1	1581,4	1716,2	1708,1	1739,9
Цемент	тыс. тонн	2171,8	2788,2	3563,4	4009,2	4390,6
Конструкции и изделия сборные железобетонные	тыс. куб. м	1257,3	1534,5	1909,7	1827,5	1805,2

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Было бы желание

НА КАНИКУЛАХ ЦЕЛЕВИКИ ИМЕЮТ ПРАВО УСТРАИВАТЬСЯ КУДА УГОДНО

– Сын учится в железнодорожном техникуме по целевому направлению на локомотивах. Оканчивает в этом году второй курс и получает разряд слесаря. Целевое направление ему давали в эксплуатационном депо. Может ли он на предстоящих летних каникулах по собственному желанию устроиться слесарем в ремонтное депо? И если это возможно, то как его работа должна оплачиваться?

Людмила Петрова
(Фамилия изменена)

Владивосток

– В соответствии с порядком работы ОАО «РЖД» по отбору и направлению молодежи на обучение (распоряжение от 25 сентября 2006 года № 1931р), а также трёхсторонним договором о целевой подготовке специалистов со средним профессиональным образованием вы-

пускник обязан овладеть знаниями, умениями, навыками по выбранной специальности в соответствии с требованиями федерального стандарта.

Он также должен прибыть к месту работы в указанный трёхсторонним договором срок и заключить с филиалом или иным структурным подразделением ОАО «РЖД», направлявшим его на учёбу, трудовой договор.

В свободное от учёбы, производственной и преддипломной практики время студент может трудоустраиваться по собственному желанию в иную организацию или на предприятие, заключив с ними срочный трудовой договор. Согласно этому договору ему и будет начисляться заработная плата.

Дмитрий Берсеньев,
первый заместитель
начальника департамента
управления персоналом
ОАО «РЖД»

ФЕЛЬЕТОН

Чайная церемония



Читатели «Гудка» с Григорием Фёдоровичем встречались в «Зале ожидания» в пятничных выпусках газеты. Наш герой такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Снял как-то Григорий Фёдорович трубку «телефона доверия», установленного в редакции «Гудка» для жалоб и предположений, касающихся ситуаций на железной дороге, и услышал возмущённый вопрос.

«На Октябрьской железной дороге мы, проводники, своими деньгами вынуждены платить за чай, который нам выдают для продажи пассажирам. Как долго будет продолжаться этот беспредел!?»

И хотя лично Григория Фёдоровича это не касалось, пройти мимо несправедливости он не мог, так уж он был воспитан: воспринимать чужое горе как своё. За разъяснением он обратился в письменном виде к руководству Северо-Западного филиала Федеральной пассажирской компании.

А пока ждал ответа, то выяснил, что «чайный» вопрос возникает уже не первый раз. Так, ранее на «телефон доверия» был звонок, подробно затрагивающий болезненную, как оказалось, тему чая в пассажирских поездах. Звонивший представился проводником со станции Оренбург Южно-Уральской железной дороги. Суть его возмущения сводилась к тому, что для проводников установлен твёрдый план по чаю из расчёта 20 руб. на каждого пьющего и даже не пьющего этот напиток пассажира. «Руководство вынуждает нас, – возмущался звонивший, – выполнять план по реализации чайной продукции. Чтобы план был выполнен, проводники порой платят за чай собственные деньги. Это же несправедливо!»

– Конечно, несправедливо, – согласился Григорий Фёдорович. – Беда только в том, что если одним кажется что-то несправедливым, другим оно кажется выгодным.

Далее звонивший сетовал: «Пассажиры часто отказываются приобретать у нас чай по 20 руб. под тем предлогом, что у них есть свой. При этом смотря на нас не как на проводников, а как на навязчивых дорожных торговцев».

– Хорошо ещё, что от подобного плана освободили машинистов, – заметил Григорий Фёдорович. – По крайней мере, от них звонков по этому поводу ещё не было. Тем совмещать свои прямые обязанности по вождению по-

ездов с выполнением плана по чаю было бы ещё сложнее.

«Может быть, – робко предлагал звонивший, – отменить этот план по чаю? Мне кажется, – делился он своими соображениями, – что железная дорога вполне может обойтись без него».

Пока Григорий Фёдорович думал, что ответить этому коммивояжёру поневоле, он обнаружил официальный ответ на этот звонок – от руководства управления обслуживания пассажиров:

«В ОАО «ФПК» действительно установлен ориентир – 20 руб. на одного пассажира, – подтвердило ответственное лицо, но тут же уточнило: – Данный ориентир не является плановым показателем, а служит инструментом дополнительного материального поощрения проводников...»

– Ну вот! Теперь всё ясно: чай – это такое своеобразное поощрение проводников, – обрадовался полученной информации Григорий Фёдорович. – Только вот что меня смущает, – тут же засомневался он, – почему сами проводники этого не понимают.

Тут, кстати, подоспел и второй официальный ответ на жалобы проводников: «...В результате проверки было выявлено, что чайная продукция, – пишет начальник Северо-Западного филиала ОАО «ФПК», – выдаётся в соответствии с нормами, определёнными приказом № ФПКФ-475, который предусматривает выдачу чайной продукции для выполнения плана, а также возврат не реализованной продукции... Фактов вложения проводниками личных денег не выявлено...»

Полученные обстоятельные ответы руководителей, с одной стороны, вроде бы всё разъяснили Григорию Фёдоровичу, а с другой – вызвали очередные вопросы.

– Непонятно, почему приказ, цель которого вроде бы улучшение дорожного сервиса и, как утверждается в одном из писем, «материальное поощрение проводников», вызывает у последних чувство несправедливой обиды? – недоумевал Григорий Фёдорович. – Может быть, стоит сесть и за чашечкой чая спокойно разобратся, что же всё-таки так возмущает проводников, которым хотели сделать как лучше, а вышло не очень?!

– Около четырёх лет работаю на станции Солнечная Московской дороги. Живём с женой в общежитии в Малоярославце. Стоим в очереди на жильё. Хотели бы получить консультацию: на каких условиях выдаётся субсидия семьям молодых железнодорожников для приобретения жилья? Недавно мы купили участок и собираемся построить на нём дом. Распространяется ли субсидия на строительство?

Валерий Сосипатров
Малоярославец

– Уважаемый Валерий Георгиевич! Главным условием выделения субсидии является постановка на учёт по месту работы для получения корпоративной поддержки. По сообщению Московской железной дороги, вас, к сожалению, нет в учётных списках.

В соответствии с жилищной ипотечной программой ОАО «РЖД» работникам, состоящим на учёте для оказания корпоративной поддержки, субсидируется часть затрат на уплату процентов по ипотечному кредиту, полученному в уполномоченном банке на приобретение жилья. Причём покупка квартиры в ипотеку возможна как на этапе строи-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

тельства (под поручительство ЗАО «Желдорипотека» или фонда «Жилсоципотек»), так и на вторичном рынке недвижимости – под залог приобретаемого жилья. Если вы планируете строительство дома на приобретённом участке земли, то залогом может служить только сам участок, стоимость которого вряд ли является достаточным обеспечением для предоставления кредита.

Желание построить дом может споткнуться о нехватку денег

Советую для более полной консультации обратиться в отдел жилищной корпоративной политики и социального развития Службы управления персоналом МЖД, в том числе и по вопросу постановки на учёт.

Сергей Рымарь,
заместитель начальника
департамента социального
развития ОАО «РЖД»

Судьба

Трудная дорога

В войну он пускал под откос вражеские эшелоны

Ветерану Великой Отечественной войны Евгению Ивановичу Шиндеру 90 лет. И любой отрезок его биографии, тесно связанной с железной дорогой, – увлекательный и волнующий рассказ.

Война застала железнодорожный батальон, в котором служил Евгений Шиндер, под Брестом, куда он выехал на военно-спортивные соревнования. И вдруг тревога: соревнования отменяются, всем вернуться к месту дислокации.

– Мы решили, что начинаются очередные учения, – говорит Евгений Иванович. – Но, прибыв в часть, увидели страшную картину: наши палатки сожжены, немецкие «юнкерсы» бомбят всё подряд. Нам приказали срочно идти на станцию и грузиться в вагоны.

Но вражеские бомбардировщики уже разрушили железнодорожные пути. Пришлось отступать пешком. Эта картина до сих пор стоит перед его глазами.

– Представьте: немцы наступают по шоссе́йным дорогам, весёлые, с губными гармошками, а мы параллельно идём по лесу. Видели врага и слышали, а сделать ничего не могли, – вспоминает он.

Прошли Смоленск, Великие Луки... Время от времени вступали в локальные бои. И отступая, сняли 300 с лишним стрелочных переводов, отправили в тыл рельсы. Под Великими Луками, выходя из окружения, Шиндер был ранен и попал в плен.

Всё, что связано с пленом, Евгений Иванович пропускает. Вспоминать об этом выше человеческих сил. Спасала в той ситуации единственная мысль – о победе. И они бежали.

– Мы с моим другом Сергеем из Николаева знали, что в этих краях много партизан. Шли всю ночь. Выходим из леса – навстречу идёт мужик с сохой. Спрашиваю: «Дядя, кто в селе?» А он бросил соху и убежал. Зашли в другое село. Повезло – попали к своим, в диверсионно-разведывательную группу. Лейтенант, узнав, что я – специалист по минному делу, предложил остаться в отряде.

Почти сразу же отправились на белорусскую станцию Бигосово взрывать фашистский эшелон.

– Договорились, что, когда поезд наедет на мину, один боец свистнет, а другой дёрнет шнур и взорвёт состав, – рассказывает Шиндер подробности той операции. – Но мину, видно, замаскировали плохо. Остался подтавивший след. Это мы уже потом поняли. А тут видим: идёт немецкий патруль и останавливается у того места, где мы заложили мину. Фашисты явно её заметили, но почему-то не стали ничего предпринимать и ушли. Уже слышен был гудок приближающегося поезда. Нервы, естественно, на пределе. Вижу: немцы снова идут к мине, уже втроем. Бросаю взгляд в другую сторону и насчитываю ещё семерых, направляющихся туда же. Останавливаются у мины. Громкий смех и развязное поведение патруля вызывают во мне злость. Но что делать? Вдруг один немец что-то громко сказал, а другой как свистнет! Шурка Данилов и дёрнул шнур. Мина взорвалась, а с ней и немцы. Вот так закончился мой первый выход на боевое задание.

И таких операций было немало. За неполных два года (1943–1944) диверсионная группа пустила под откос на участке Ревель – Полоцк более 20 эшелонов противника с живой силой, военными грузами, продуктами и горючим.

– Получаю шифровку, что на таком-то участке железной дороги противник готовит переброску войск, – вспоминает Евгений Иванович. – И приказ: приостановить движение противника любыми средствами. Как мне сказал командир, хоть сигнальным железнодорожным флажком...

Наша консультация

Дом с трудом

Для получения кредита на жилищное строительство даже при поддержке компании нужен большой залог

– Около четырёх лет работаю на станции Солнечная Московской дороги. Живём с женой в общежитии в Малоярославце. Стоим в очереди на жильё. Хотели бы получить консультацию: на каких условиях выдаётся субсидия семьям молодых железнодорожников для приобретения жилья? Недавно мы купили участок и собираемся построить на нём дом. Распространяется ли субсидия на строительство?

Валерий Сосипатров
Малоярославец

– Уважаемый Валерий Георгиевич! Главным условием выделения субсидии является постановка на учёт по месту работы для получения корпоративной поддержки. По сообщению Московской железной дороги, вас, к сожалению, нет в учётных списках.

В соответствии с жилищной ипотечной программой ОАО «РЖД» работникам, состоящим на учёте для оказания корпоративной поддержки, субсидируется часть затрат на уплату процентов по ипотечному кредиту, полученному в уполномоченном банке на приобретение жилья. Причём покупка квартиры в ипотеку возможна как на этапе строи-

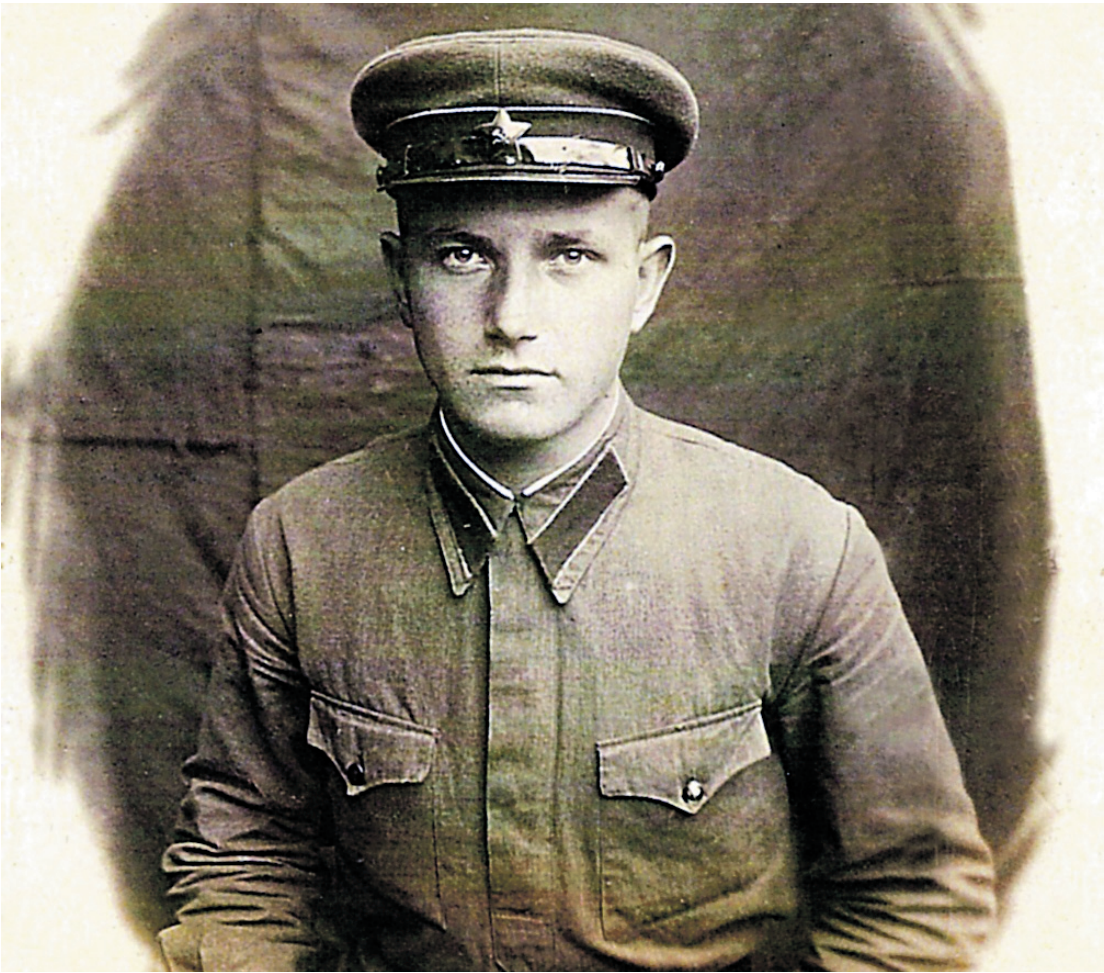


ФОТО: ЛИЧНЫЙ АРХИВ ЕВГЕНИЯ ШИНДЕРА

Рядовой Евгений Шиндер в сентябре 1940 года

В одном из боёв Евгений получил второе ранение. После выписки из госпиталя попал в железнодорожный батальон. И с ним дошёл до Кёнигсберга. А 2 мая 1945 года его вызвали в Москву, вручили офицерские погоны и новое предписание. Так что он успел повоевать ещё и на Дальнем Востоке с Японией.

Войну Шиндер закончил с тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны и медалями.

После войны его путёвская рота реконструировала Хабаровский железнодорожный узел и тоннель под Амуром. А потом куда только не бросала его судьба! 1952 год встретил в Нижнеудинске. А спустя четыре года вышел на

Начальство быстро отметило умение начальника орса справиться с любой сложной ситуацией. Пригласили на работу в Воронеж.

– Опять занимался рабочим снабжением, – вспоминает мой собеседник. – Строил хлебозаводы на станциях Лихой и Морозовской, холодильники – в Ельце и Россоши, выбивал для этого фонды. Руководство помогало. Помню, был заместитель министра, который спрашивал меня: «На какой год фонды просишь? О-о-о, меня тогда уже не будет!» – и... утверждал.

А через некоторое время ему предложили пост первого заместителя начальника Главного управления рабочего снабжения МПС. В главке он ведал системой питания и хлебопечения на всей сети железных дорог. Сегодня вспоминает:

Мы получили приказ приостановить движение противника любыми средствами. Как сказал командир, хоть сигнальным железнодорожным флажком...

гражданку. И, переехав в Лиски, устроился инспектором по обеспечению питанием рабочих-железнодорожников. Тут-то и встал вопрос о партийности.

– Сколько раз на фронте меня представляли к повышению в звании! Но всплывал плен, – с горечью говорит Евгений Иванович. – Принимали и в партию, а потом опять: «Сынок, мы не виноваты...» – и отказывали.

Хрущёвская «оттепель» всё изменила. Он получил партийный билет и стал начальником орса Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги. А что такое снабженец в те времена? Не дай Бог, недостача или излишки – посадят. Но в хозяйстве у Шиндера всегда был порядок.

– Тогда в структуре МПС было более 100 совхозов. На каждой дороге свои столовые, магазины. С узловых станций отправлялся с пригородным поездом хлебный вагон для железнодорожников на линии. Когда строили БАМ, мне пришлось заниматься обеспечением питанием и его участков. Непростая это была работа, а ответственность высокая.

...Евгений Иванович уже давно на пенсии. Но участник парада на Красной площади в честь 65-летия Победы и сегодня в строю. О своей жизни, о войне он рассказывает детям, хочет передать им свою любовь к железной дороге.

Татьяна Улитина

Разъяснение

Бесплатные километры

Если в районе нет электричек, можно ездить в поездах дальнего следования

– Около 40 лет проработала на железнодорожном транспорте. Недавно получили последний колдоговор, где есть пункт о билетах для поездок по личным надобностям. Наш участок Кемь – Медгора зимой почти не обслуживается. Могу ли я воспользоваться этим билетом в пассажирском поезде № 381/382? А ещё хотелось бы узнать, куда делись бесплатные консультационные билеты для пенсионеров. Для работающих они есть, а для пенсионеров нет.

Валентина Кудрявцева
Кемь, Республика Карелия
– Уважаемая Валентина Григорьевна! В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы неработающим пенсионерам, проработавшим в отрасли не менее 20 лет и ушедшим на пенсию из ОАО «РЖД» или – до 1 октября 2003 года – из организаций, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», предоставлено право бесплатного проезда по личным надобностям в поездах дальнего следования и пригородного сообщения на суммарное расстояние двух направлений до 200 км. При этом на участках,



ФОТО: ГАБРИЛ ГОРГАТЯН

где отсутствует пригородное сообщение, разрешается проезд в общем (а при отсутствии общего – в плацкартном) вагоне поездов дальнего следования всех категорий. То есть ответ на вопрос о поезде № 381/382 утвердительный.

Что касается проезда пенсионеров РЖД в лечебные учреждения (в обращении обозначен консультационными билетами), то действующим коллективным договором он пока не предусмотрен. Однако в настоящее время рассматривается вопрос о включении этого вида проезда в колдоговор.

Александр Золотарёв,
начальник отдела
служебных билетов
департамента пассажирских
сообщений ОАО «РЖД»

Туризм

Рубеж пройден

ГРАЖДАНЕ СТАЛИ ЧАЩЕ ОТДЫХАТЬ ЗА ГРАНИЦЕЙ



ФОТО СЕРГЕЯ СМОЛЫНСКОГО

В ПРОШЛОМ ГОДУ РОССИЯНЕ СОВЕРШИЛИ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДКОВ ЗА ГРАНИЦУ.

Цифра впечатляет – на счету российских туристов больше 12 млн поездок за рубеж, что на треть больше, чем в 2009 году. Это абсолютный рекорд за последнее десятилетие, сообщила пресс-секретарь Российского союза туристической (РСТ) Ирина Тюрина. По её словам, всё более популярными становятся курорты Мексики, Таиланда, Португалии, Кубы, Доминиканы, Вьетнама и Марокко. Реже всего россияне выбирают поездки в Сингапур и Норвегию.

Между тем, несмотря на рекордные показатели, общее количество россиян, выезжающих за рубеж, остаётся небольшим. По данным Фонда «Общественное мнение», 79% наших соотечественников вообще никогда не были за границей. По 5% россиян были в Германии и Турции, а 3% отдыхали в Египте. «У людей до сих пор отсутствует культура проведения отпуска за рубежом, – полагает гендиректор Клуба защиты прав туристов Роман Бобылев. – Но для большинства людей главной преградой к проведению отпуска за границей остаётся отсутствие денег».

Он отметил, что больше всего увеличивается турпоток в безвизовые страны. Так, если несколько лет назад в Таиланде отдыхали всего 100–120 тыс. россиян, то в 2011 году ожидается 500–700 тыс. поездок. Между тем в этом году россияне вряд ли превзойдут рекорд прошлого года, так как

Большинство россиян не могут позволить себе отдохнуть в тёплых краях из-за нехватки средств

до сих пор закрыто самое популярное туристическое направление – Египет. В 2010 году на египетских курортах побывали 2 млн 850 тыс. россиян.

Те, кто не хочет отказываться от отдыха, выбирают вместо Египта Турцию, Объединённые Арабские Эмираты (ОАЭ) или Таиланд. Но полностью заменить Египет невозможно: поездки в другие страны либо обходятся дороже, либо климатические условия далеки от идеала. «Любимое россиянами Красное море есть ещё в Израиле, но у этой страны нет возможности принять много туристов», – утверждает Роман Бобылев.

По его словам, с Египтом на сегодняшний день сложилась странная ситуация. «Европейцы и граждане стран СНГ туда уже полетели, англичане вообще не прекращали вылеты, и только Россия почему-то находится на низком старте, – удивляется Роман Бобылев. – А ведь ни один турист в Египте не пострадал, даже из тех, кто путешествовал по Каиру. Самое главное, что до сих пор непонятно, когда это направление будет открыто. При этом туроператорам надо готовиться к сезону, договариваться с авиакомпаниями, вырабатывать ценовую политику. Если в ближайшее время Египет не будет открыт, это нанесёт ущерб туристической отрасли».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Мероприятие

Смотр последних достижений

Международная специализированная выставка EXPORAIL пройдёт в Москве с 16 по 18 марта

ЭФФЕКТИВНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА Российской Федерации играет непосредственную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики. Именно инновационность и обновление существующего подвижного состава являются сегодня основными направлениями развития железнодорожной отрасли.

Непосредственную роль в демонстрации новейших технических разработок, последних новинок техники и оборудования, технологий и материалов для функционирования железной дороги играют специализированные мероприятия. В этом году производители и поставщики железнодорожного состава и комплектующих уже в пятый раз соберутся на Международной специализированной выставке Exporail, которая состоится 16–18 марта в Москве в ЦВК «Экспоцентр». За годы проведения выставки она зарекомендовала себя как значимое и востребованное в России международное событие в области развития железнодорожного транспорта. Зарубежные поставщики и производители подвижного состава, компонентов и оборудования проявляют устойчивый интерес к выставке, благодаря этому на ней предоставляется уникальная возможность установления международных деловых контактов и ознакомления с новейшими мировыми разработками. Отрадно отметить, что это подтверждают и компании-участники из 15 стран, и посетители экспозиции и деловой программы более чем из 30 стран мира.

В выставке примут участие более 100 компаний, новейшие технические разработки представят как зарубежные, так и отечественные производители и поставщики оборудования и технологий для подвижного состава. Особое место на экспозиции по традиции займёт стенд ОАО «РЖД», на котором будут представлены последние достижения железнодорожной отрасли России. Передовые железнодорожные технологии и оборудование покажут и участники выставки. Компания «Элепром.ру» представит на стенде новый панельный компьютер с широким температурным диапазоном,



ФОТО ООО «РЕСТАЭК-БРУКС»

На выставке EXPORAIL представлены новейшие технические разработки

технологии вакуумно-дуговой очистки покажет ООО «Фабрика ЛС». ООО «НПО Желдоравтоматизация» продемонстрирует последние достижения в области обучения работников железнодорожного транспорта: автоматизированные обучающие системы, имитационные тренажёры, программно-технический комплекс, дистанционное обучение. Также на выставке посетители смогут увидеть системы контроля топлива и мониторинга тепловозов, которые позволяют выявлять факты хищения топлива, контролировать объём заправок и сливов, увеличивают пробег между текущими эксплуатационными ремонтами (компания Opticom), высокоэффективные промышленные светодиодные светильники «класса А+» (компания ООО «Атомсвет») и многое другое.

Новейшие зарубежные разработки представят такие фирмы со всего мира, как Dürr Technik GmbH, Ansaldo STS, Electro-Motive Diesel, Tammermatic Group, и другие крупнейшие компании из Германии, Франции, Италии. Особое внимание хочется обратить на казахстанское предприятие «Локомотив курастыру зауыты», которое продемонстрирует магистральный грузовой односекционный тепловоз ТЭ3ЗА серии Evolution®.

В рамках выставки пройдёт обширная деловая программа. Специалисты будут

обмениваться мнениями как в традиционном формате докладов и презентаций в рамках «Транспортного конгресса» (в этом году в рамках конгресса пройдёт «круглый стол» «Развитие транспортного машиностроения в современных условиях. Новые технологии организации перевозочного процесса»), так и в современной манере открытого диалога в Дискуссионном клубе «Железнодорожный рынок в условиях нового этапа реформы ОАО «РЖД». Участниками деловой программы являются Министерство транспорта РФ, комитет Государственной думы по транспорту, ОАО «РЖД», Тихвинский вагоностроительный завод, Институт проблем естественных монополий, «Уралвагонзавод» и многие другие. На мероприятиях будут обсуждаться наиболее актуальные вопросы: проблемы и перспективы внедрения новых технических разработок и инфраструктурных инноваций, новые схемы привлечения инвестиций в машиностроительную отрасль, новые информационные технологии в области управления подвижным составом.

Выставка открыта для всех заинтересованных специалистов с 16 по 18 марта.

Организатор выставки – ООО «Рестэк-Брукс» – предоставляет возможность получить бесплатный электронный приглашение билет на сайте выставки www.exporail.ru.

Наталья Наумова

Инициатива

Штраф на лето

Чиновники хотят избежать прошлогодних трагедий в оздоровительных лагерях



ФОТО: НАУШАРИП ШИТОНКИ

За нарушение условий летнего отдыха детей виновникам грозят крупные штрафы.

Приближается летний сезон, и чиновникам не дают покоя прошлогодние проблемы с оздоровительными лагерями, которые приходилось в массовом порядке закрывать из-за многочисленных отравлений и гибели детей на воде. Минздравсоцразвития решило, что избежать повторения ситуации можно лишь с помощью жёстких штрафов. Ведомство предлагает проект поправок в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП). Если ребята в лагере отравились или администрация допустила появление инфекции, должностным лицам учреждения будет грозить штраф от 10 до 15 тыс. руб., а сам лагерь оштрафуют на 300–500 тыс. руб.

За нарушение норм пожарной безопасности наказание ещё строже: должностные лица заплатят от 20 до 30 тыс. руб., а юридические – от 200 до 400 тыс. руб. Кроме того, им может грозить приостановление деятельности на 90 суток.

В ходе проверки детских лагерей в 2010 году Генпрокуратура выявила более 6 тыс. нарушений санитарных норм. Ежегодно в лагерях около 4 млн детей проводят летние каникулы.

Между тем член комиссии по социальным вопросам и демографической политике Общественной палаты Борис Альтшулер полагает, что жёсткие штрафы не помогут улучшить условия отдыха. По

комитета, главное, чтобы руководство лагеря не платило ему зарплату и не могло на него воздействовать», – пояснил Борис Альтшулер.

Между тем член думского комитета по вопросам семьи, женщин и детей Нина Останина заявила, что депутаты, очевидно, поддержат законопроект Минздравсоцразвития, потому что «дети должны быть защищены». Однако парламентарий тоже сомневается,

Комиссиям, приезжающим с проверками в детские лагеря отдыха, показывают «потёмкинские деревни»

мнению эксперта, комиссии, приходящие с проверками раз или два в год, в принципе не могут адекватно оценить положение в детском лагере. «Им показывают лишь «потёмкинские деревни», – убеждён Борис Альтшулер.

В каждом оздоровительном учреждении должны всё лето находиться независимые наблюдатели, чтобы администрация чувствовала постоянный контроль. «Это может быть представитель общественной организации или родительского

что одними штрафами можно обеспечить безопасность детского отдыха. «После того как оздоровительные лагеря перешли в ведение регионов, они начали экономить на всём, – отметила она. – Регионы не справляются с оздоровительной кампанией. Нужно передать детские лагеря федеральному бюджету». По мнению депутата, прежде чем предлагать штрафы, Минздравсоцразвития должно подумать о том, как помочь лагерям решить финансовые проблемы.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА²

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

Ключевые темы:

- Стратегические направления развития научной политики
- Научно-технические решения как рыночный продукт
- Мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта
- Приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок
- «Зеленый» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке
- Повышение энергоэффективности – одно из ключевых направлений экологической политики

Генеральный партнер



Организатор



22–23 марта 2011
г. Москва, отель «Ренессанс Монарх»

По вопросам участия и регистрации обращайтесь:
+7 (495) 988-28-01 / info@businessdialog.ru / www.businessdialog.ru

Участие бесплатное
по предварительной заявке
Количество мест ограничено

реклама

Новости спорта

Скомканная концовка при отличной игре

«Локомотив» в первом матче чемпионата России обыграл «Динамо» – 3:2. Железнодорожники по ходу встречи вели с преимуществом в три мяча, но на последних секундах едва не упустили победу. Встреча с «Динамо» в дебютном матче чемпионата России стала для наставника «Локомотива» Юрия Красножана первым официальным матчем, который он провёл на посту главного тренера команды. И эта игра должна была показать, что сумел сделать Красножан, прежде большие клубы не тренировавший, за три месяца работы в «Локомотиве».

Наверняка поклонники железнодорожников увиденным оказались удовлетворены. «Локомотив» сыграл здорово: быстро, тактически грамотно и результативно, чего за командой давно уже не замечалось. Причём динамовцы



Ян Дюрица (слева) забил первый гол «Локомотива» в чемпионате-2011

были отправлены в нокдаун уже в самом начале встречи, когда фактически первый же опасный момент у ворот «Динамо» закончился голом. Поддача мяча со штрафного Дмитрием Торбинским и завершающий удар защитника Яна Дюрицы наверняка наигра-ная на тренировках комбинация. Не выбила «Локомотив» из колеи и травма Марко Баши, из-за которой защитник покинул поле уже на 12-й минуте. Мало того, выход на замену Тараса Бурлака позволил железнодорожникам увеличить разрыв в счёте – второй гол в ворота динамовцев в самом начале второго тайма провёл именно Бурлак. Когда же один из лучших игроков в этом матче в составе «Локо» Дмитрий Торбинский после отличного прохода и передачи Дмитрия Сычёва сделал счёт 3:0, по-казалось, что дело сделано и победа у хозяев в кармане. Видимо, так же подумали и сами футболисты. Они чуть расслабились, за что тут же были наказаны. Сначала Александр Самедов на 90-й минуте отыграл один мяч, а через несколько секунд Кевин Кураньи сократил счёт до минимума. Неизвестно, чем бы закончилось дело, если бы не истекло время матча. Но в итоге «Локо» одержал первую победу в чемпионате при весьма привлекательной, если не считать послед-них минут, игре.

Только девятые

В Ханты-Мансийске завершился чемпионат мира по биатлону. Сборная России на домашнем турнире выступила неудачно, выиграв лишь три серебряные медали. Причём все награды добыли представители нашей мужской команды: Максим Максимов, Евгений Устюгов и эстафетная команда. Завершала чемпионат женская эстафета, где сборная России была одним из главных претендентов на медали. Увы, и здесь нас ждало разочарование. Из борьбы за медали россиянки выбыли на первом же этапе, где после второй стрельбы Екатерина Юрлова бежала три штрафных круга. Не лучше прошла второй этап и Анна Богалить-Титовец. В итоге сборная России заняла девятое место, а победила команда Германии. «Серебро» – у Украинцы, «бронза» – у Франции.

– Хорошо, что подходят к концу наши мучения, – призналась Светлана Слепцова, бежавшая на третьем этапе эстафеты. – Сезон получился провальным.

Кстати, уже по ходу эстафеты президент Союза биатлонистов России Михаил Прохоров принял решение уволить с поста главного тренера женской сборной Анатолия Хованцева.

Дважды третий

На чемпионате мира по конькобежному спорту на отдельных дистанциях в Германии россиянин Иван Скобрев выиграл две бронзовые награды.

Сначала Иван финишировал третьим на дистанции 5000 м. Причём нашему спортсмену лишь двух сотых секунды не хватило для «серебра». В забеге на 10000 м Скобрев показал четвёртое время. Однако благодаря тому, что опередивший его голландец Арьен ван дер Кифт был дисквалифицирован, Иван стал обладателем «бронзы».

На дистанции 1000 м представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Лобков, показавший восьмой результат, и Алексей Есин также были дисквалифицированы за неправильное прохождение дистанции.

Роман Вишнёв

В центре Белгорода, рядом со зданием филармонии, есть короткий железнодорожный путь. На нём стоит состав из паровоза с тремя вагонами. Доехать на этом поезде из пункта А в пункт Б нельзя, а вот отправиться в прошлое – запросто.

Совершенно невозможно было не посетить этот музей на колёсах, когда в моей командировке в Белгород выдалась пара свободных часов.

– Выйдите из депо, поверните налево, идите прямо до красивого здания, от него – направо. Мимо не пройдёте, – напутствуют меня охранники на проходной локомотивного депо.

Инструкция проста, иду искать красивое здание, размышляя, что понятие красоты у всех разное. Тем не менее через 10 минут удостоверяюсь: красивое здание в наличии, это филармония, а в 40 шагах от неё красуется настоящий паровоз серии Э с вагонами. Сам паровоз тоже экспонат, в 1943 году он был одним из первых, доставивших войска и технику на Курскую дугу.

Вот уж точно мимо не пройдёшь. Сам по себе факт присутствия архаичного поезда посреди города, вдаль от ближайших действующих путей производит сильное впечатление.

Около паровоза бегает малыш лет четырёх, мама зорко следит за чадом, чья макушка даже в шапке не выше колеса.

Поднимаюсь на перрон, открываю дверь. Меня встречает хранильница Галина Музолеевских. На улице ранняя весна, и первое, что ощущается в музее, – тепло. Так уж получилось, что неподалёку от входа разместилась буржуйка, чья труба для правдоподобности выведена наружу. На печке красуется табличка, и вроде бы должно быть понятно, что это экспонат, но впечатление, что тепло идёт именно от неё, приходится побороть.

– Тепло у нас не от печки. Тут централизованное отопление, – объясняет храни-тельница.

– А как же его сюда провели-то, это ж поезд? – недоумеваю я.

– Под первым вагоном трубы подведены, со стороны и не видно совсем. Многие думают, что тепло от этой печки.



Внутри вагонов этого застывшего во времени поезда – другая эпоха

В глаза бросается мрачная картина на другом конце вагона. На полотне – 25 октября 1943 года: в клубах чёрного дыма и огня железнодорожное депо, горят составы с топливом – с такой наводкой немецким самолётам было легко заходить на цель. Даже на картине это выглядит страшно, каково же было людям тогда?!

Вообще военной теме отведено заметное место. Тут и пробитая каска немецкого солдата, и проржавевшие патроны, и уже выхолощенные снаряды, которые до сих пор находят на белгородской земле. Не оставляют равнодушными и снимки разрушенного вокзала, и фотография, на которой красноармейцы снимают со стены здания табличку с надписью Belgorod. Вроде бы название то же самое, но «арийский» шрифт кажется недостойным того, чтобы им было написано имя русского города.

Иду дальше. Множество фонарей разных эпох – от свечей и керосинок до современных прожекторов.

– В 2009 году приезжала комиссия из петербургского Центрального музея желез-

нодорожного транспорта. Они проводили паспортизацию дорожных музеев и учёт ценных экспонатов. Кроме внешнего вида музея, их очень порадовала наша коллекция фонарей, – гордится Галина Музолеевских.

Кстати, эти экспонаты можно потрогать и даже позвонить в колокол. Звоню.

– Специально разрешаем посетителям трогать железнодорожные инструменты и макеты, особенно это нравится школьникам. Детям очень интересно, настолько атмосферно проникаются, что даже старшеклассники спрашивают, поедет ли состав куда-нибудь. Верят, что мы вот-вот тронемся! – улыбается хранильница.

Тем временем вести о корреспонденте «Гудка» уже разнеслись, и меня ждут в музее локомотивного депо. Оставив запись в гостевой книге, выхожу из этого поезда истории.

«Непрерменно нужно вернуться сюда, чтобы хорошенько рассмотреть экспонаты, а то первый визит – только знакомство и общие впечатления. Ясно одно: поездка в Белгород без посещения этого поезда-музея – бесполезное занятие», – думаю я по дороге в депо.

Премьера

Опера на Киевском вокзале

Тысячи пассажиров стали свидетелями и участниками необычного шоу

В минувшие выходные в Москве в здании Киевского вокзала в рамках театрального фестиваля «Золотая маска» состоялся показ российско-польского спектакля «Железнодорожная опера». Корреспондент «Гудка» стала свидетелем постановки.

Авторы оперы – польская группа Komuna/Warszawa и российский театр Liquid Theatre, создающие проекты на стыке драматического театра и перформанса. Местом действия могут быть завод, парк, двор, лестница. В этот раз премьера состоялась на вокзале.

Начало спектакля было назначено на 20.00, но публика к главному входу в Киевский

вокзал стала подтягиваться гораздо раньше. Предстояло увидеть неординарное даже для столицы зрелище: каркас спектакля должен был возникнуть из шума и суеты Киевского вокзала. Он и возник под объявление об отправлении поездов на Брянск, Ужгород и Киев, под ритмичные напоминания диктора не забыть проездные документы, пользоваться услугами вокзальных носильщиков и посетить комнату отдыха...

Саундтрек этой необычной оперы, поставленной в декорациях настоящего вокзала, складывался из звуков: участники постановки с помощью музыки и вокала имитировали звуки уходящих поездов, монологи пассажиров. О чём

говорят пассажиры на любом вокзале: «На каком пути мой поезд? Где же билет? Надо купить в дорогу что-нибудь поесть! Не забывая писать и звонить!»

Звук уходящего поезда давал тональность в музыке, а траектории движения актёров воссоздавали хаотичный, как и предполагается на вокзале, пассажиропоток. В итоге зритель отправлялся вместе с участниками спектакля в синтетизированное путешествие по российским железным дорогам – карта магистралей высечивалась за спинами исполнителей спектакля на большом экране. Звуки музыки и монологи пассажиров можно было услышать только через

наушники, которые были выданы зрителям.

Два акта постановки прошли в зале ожидания. Занятно, что реальные пассажиры, шествовавшие мимо импровизированной сцены с чемоданами, волей-неволей становились участниками спектакля, пробираясь через толпу зрителей. Несмотря на угрозу опоздать на поезд, многие задерживались, чтобы посмотреть спектакль хотя бы несколько минут.

Третий, заключительный акт проходил на перроне. Несмотря на холодный вечер, зрители не уходили и продолжали наблюдать, как перед ними разыгрывается история настоящего вокзала.

Людмила Петрова

Криминал

Металл сгубил

Приезжего подозревают в незаконном обороте золота

На вокзале станции Таксимо (ВСЖД) был задержан 25-летний гражданин Киргизии, у которого при личном осмотре было обнаружено золото.

Как сообщили в пресс-службе Восточно-Сибирского УВД на транспорте, задержание осуществили сотрудники отделения уголовного розыска Таксимовского линейного отделения милиции.

Поводом для задержания послужила информация о том, что парень занят в сфере незаконного оборота драгметаллов. Его доставили в комнату милиции, произвели личный досмотр. В поясной сумочке задержанного обнаружили слиток и россыпь жёлтого металла.

Исследование, проведённое специалистами золотуродного предприятия, показало, что изъятые являются золотом. Общий вес – 160 г. Рыночная стоимость изъятого золота оценивается в сумму около 215 тыс. руб. По факту незаконного оборота драгметаллов возбуждено уголовное дело. Решается вопрос о мере пресечения.

Александра Васильева

Ответы на кроссворд за 11 марта

по ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Кинжал. 9. Апогей. 10. Ягуар. 11. Толкач. 12. Матрас. 13. Тавро. 15. Иконописец. 18. Остров. 19. Вигвам. 21. Наивность. 24. Гвалт. 28. Чинара. 29. Галифе. 30. Вздор. 31. Маньяк. 32. Огонёк.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Сирота. 2. Джокер. 3. Кляча. 4. Шарманщик. 5. Доступ. 6. Секанс. 8. Музыка. 14. Виски. 16. Итака. 17. Бородавка. 20. Страда. 22. Адидас. 23. Враг. 25. Волчок. 26. Лифтёр. 27. Игрок.

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

Главный редактор: Александр Репонин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Безяков, Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сущиков (информации), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хавизмехова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран близкого 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 | фототаттерия (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 перепечатке ссылка 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: 340 | Полиграфический комбинат: Эстер-М | 113400 Москва, обл. Красногосудский район, п/о Красногосудск, а/м «Битень», 23 км | Заяк № 11-03-0169 | Подписано в печать в 19.10. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салкамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.