

Вокзал Иркутск-пассажирский получил в долгосрочную аренду прилегающую площадь

О проблемах переездов рассказывает Владимир Супрун, начальник Центральной дирекции инфраструктуры

Рославльский вагоноремонтный завод назван лучшим экспортёром в страны СНГ

Как далась победа на чемпионате мира по лёгкой атлетике Сергею Бакулину, ходоку из Мордовии

15 сентября 2011 года	WWW.GUDOK.RU	<div>Гудок</div> <div>СССР</div>	Ежедневная	Выходит	Тираж
четверг	WWW.GUDOK.INFO		транспортная	с 23 декабря	152 055
№ 166 (24886)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU		газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Есть уши, можно тянуть

Уже никого не удивляет, когда звёзды шоу-бизнеса делают себе имя на скандалах: пять минут позора, зато повышение в рейтингах. Воспользоваться подобной схемой, видимо, решили и в компании «Алтайхимпром», руководство которой обвинило железнодорожников в том, что в стране сложился дефицит ингаляционного (подающегося через маску) наркоза.

1 сентября произошла авария с утечкой брома на станции Челябинск-Главный. В результате на завод цистерна не попала, а именно из брома производят фторотан для ингаляционного наркоза. «Мы единственные, кто производит фторотан, – заявил коммерческий директор ОАО «Алтайхимпром» Владислав Салин. – Теперь выпуск препарата остановлен». Ну а дальше приводятся свидетельства медиков, в частности приморских, о дефиците препарата. Особо эмоциональные СМИ всё это подбивают выводом, что «хирурги будут резать людей по живому».

Вот только, когда начинаешь разбираться в ситуации, становится ясен диагноз производителя – необходимость сделать рекламу своему предприятию любыми методами и средствами. Фторотана в регионах действительно мало, но лишь потому, что при проведении операций его используют редко. «Снадобье из прошлого века. У нас его давным-давно не применяют и перешли на современные качественные препараты, а с ними никаких проблем нет», – прокомментировали ситуацию в ЦКБ № 2 РЖД. Поддержали коллег и в других железнодорожных больницах, да и в прочих клиниках страны голосуют рублём в пользу современных препаратов.

Удивились подобной постановке вопроса и в холдинге «Ростехнологии-Химкомпозит», куда входит «Алтайхимпром». «Заявление о прекращении производства фторотана из-за аварии в Челябинске неправомерно, – заявила пресс-секретарь холдинга Екатерина Алтаева. – Не связано это и с отключениями энергии на предприятии, на которые также ссылаются на заводе. Полгода назад поднимали на уровне государства вопрос о том, что приходится сокращать поставки фторотана в регионы. Но Минздравсоцразвития ответил, что поставщики предпочитают импортную замену и это их право».

Более того, как подтвердили в корпорации «Ростехнологии», на складах «Алтайхимпрома» и его дистрибьютора есть годовой запас препарата. Так что ясно – ситуация раздута, и можно делать вывод о том, что производитель пытается переложить проблему с больной головы на здоровую. Но! Не случись той аварии, никто не мог бы обвинять железнодорожников, пусть даже это обвинение притянuto за уши.

Цифра дня

800 млрд руб. потребуется для вывода БАМа на полную мощность, включая электрификацию, укладку вторых путей и т.д.

Проект

В помощь металлургам

Ускоренный контейнерный поезд открывает предприятиям дорогу на экспорт

Новый ускоренный контейнерный поезд Екатеринбург – Санкт-Петербург начал регулярные перевозки.

Проект организован совместными усилиями двух дочерних обществ ОАО «РЖД» – ОАО «РЖД Логистика» (ОАО «РЖД-Л») и ОАО «ТрансКонтейнер». Маршрут протяжённостью более 2300 км поезд будет проходить менее чем за 72 часа. Регулярность отправки составит три раза в месяц.

Генеральный директор ОАО «РЖД-Л» Павел Соколов заявил «Гудку», что новый ускоренный контейнерный поезд Екатеринбург – Санкт-Петербург станет удобным сервисом, предоставляемым экспортёрам Урала.

«Выходя на рынок этот поезд, мы гарантируем клиентом быструю и надёжную доставку их груза, сокращая время в пути за счёт отказа от сортировки вагонов в пути следования», – отметил он.



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Директор филиала «ТрансКонтейнера» на Свердловской дороге Сергей Васильев отметил, что первыми клиентами ускоренного контейнерного поезда стали крупнейшие экспортёры продукции металлургической промышленности, производства которых расположены в Уральском федеральном округе.

«Это, например, такие крупные компании, как ЗАО «Русский Хром 1915» – химический завод, поставляющий хромовые соединения в Индию, Китай, Францию, ООО «СЕАЛ и К» – крупный производитель сплавов цветных

металлов, поставляющий свою продукцию в Японию, ОАО «Ключевский завод ферросплавов» – предприятие, производящее ферросплавы, экспортируемые в Нидерланды, ЗАО «Уральский завод цветного литья» – металлургический комбинат, отправляющий сплавы цветных металлов в США, Японию, – сообщил он. – Эти предприятия испытывают периодические трудности с отправкой своей продукции, которые благодаря запуску постоянно курсирующего поезда уйдут в прошлое».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Конфликт

Спорное дело

ФАС предъявляет претензии к перевозчику и его дочерним компаниям



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

Федеральная антимонопольная служба заявила о намерении возбудить дело в отношении ОАО «РЖД», а также двух дочерних структур холдинга – Первой грузовой компании и Второй грузовой компании в связи с жалобами клиентов на отказы в предоставлении подвижного состава под перевозку и завышение перевозочных цен.

Заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин заявил журналистам во вторник, что служба получила пять жалоб от крупных и мелких грузовладельцев. Однако отказался их называть. Он отметил, что в случае подтверждения фактов нарушений грозит оборотный штраф.

Представитель пресс-службы ФАС сообщил «Гудку», что решение о возбуждении дела в отношении РЖД, ПГК и ВГК было принято на основании данных проверки жалоб клиентов компаний.

«По итогам проверки усматриваются признаки нарушения антимонопольного законодательства, – отметил он. – В слу-

ФАС раньше беспокоили низкие цены операторов, теперь служба считает их высокими

чае если комиссия ФАС по делу вынесет решение о нарушении ОАО «РЖД», ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК» антимонопольного законодательства, компаниям грозит штраф в размере от 1% до 15% от их выручки, полученной при реализации услуг, на рынке которых оно было совершено».

Заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Алексей Васильев подчеркнул, что документов, в которых бы излагались объявленные Анатолием Голомолзиным претензии, в холдинг не поступало. Не видели таких документов и в двух «дочках».

«Наша работа с клиентами осуществляется в строгом соответствии с законодательством и документами, принятыми регулирующими государственными органами, включая ФАС, – сообщил он «Гудку». – Ознакомиться детально с претензиями ФАС мы не можем, поскольку нас официально о них не уведомили».

Относительно публичных заявлений представителей ФАС о непредоставлении подвижного состава и завышении цен, можно сказать, что мы работаем на основании Прейскуранта 10-01 и сами не устанавливаем своих тарифов. Наши дочерние структуры подают парк согласно контрактам, за срыв которых может наступить ответственность в соответствии с данными договорами. Их расценки формируются на конкурентном рынке, где они являются одними из многих крупных игроков.

Более того, некоторое время назад ФАС в отношении ОАО «РЖД» и ОАО «ПГК» было возбуждено дело в связи с необоснованным, по мнению службы, снижением тарифов, когда нас обвинили, что мы установили монопольно низкие цены. Разбирательство в том случае показало, что никаких нарушений антимонопольного законодательства не было».

>Окончание| 3

Перевозки

Пригород на конкурс

В столице и Подмосковье могут появиться новые пассажирские компании

Правительства Москвы и Московской области планируют провести совместный конкурс по отбору перевозчиков в пригородном сообщении. Об этом заявил мэр Москвы Сергей Собянин в ходе заседания объединённой коллегии исполнительных органов власти.

По словам мэра, критерием отбора в конкурсе станет повышение качества обслуживания пассажиров.

Как рассказали «Гудку» в Департаменте города Москвы по конкурентной политике, пока конкурс только в планах. Конкретные сроки не установлены, вначале должен быть определённый государственный заказчик. А когда это произойдёт, также пока неизвестно.

Жителей столицы и Подмосковья обслуживает ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания». Первый заместитель генерального



ФОТО: АЛЕКСЕЙ СТОЛБОВ

Пригородные компании станут соревноваться за пассажиров

директора компании Юрий Дегтярёв предположил, что конкурс будет проведён уже в конце 2011 года, когда истечёт срок ранее подписанного с Московской соглашения о транспортном обслуживании.

Поэтому, с одной стороны, правительству Москвы в любом случае придётся проводить необходимые процедуры по организации транспортного

обслуживания в столице на 2012 год.

В то же время с Московской областью у перевозчика договор на транспортное обслуживание действителен до конца 2014 года. Это значит, что из-за конкурса его тоже придётся перезаключать.

В стране на 16 дорог приходится 26 пригородных компаний. Пока зачастую они действуют по

территориальному признаку, но есть и исключения.

Например, в Бурятии нет собственной пригородной компании – улан-удэнской. И регион обслуживает Байкальская ГПЧК.

Работающее по соседству с Московским регионом ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» в будущем, возможно, и не против участия в конкурсе.

Однако, по словам и.о. гендиректора этой компании Виталия Григорьева, пока своих нерешённых вопросов хватает.

«У нас и так достаточно большой полигон, и нам надо в первую очередь работать, чтобы вытаскивать те убытки, которые есть. А заходить ещё на один полигон пока не совсем правильно», – говорит он.

Марьяна Балашкина
Яна Позолотчикова,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург

КАДРЫ

Слёт находок

На молодёжном форуме РЖД было всё – от проектов до зажигательных танцев

Вчера из Москвы разъезжались по городам и весям участники V Слёта молодёжи РЖД. Кто-то увозил дипломы лауреатов, кто-то – сертификаты на обучение и абсолютно все – положительные впечатления от общения и богатой на мероприятия программы форума.

В этом году в слёте участвовало много иностранных гостей, представляющих железные дороги 12 стран – СНГ и Балтии, Германии, Испании, Монголии и др. С их выступлений начался финальный день слёта.

Оказалось, молодых железнодорожников разных стран волнуют одни и те же проблемы – говорили об инвестициях, развитии кадрового потенциала и геополитических перспективах отрасли, интермодальных перевозках, высокоскоростном движении и качественном сервисе. А представитель «Восточно-Японских железных дорог» Такахама Тесака приветствовал зал по-русски, теми словами, которые успел выучить за несколько дней слёта. Благодарностью за разрушенный языковой барьер стали бурные овации.

Иностранные коллеги увезли на родину не только впечатления, но и полезный опыт. «Такая возможность сотрудникам низового уровня общаться с первыми руководителями дорогого стоит», «мы увидели много новых для себя форматов работы с молодёжью и будем их внедрять в своей кадровой политике» – отмечали они в беседах с корреспондентами «Гудка».

Участники проекта для молодых управленцев «Лидеры перемен» встречались с президентом компании Владимиром Якуниным. Это был обстоятельный разговор о самых актуальных вопросах развития отрасли, взаимодействия, перспективных планах.

«Пять лет назад, когда подписывалось распоряжение о создании молодёжной программы, мы хотели, чтобы программа развивалась так, как она развивается, но не



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУЗОВ

V Слёт молодёжи РЖД стал самым многочисленным и интернациональным – в нём участвовали 800 человек из 13 стран

предполагали, что она будет приносить такие ощутимые выгоды для компании. Эту работу надо продолжать, и я рассчитываю, что вы составите основу той команды, которая будет делать дальнейшие шаги по реформированию железнодорожного транспорта», – сказал президент компании.

Как сообщил «Гудку» советник президента ОАО «РЖД» по молодёжной политике Антон Нагряляин, по итогам слёта определены лучшие участники программы (около 60 человек) – они получили сертификаты на обучение в Корпоративном университете ОАО «РЖД».

Главными героями дня стали участники конкурса проектов «Новое звено». С раннего утра разработчики встречали на выставке экспонатов и гостей. Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович переходил от стенда к стенду, скупулёзно разбирая каждую идею и тут же раздавая поручения руководителям департаментов.

«После того как я рассказал Валентину Александровичу о проекте, мне дали номер телефона начальника технического департамента и

ещё несколько контактов. У меня проект по оптимизации труда, бережливому отношению к рабочему времени, и мне дали указания связаться с компетентными людьми на дороге и в департаменте, чтобы проект был реализован», – рассказал дежурный по станции Омск-Северный Александр Шапов.

Самый ответственный момент слёта – защита проектов

– финалистов «Нового звена» перед жюри, в которое вошли вице-президенты компании и начальники департаментов.

Проект «Социальная паспортизация ЗабЖД» в десятку финалистов не попал, но был допущен к итоговой защите, и решением Владимира Якунина работе был присвоен спецприз президента компании. «Результаты изучения потребностей мы сможем наложить на имеющуюся инфраструктуру. Этот анализ станет базой для инвестиционной программы,

Победители конкурса «Новое звено – 2011»

- 1-е место** – Разработка энергосберегающего устройства ослабления поля ТЭД электроваза переменного тока без применения медьсодержащих индуктивных шунтов (ВСЖД – ИрГУПС)
- 2-е место** – Лавинопредупреждающая система железной дороги (ДвЖД)
- 3-е место** – Разработка технологического процесса организации работы объединённых комплексов в составе двух машин «Дуоматик» (ЗСЖД)
- Лауреаты:**
 - «Создание информационных киосков компании» (ЗабЖД)
 - «Усиленная конструкция предохранительной скобы валика подвески тормозного башмака» (ЗабЖД)
 - «Каждому по нитке!» (СвЖД)
 - «Хвостовой манометр» (СвЖД)
 - «Банк донорской крови компании» (КрЖД)
 - «Обеспечение надёжного питания линии автоблокировки в сети переменного тока

- 27,5 кВ при провалах напряжения в питающей энергосистеме» (ЮУЖД)
- «Разработка методологического обеспечения определения среднего времени восстановления технических средств ЖАТ на основании имитационного моделирования аварийно-восстановительных работ (АВР)» (ЦА)
- Специальные призы:**
 - президента ОАО «РЖД» – «Социальная паспортизация Забайкальской железной дороги» (ЗабЖД)
 - председателя Роспрофжела – «Духовно-просветительский центр на базе ОАО «РЖД» (ВСЖД)
 - президента ТрансКредитБанка – «Единый центр управления парком подвижного состава» (ЗСЖД)
 - исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – «Элемент поколений – стремление улучшить будущее, не забывая прошлое» (ПривЖД), «Профориентация детей-сирот» (ГЖД)

ИНВЕСТИЦИИ

Рельсы к металлу

«Норникель» обещает довести до конца финансирование железной дороги



ФОТО: WWW.PHOTO PRESS.RU

«Норникель» готов выполнить пожелания чиновников по ускорению строительства дороги

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РАСКРИТИКОВАЛО ТЕМПЫ И ОБЪЁМЫ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ПО ОСВОЕНИЮ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВЫХ РЕСУРСОВ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ.

На прошлой неделе горно-металлургический комбинат «Норильский никель» официально сообщил, что уже в этом году планирует направить 7,4 млрд руб. на строительство железной дороги Нарын (Борзя-1) – Газимурский завод в рамках реализации комплексного проекта государственно-частного партнёрства по освоению минерально-сырьевых ресурсов Забайкальского края.

Однако министр регионального развития Виктор Басаргин, выступая на Байкальском международном экономическом форуме в Иркутске, заявил, что в ведомстве недовольны финансированием проекта со стороны компании «Норильский никель».

«Обязательства этого года по строительству железной дороги профинансированы менее чем на 30%. Возникает вопрос

к инвесторам: где обещанные в этом году миллиарды?» – задал он вопрос.

В ответ на критику министра в «Норильском никеле» заявили, что компания выполняет все свои обязательства по проекту.

В частности, по словам сотрудника пресс-службы «Норникеля» Алексея Попонина, в этом году уже перечислено 3,35 млрд руб. в рамках финансирования строительства железной дороги, вскоре будет выделено ещё 426 млн руб.

Оставшиеся 4 млрд руб. «Норильский никель» также готов перечислить в этом году. Однако 8 сентября на заседании инвестиционной комиссии по инициативе Росжелдора было предложено перенести финансирование на следующий год, поскольку генподрядчик (Корпорация «ИНЖТРАНССТРОЙ») не успевает освоить средства в текущем году.

Аналитик ИК «БрокерКредитСервис» Олег Петропавловский считает, что проблему недофинансирования можно решить с помощью нескольких инвесторов.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

Персонал

ООО «ФосАгро-Транс»

▶▶▶▶▶

Организация возьмет в длительную аренду, купит находящийся в эксплуатации подвижной состав:

КРЫТЫЕ ВАГОНЫ ПОЛУВАГОНЫ МИНЕРАЛОВОЗЫ ЦЕМЕНТОВОЗЫ ЗЕРНОВОЗЫ

Тел. (812) 740-34-61, факс (812) 458-77-11, e-mail: SecretarFAT@phosagro.ru

На размещении объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены. Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru

РЕПОРТАЖ

Соединили берега

Красноярская магистраль помогла военным провести учения

Всего 20 минут понадобилось Познанской железнодорожной бригаде, чтобы восстановить первичное сообщение с Дальним Востоком.

Рёв истребителей Су-24, гул вертолётов и грохот разрывающихся снарядов на несколько минут нарушили мирное течение жизни в посёлке Подсиний, что недалеко от Абакана, столицы Хакасии. Однако паники среди населения не было. Жителей предупредили заранее – в 3 км от посёлка пройдут учения Железнодорожных войск.

В палаточном городке пятой отдельной Познанской железнодорожной бригады, развёрнутом на время манёвров, идеальная чистота. Его территория уложена дёрном и отсыпана мелким щебнем, а к месту проведения операции – понтонной переправе через Енисей – выложен тротуар из деревянных плит. Справа и слева от него расположились верёвки Железнодорожных войск. Однако назвать боевым его сложно. Ведь основное оружие этого вида войск очень даже мирное: выправочно-подбивочные машины, рельсорезные и рельсосверлильные станки, самозагружающиеся вагоны. Вся эта техника используется при



ФОТО: РОМАН ВИНЮКОВ

Новая переправа не шелохнулась под тяжестью гружённого военной техникой поезда

ремонте магистралей. У гражданских нет, пожалуй, только наплавных понтонных мостов. С задачей навести через Енисей наплавной мост протяжённостью 488 м бойцы справились. По легенде манёвров, основной мост разрушил условный противник. Место проведения операции выбрано не случайно.

– Магистраль Абакан – Тайшет – стратегический объект, – поясняет заместитель мини-

стра обороны Дмитрий Булгаков. – В случае ЧС, если будет разрушен железнодорожный мост на 4100-м км Транссиба, то именно здесь смонтируют новую переправу, по которой в зону боевых действий должно пойти подкрепление: эшелоны с военной техникой и продовольствием с Дальнего Востока. И второй момент: Енисей – река стремительная. Скорость течения здесь более 2 м/с, тогда как эксплуатация мостов этой серии

возможна только при скорости течения до 2 м/с. Поэтому бойцам нужно было применить не только военную хитрость, но и инженерную смекалку.

Чтобы удержать мост, пришлось установить дополнительные якоря-присосы, общий вес которых более 100 тонн, хотя по проекту положено всего 60. Что из этого получилось, сейчас проверим.

Однако проверку на прочность сорвала авиация противника. Вода в реке вздыбилась от разрывов. Итог вражеского налёта – из строя выведено несколько пролётов только что возведённого моста.

Ничего не остаётся, как заново собрать вышедшие из строя пролёты и завести их в створ основной уцелевшей части наплавного моста. Одно «но» – времени на эту операцию всего 40 минут. Медлить нельзя. Первой на «лечение» моста выходит разведрота. Нужно проверить, не осталось ли на понтонах неразорвавшихся снарядов. В распоряжении бойцов обыкновенный уазик на гибридном ходу, который при помощи специальных конструкций без труда передвигается по рельсам. На понтонах всё нормально.

За дело берутся водолазы: нужно расчистить дно от об-

ломков. Со специального плотарядовой Сергей Герасимов погружается на дно реки. Кстати, эти учения для Сергея последние. Через несколько недель долгожданный дембель. Но за год службы у него набежало уже 20 часов подводной работы.

И вот на поверхности показываются шлем и поднятая вверх рука. Это знак, что дно чистое. Можно продолжать ремонтные работы.

Тут же в воздух взмывает красная ракета – сигнал к стыковке парама. К протоке движется мост-паром. Почти сорокаметровую переправу из 10 понтонов перемещают при помощи катеров-толкачей.

– Сейчас самый ответственный момент – вывести паром на одну линию с уже возведённой частью моста, – комментирует действия бойцов командир отделения Сергей Лепёхин. – Сделать это непросто: уровень воды в Енисее меняется каждый день, так как идёт постоянный сброс на Саяно-Шушенской ГЭС в связи с установкой новой турбины.

Несмотря на опасения командира, восстановленная часть моста чётко входит в нужные пазы. К только что пришвартованному пролёту устремляются

солдаты в новеньких «желтухах». Бойцы ловко закручивают гайки.

– За время подготовки к учениям раз по сто собирали и разбирали эту конструкцию, – поясняет сержант Станислав Володин, орудуя гаечным ключом. – Нам ещё с погодой сегодня повезло: нет дождя и не жарко. На жаре металлические конструкции моста могли бы расширяться, и тогда попасть в нужные пазы было бы непросто.

Переправа вроде готова, но на реке вновь начинается стрельба. Противник пытается атаковать восстановленный мост. Гаечные ключи тут же меняют на автоматы. Несколько минут – и враг обезврежен. Теперь осталось испытать конструкцию на прочность. Для безопасности на парамах закидают маскировочные дымы.

Мост оживает. На него выходит поезд весом почти 1,5 тыс. тонн, гружённый военной техникой. Под тяжестью новая переправа не шелохнулась.

– Такие наплавные мосты могут пропускать до 50 пар поездов в сутки со скоростью 25 км/ч, – поясняет Сергей Лепёхин.

Чтобы эшелон с военной техникой проследовал по новой переправе, бойцам Познанской

бригады пришлось проложить от главного хода Транссиба ещё и отдельную 13-километровую ветку. В строительстве помогли специалисты Красноярской магистрали.

– Врезали стрелку, сделали отводы с главного хода, обеспечили стройматериалами, – говорит начальник дороги Владимир Рейнгарт. – Для «мирных» железнодорожников такие учения тоже очень важны. Это возможность лишний раз проверить себя. Ведь мы понимаем, что в случае ЧП нам придётся действовать сообща.

Результат учений специалистов удовлетворил. Движение на мосту было восстановлено на 20 минут раньше положенного по нормативу.

Возможно, этому способствовала тщательная подготовка, которую начали ещё в мае. Военные железнодорожники оттачивали мастерство, устраивая реальную аварию – обрушившийся после наводнения мост через реку Камышту в Хакасии. Если войска успешно справляются с последствиями природных катаклизмов, то учебно-практические задачи им тем более по плечу.

ОЛЕСЯ МИЗИНКО, СОБ. КОРР. «ГУДКА» АБАКАН

СЕРВИС

Эффектный перрон

Воронеж-Курский создаёт дополнительные удобства для пассажиров

Два турникетных павильона и высокая пассажирская платформа введены в эксплуатацию на вокзале Воронеж-Курский.

«Объект оказался очень сложным, он зажат путями с одной стороны, а с другой находится улица с интенсивным движением. У нас был всего один въезд к месту работ», – вспоминает заместитель генерального директора ООО «Стройинжиниринг» Сергей Шамаев.

Пришлось не просто надстраивать платформу. Пришлось переукладывать каналы для кабелей связи и ливневую канализацию.

Всего на объект было затрачено 53 млн руб. В ближайшее время можно будет увидеть эффект от турникетных павильонов.

«Там, где устанавливали турникеты, продажи билетов выросли уже в первые дни минимум вдвое. Желающим бесплатно проехать теперь непросто попасть на перрон», – констатирует начальник Юго-Восточной дороги Анатолий Володько.

Каждый день через платформу проходят 900 человек, курсируют 7 пар поездов. Ходят тут в основном рельсовые автобусы РА 2.

Для удобства пассажиров платформа теперь оснащена удобными скамейками и специальными козырьками от дождя, а в вагон можно шагнуть прямо с перрона.

Начальник вокзала Воронеж-Курский Николай Клычёв не скрывает удовлетворения: «Тут всё сделано с комфортом. Широкие пандусы для инвалидов и пассажиров с детскими колясками, порогов нет, перила очень удобные, и даже появились окошечки билетных касс для людей в инвалидных колясках».

Заместитель председателя правительства Воронежской области Дмитрий Марков подчеркнул на открытии платформы: «Это не только подарок к 425-летию города, а результат совместной работы дороги и области, как и проект Воронеж-3, который может сделать столицу Черноземья центром транспортной инфраструктуры всех ближайших регионов».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ВОРОНЕЖ

СОТРУДНИЧЕСТВО

Зона безопасности

Хозяевами привокзальной площади станут РЖД



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Администрация Иркутска передаст в долгосрочную аренду ОАО «РЖД» привокзальную площадь станции Иркутск-пассажирский.

Как сообщил начальник Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Сергей Абрамов, Иркутск стал третьим городом, власти которого пошли на подписание соглашения о сотрудничестве по обустройству и развитию территории, прилегающей к вокзалу. «Первый подобный проект был реализован в Москве. Вторым стал Воронеж, – сказал он. – Наша задача – создать единую систему, где важнейшим элементом безопасности является привокзальная территория».

С этих территорий убирают незаконную торговлю, которая создаёт неудобства.

По данным Сергея Абрамова, после передачи привокзальных площадей количество некоторых видов преступлений здесь уменьшилось в 5–10 раз. Более оптимальной стала и транспортная схема.

В Иркутске будет сформирован полноценный транспортно-пересадочный узел

Так будет и в Иркутске. По соглашению дирекция займётся благоустройством территории, озеленением, обеспечением беспрепятственного подъезда пассажиров к вокзалу, проведением организационных и инженерно-технических мероприятий, направленных на предупреждение противоправных действий.

«В конечном итоге привокзальная площадь станет более комфортной и безопасной для наших пассажиров», – уверен начальник региональной Дирекции вокзалов Александр Синеев. По его словам, в ближайшее время будет создана рабочая группа, которая определит границы площади, подготовит проект договора аренды, согласует её стоимость.

Сергей Абрамов отметил, что сроки аренды будут длительными, поскольку

ОАО «РЖД» формирует единую систему безопасности, транспортной логистики на длительный период, ведь затраты велики.

«В случае же с Иркутском это ещё более актуально, поскольку здесь будет сформирован современный и полноценный транспортно-пересадочный узел. Его проектирование уже ведётся. И мы заинтересованы в привлечении инвесторов», – сказал Сергей Абрамов.

Одним из способов привлечь финансовые ресурсы может стать приватизация части площадей.

«Мы обратились в правительство с предложением разрешить нам продажу части вокзальных территорий. Их вовлечение в коммерческий оборот повысит инвестиционную привлекательность нашей инфраструктуры», – отметил Сергей Абрамов.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

КОНФЛИКТ

Спорное дело

>Начало | 1

Начальник отдела по взаимодействию с органами государственной власти ПГК Елена Маркова сообщила «Гудку»:

– Что касается взаимоотношений с клиентами, то они осуществляются в соответствии с законодательством и заключёнными контрактами. Насколько в этом отношении могут быть обоснованы чьи-либо претензии к нам, можно будет понять, увидев уведомление регулирующего органа.

Генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян считает, что разногласия между ФАС и РЖД и дочерними структурами холдинга вызваны тем, что ряд мелких грузовладельцев недовольны ситуацией, когда они подчас не могут оперативно получить парк для разовых или нерегулярных перевозок небольших партий своих грузов по Прейскуранту 10-01.

«Возникновение таких ситуаций вполне укладывается в логику реформирования железнодорожного транспорта, – считает он. – У нас дерегулирована вагонная составляющая, соответственно, и «дочки» РЖД, и частные операторы могут назначать рыночную цену. При этом у мелких грузоотправителей отправки в основном повагонные. Это означает, что их себестоимость намного выше массовых регулярных перевозок как для РЖД, так и для дочерних структур, и для частных операторов. Соответственно, и цена на них не может быть такой же, как при перевозках крупных грузовых партий, законтрактованных на длительные сроки и по постоянному устойчивому графику».

Директор Института проблем транспорта РАН Олег Белый отметил, что претензии ФАС выглядят весьма спорно и необоснованно и больше мешают налаживанию качественного взаимодействия железнодорожников с грузовладельцами.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Организатор

Министерство транспорта Российской Федерации

ЮБИЛЕЙНЫЙ

V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТ РОССИИ

В РАМКАХ

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2011

23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»
МОСКВА, РОССИЯ

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

СПОНСОР

СПОНСОР

ОПЕРАТОР

Оплата подарка может подождать.
Его день рождения – нет.

Льготный период без процентов – до 50 дней

• Нужная сумма всегда под рукой

• Заранее одобренное решение Банка о выдаче Кредитной карты

• Удобное погашение с зарплатного счета

• Скидки при оплате покупок в магазинах-партнерах Банка

8 800 200 8222 | www.tcb.ru

Узнайте больше. Звонок по России бесплатный

ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

Карта MasterCard® Standard: Кредитный лимит от 15 000 до 300 000 руб.; процентная ставка 24% годовых; выпуск и годовое обслуживание карты 775 руб.; комиссия за выдачу наличных денежных средств 4,5%, но не менее 300 руб., взимается без учета комиссии другого банка в момент проведения операции. Смена ПИН-кода в банкоматах и терминалах самообслуживания ОАО «ТрансКредитБанк» 30 руб.

Карта MasterCard® Gold: Кредитный лимит от 100 000 до 600 000 руб.; процентная ставка 23% годовых; выпуск и годовое обслуживание карты 1 975 руб.; комиссия за выдачу наличных денежных средств 3%, но не менее 300 руб., взимается без учета комиссии другого банка в момент проведения операции. Предложение действительно для сотрудников компаний обслуживающихся в Банке в рамках зарплатного проекта.

Реклама. ОАО «ТрансКредитБанк». Генеральная лицензия Банка России № 2142 от 13.07.2005 г. 105066, г. Москва, ул. Новая Басманная, 37А.

Перспективы

Альтернатива шлагбауму

Автомобильные и железные дороги должны пересекаться на разных уровнях



Владимир Супрун, начальник Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»

Какими путями можно обеспечить безопасность на переездах, «Гудку» рассказывает Владимир Супрун.

– Владимир Николаевич, какова на сегодняшний день ситуация с обеспечением безопасности на переездах?

– В 2011 году руководством компании утверждена программа по повышению уровня безопасности движения на переездах на 2011–2015 годы. На её реализацию нужны более 10 млрд руб. В текущем году в целях усиления технической оснащённости переездов на реализацию программы, на оборудование переездов АПС, модернизацию и замену устройств УЗП предусмотрено финансирование на сумму 100 млн руб. и 62 млн руб. на оборудование 6 переездов на линии Санкт-Петербург – Москва противотаранными устройствами.

Ежегодно железнодорожниками проводится большая профилактическая работа в автотранспортных предприятиях и непосредственно на переездах с водителями по предупреждению ДТП. Это и прошедший в июне месячник на переездах «Внимание, переезд!», участие в Международном дне безопасности, акция «Водитель! Пропусти поезд!», видеоролики о состоянии безопасности движения на переездах по телевизионным каналам и др.

Кстати, Международный день безопасности на переездах отметили 9 июня более чем в 40 странах мира. На сети были организованы комиссионные осмотры переездов, совместно с работниками ГИБДД в организациях автомобильного транспорта проводились дополнительные инструктажи



с нарушителей 2,4 млн руб. штрафов.

– Что ещё в планах по улучшению безопасности на переездах?

– Мы и в дальнейшем собираемся продолжать работу по выполнению Программы усиления технической оснащённости переездов, их капитального ремонта, укладки резинокордовых настилов, оборудованию АПС, усилению систем энергоснабжения и приведению их в соответствие с требованиями инструкций.

Особое внимание необходимо уделять повышению качества и эффективности проведения профилактической работы на переездах в регионах, с привлечением органов ГИБДД, комиссий по безопасности движения и средств массовой информации.

По опыту наших зарубежных коллег возможна разработка и внедрение нового устройства заграждения типа «боллард», представляющего из себя мощные самовыдвигающиеся препятствия.

Для снижения аварийности не только на переездах, но и в целом на автомобильных дорогах с привлечением производителей автотранспорта возможна установка дополнительного оборудования на автомобили, устройства в виде «датчика красного огня», которое в автоматическом режиме принудительно при приближении к красному огню светофора стало бы останавливать машину.

По итогам опытной эксплуатации на Свердловской дороге будет окончательно определена возможность оборудования переездов без дежурных работников устройствами УЗП-У. Необходимо продолжить оборудование переездов, в первую очередь на скоростных и высокоскоростных участках противотаранными устройствами.

Настойчивая и системная реализация приведённых и других мер в тесном взаимодействии с органами исполнительной власти на местах, федеральными надзорными структурами и ГИБДД даст свои положительные результаты в вопросах снижения аварийности на железнодорожных переездах.

БЕСЕДОВАЛ
Владислав Кукреш

Даже устройство заграждения не всегда оказывается оптимальной защитой от нарушителей

– Со строительством путепроводов проблемы ясны, а почему мы не можем закрыть бесполезные, по сути, переезды в местах, где путепроводы проложены?

– Весомая причина – это новый порядок открытия и закрытия переездов, установленный приказом Минтранса весной 2009 года. Если раньше требовалось согласование только от владельца автодороги и ГИБДД, то в настоящее время требуется пройти пять инстанций: Росжелдор, Росавтодор, Ространснадзор, ГИБДД, органы исполнительной власти регионов.

И, к сожалению, при наличии всех необходимых обоснований железнодорожники не всегда находят взаимопонимание на местах.

– Какие ещё есть варианты по минимизации уровней рисков и предотвращению ЧП?

– В этом вопросе особое внимание уделяется новым техническим решениям. Например, в Уральском отделении ВНИИЖТа разработано устройство заграждения УЗП-У, которое испытывают на одном из переездов Свердловской

предусматривает сброс автомобиля с дороги при его наезде на мощный передний брус.

На переездах без дежурного работника необходимо более широко внедрять шлагбаумы, которые перекрывают всю проезжую часть автомобильной дороги. В опытным порядке такие шлагбаумы установлены на переезде 234-го км перегона

Международный день безопасности

на железнодорожных переездах

отмечают более чем в 40 странах мира

дороги. В автоматическом режиме это УЗП-У обеспечивает механическое заграждение переезда при приближении поезда. Также можно назвать перспективной разработку нового устройства заграждения, имеющего форму параллелограмма, установленного под углом 45 градусов к оси автодороги. Конструкция

Денежниково – Старожилово Московской дороги.

Ну и, конечно же, так называемые противотаранные устройства. Одно из них уже смонтировано на 497-м км линии Санкт-Петербург – Москва, и до конца года, как я уже отметил, должны быть оборудованы оставшиеся шесть переездов на этом высокоскоростном направлении.

Кадры

Переезды женского рода

В Иркутской области решают проблемы занятости слабого пола

На некоторых участках Восточно-Сибирской дороги практически не осталось мужчин – дежурных по переездам.

По словам начальника дороги, депутата законодательного собрания Иркутской области Анатолия Краснощёка, предпочтение отдаётся женщинам. Это позволяет решать проблему занятости слабого пола в регионе.

«Немало охраняемых переездов у нас приходится на сельскую местность, где у женщин немного шансов найти стабильную и хорошо оплачиваемую работу», – пояснил он. – Тем более эта проблема актуальна для отдалённых территорий. А нормальный, здоровый мужик всегда может найти применение своей силе и пойти, например, в монтеры пути».

Как заявил начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Виталий Чесноков, условия труда и характер работы дежурных по переездам легче, чем на текущем содержании пути, хотя зарплата практически та же. «По-человечески понятно, когда при приёме на эту должность предпочтение от-

даётся женщинам», – сказал он. – Хотя здесь трудятся и мужчины, которых на путь не пускают медики».

Начальник Черемховской дистанции пути Юрий Разгильдеев рассказал, что у них четыре охраняемых переезда и большей частью дежурными там работают женщины. «Мужчин на этой должности осталось всего трое, один из них предпенсионного возраста. Недавно двое перешли в монтеры. От них там больше пользы будет», – констатировал Юрий Разгильдеев. По его словам, женщины содержат переезды в большем порядке.

Аналогичная ситуация складывается и на Слюдянской дистанции пути. Её начальник Владимир Сендзяк рассказал, что у него на дистанции дежурными трудятся в основном женщины и только двое мужчин, «которым заказан путь в монтеры пути по медицинским показаниям».

«Тренд, в общем-то, правильный – заставить мужика махать молотком, а не искать место потеплее. Но всё должно быть индивидуально», – сказал Владимир Сендзяк.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

Технология

На таран не возмёшь

Устройство останавливает пятитонный «КАМАЗ»

На переезде Редкино – Тверь (Чуприяновка) Московского региона Октябрьской магистрали заканчивается опытная эксплуатация нового шлагбаума.

Как рассказал «Гудку» главный инженер Московского региона Октябрьской железной дороги Михаил Глазков, противотаранное устройство-17,5 (ПТУ) исключает возможность переезда путей.

Балка у ПТУ-17,5, когда опускается, встаёт на шкворни и тем самым плотно фиксируется. Её диаметр 300 мм, внутри она армированная. «По динамическим испытаниям и характеристикам ПТУ-17,5 останавливает пятитонный «КАМАЗ» при скорости 40 км/ч», – рассказывает Михаил Глазков.

Шлагбаум перекрывает автодорогу на 7,5 м, а это две полосы движения. «Согласно инструкциям, для пропуска высокоскоростных поездов срабатывает устройство заграждения переезда, опускаемый и поворотный шлагбаумы. Причём последний закрывался на навесной замок, – пояснил главный инженер. – А ПТУ-17,5 даёт возможность уйти от поворотного шлагбаума. Дежурному по переезду не надо выходить и закрывать его на навесной замок вручную. А это к тому же экономит время».

Если раньше на переезде Редкино – Тверь водителям приходилось ждать, пока

пройдут поезда, 47 минут, то теперь – не более 20.

«При запуске «Сапсана» у нас остро встал вопрос именно по этому переезду. Потому что экспрессы там шли навстречу друг другу с интервалом в 15 минут, – говорит Михаил Глазков. – Экономия времени позволяет закрывать переезд два раза по 20 минут, оставляя интервал в пять минут, для того чтобы пропустить машины».

На этом же переезде установлены камеры видеонаблюдения. Они дисциплинируют водителей. Ведь картинка с камер попадает сразу сотрудникам ГИБДД, а те уже выписывают штрафы тем, кто, игнорируя звуковые сигналы и мигающий светофор, проезжает через пути.

До конца 2011 года ПТУ-17,5 должны появиться на переездах станций Славянка, Колпино и перегонах Рябово – Любань, Лентьево – Вышний Волочёк, Клин – Подсолнечная и Крюково – Сходня.

«Опытная эксплуатация ПТУ-17,5 заканчивается. После того как будут внесены изменения в инструкции, такие устройства начнут применять на всех переездах, где курсируют скоростные поезда», – подытожил Михаил Глазков.

Яна Позолотчикова,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Справка «Гудка»

За восемь месяцев этого года на Октябрьской магистрали произошло 26 ДТП. Все – из-за грубого нарушений водителями транспортных средств Правил дорожного движения. Пострадали 14 человек, 4 погибли. Повреждено 16 локомотивов, перерыв в движении поездов составил более 21 часа. Материальный ущерб превысил 5,5 млн руб.

В досье

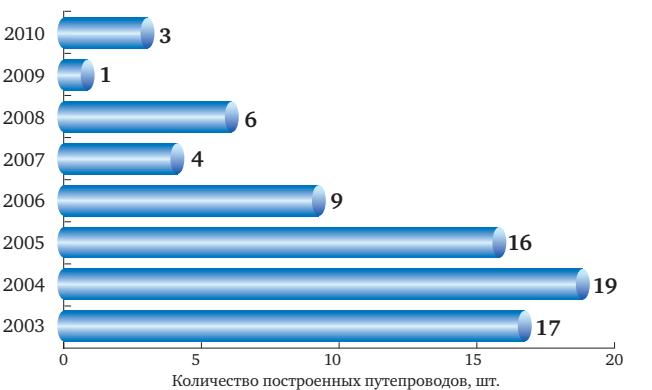
Динамика ДТП на переездах в период с 2003 по 2010 год



Справка «Гудка»

На сети за 8 месяцев 2011 года на переездах было допущено 159 случаев столкновений поездов с автотранспортом – пострадали 135 человек, из них 34 погибли. Тяжелейшие случаи ДТП на переездах со сходами грузовых и пассажирских поездов произошли в мае. К примеру, на Северной дороге 26 мая на переезде 722-й км допущено ДТП с возгоранием поезда. Причём на этом же переезде ДТП допускались в январе 2004 года, в апреле 2005 года и в сентябре 2009 года по вине водителей автомобилей и с огромным перерывом в движении поездов.

Темпы строительства путепроводов на местах расположения переездов в период с 2003 по 2010 год



ТЕНДЕНЦИИ

Проблема взаимодействия

ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ СОТРУДНИКОВ МОЖНО, УЗНАВ МНЕНИЕ КЛИЕНТОВ

Андрей Пряхин,
директор
Центра
корпоративного
учёта
и отчётности
«Желдоручёт» –
филиала
ОАО «РЖД»




ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

В ПРОЦЕССЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ОДНИМ ИЗ САМЫХ АКТУАЛЬНЫХ ЯВЛЯЕТСЯ ВОПРОС ОРГАНИЗАЦИИ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ СОТРУДНИКАМИ РАЗЛИЧНЫХ СТРУКТУР ОАО «РЖД». КАКИМИ БЫ «УМНЫМИ» НИ БЫЛИ НОВЫЕ РЕГЛАМЕНТЫ, ВСЕГО ПРЕДУСМОТРЕТЬ НЕВОЗМОЖНО, И УЙДЁТ ЕЩЁ НЕМАЛО ВРЕМЕНИ НА ИХ ДОРАБОТКУ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ. НО ИМЕННО ОТ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КОНКРЕТНЫХ ЛЮДЕЙ НА МЕСТАХ ЗАВИСИТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СЕГОДНЯШНЕЙ РАБОТЫ КОМПАНИИ.

Эта важная задача изначально учитывалась при реформировании бухгалтерского блока ОАО «РЖД» и создании общих центров обслуживания, в процессе которого бухгалтерские работники выводились из штата производственных предприятий.

В прошлом году, после того как был завершен организационный этап формирования вертикально интегрированной структуры и были заключены первые договоры с дочерними обществами компании на ведение учёта, в филиале Центр «Желдоручёт» стартовала программа по-



ФОТО: ЛАРИСЛА ГОРБАЧЕВА

вышения компетенции клиентоориентированности у сотрудников филиала. Реализация программы призвана решить две основные задачи: обеспечить контрольные функции и выполнение требования законодательства по бухгалтерскому и налоговому учёту, с одной стороны, и выстроить нормальные доверительные отношения между сотрудниками бухгалтерии и представителями заказчика – с другой. Программа включает в себя комплекс мероприятий, направленных на выявление потребностей заказчика (предприятий холдинга), совместный поиск путей к укреплению взаимодействия с ним, обучение руководителей, проведение разъяснительной работы, а также

мотивацию бухгалтерских работников на конструктивное взаимодействие с сотрудниками заказчика.

Для изучения проблем, возникающих во взаимоотношениях между сотрудниками заказчика и совместного поиска путей их решения, осенью 2010 года совместно с Корпоративным университетом ОАО «РЖД» на полигонах Юго-Восточной, Приволжской и Московской дорог было проведено исследование системы взаимоотношений, сложившихся между Центром «Желдоручёт» и предприятиями заказчика.

В рамках исследования независимыми консультантами проводились опросы руководителей, фокус-группы сотрудников,

а также совместные тренинги рядовых сотрудников заказчика и бухгалтерских работников. На нескольких дорогах была проведена серия «круглых столов» с участием руководителей региональных дирекций и предприятий.

Для изучения мнения заказчика в конце прошлого года было проведено первое анкетирование руководителей предприятий всех уровней. Выводы, сделанные на основе результатов исследования, позволили выработать перечень первоочередных мер, направленных на повышение эффективности организации учётного процесса.

Оценка клиентоориентированности нашла своё отражение и в новой системе премирования бухгалтерских работников, а также стала одним из ключевых критериев при подведении итогов соревнования коллективов филиала Центр «Желдоручёт» и конкурса на звание «Бухгалтер года».

Мы рассчитываем, что за счёт этих мер удастся значительно повысить эффективность взаимодействия бухгалтерских работников и работников заказчика, ответственных за формирование первичных документов. А значит, в том числе и повысить качество первичных документов, достоверность и оперативность учёта.

Недавно нами был проведён повторный опрос руководителей предприятий заказчика. В настоящее время полученные анкеты обрабатываются, и итоги анкетирования, с которыми мы ознакомим читателей «Гудка», позволят оценить эффективность программ и мер, принимаемых Центром «Желдоручёт».

КОНТРОЛЬ

Почём гранит науки

ПРОВЕРКА УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ВЫЯВИЛА ФИНАНСОВЫЕ ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЯ

Олег Тюкаев,
заместитель
начальника
полиции
по оперативной
работе УТ МВД
России
по Приволжскому
федеральному
округу



ФОТО: ЛЮДИЛА КОЗЛОВА

СОТРУДНИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ ПРИВОЛЖСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ПРОВОДЯТ ПРОВЕРКУ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ НА ПРЕДМЕТ ВЫЯВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЙ. УЖЕ СЕЙЧАС МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО РЕЗУЛЬТАТЫ НЕУТЕШИТЕЛЬНЫ.

Первыми угодили под следствие два человека, проходившие курсы повышения квалификации в Уфимском техникуме железнодорожного транспорта. Они представили бухгалтерии своего предприятия подложную финансовую отчётность, при этом положив себе в карман 9000 руб. Теперь оба привлечены к уголовной ответственности за мошенничество. А в Чувашии руководитель одного из транспортных учебных заведений завёл «мёртвые души». На их имена отчислялись



ФОТО: ИРИНА ТАКЕ

УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ СТАНОВЯТСЯ ОБЪЕКТАМИ ПРИСТАЛЬНОГО ВНИМАНИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ

средства из фонда заработной платы. Сотрудники полиции обнаружили и фиктивные трудовые договоры с такими несуществующими сотрудниками. Сейчас чувашский Чичиков задержан, проводится проверка. По её результатам руководитель учебного заведения может расстаться с должностью и, возможно, со свободой.

Делают своё дело и взяточники. Преподаватель одного из транспортных вузов Астрахани вместо приёма в установленном порядке экзамена предлагал студентам пополнить его личный карман за положительную оценку и роспись в зачётной книжке. К сожалению, с начала года в Приволжском федеральном округе только официально зарегистрировано 100 случаев по-

лучения взятки в транспортных учебных заведениях. Это самый высокий показатель по стране.

Среди других преступлений в сфере образования можно выделить случай в Нижнем Новгороде, где два должностных лица транспортного вуза обворовали студентов, подделали росписи в платёжной ведомости и присвоили себе денежное пособие учащихся.

Одним из должностных высокотехнологических преступлений современности стало пиратство в сфере программного обеспечения.

В одном из вузов задержан программист, занимавшийся установкой нелицензионных программ. Он нанёс ущерб правообладателю на сумму более 90 тыс. руб.

Сбить нарастающую волну должностных преступлений помогло бы своевременное обращение граждан в случаях, если у них начинают вымогать взятку или они становятся свидетелями незаконного присвоения, растраты средств работниками транспортных учебных заведений.

Если удалить из техникумов и вузов нечистых на руку руководителей и преподавателей, качество обучения и престиж диплома транспортного учебного заведения выросли бы значительно.

РЕМОНТ

Продление ресурса

УЧЁНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПРИНЯТЬ МЕРЫ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНОВ

В СТРАНЕ ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ БОЛЕЕ 150 ТЫС. ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С ПРОДЛЁННЫМ СРОКОМ СЛУЖБЫ. ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ЭТОГО ОПЕРАЦИИ БЫЛИ ВЫПОЛНЕНЫ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ С СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

Механизм выполнения работ по продлению сроков службы грузовых, пассажирских и рефрижераторных вагонов чётко отрегулирован. Комиссия Совета по железнодорожному транспорту утвердила единые для всех стран СНГ типовые программы и методики технического диагностирования подвижного состава и объёмы экспериментальных исследований.

Не случайно из-за состояния вагонов с продлённым сроком службы не было зафиксировано ни одного серьёзного происшествия. Установлены единые требования по включению новых организаций в список исполнителей работ по продлению сроков службы вагонов. Количество таких структур постоянно расширяется. Объёмы заказов тоже растут. Например, если в 2001 году специалисты научно-внедренческого центра «Вагоны» из Санкт-Петербурга продлили срок службы 624 единицам подвижного состава, то в 2010-м – уже 18,5 тыс. Однако в связи с прогнозируемым ростом количества вагонов с истекшим



ФОТО: ЛАРИСЛА ГОРБАЧЕВА

сроком службы необходимо предпринять дополнительные меры по продлению их ресурса. Ведь если сейчас разрезать все отработавшие своё вагоны и сдать их в металлолом, то отрасль в будущем неизбежно столкнётся с проблемой дефицита подвижного состава в случае увеличения объёмов перевозок. Особенно остро этот вопрос стоит перед небольшими компаниями – собственниками вагонов, которые не имеют достаточных средств для приобретения новой техники. Крупные фирмы сталкиваются с проблемой возрастающих накладных расходов на

содержание и ремонт недоиспользованного вагонного парка, трудностями с передачей вагонов в аренду, нерентабельностью эксплуатации устаревшего подвижного состава. Они закупают наиболее востребованные типы новых вагонов, хотя вопрос продления сроков службы техники также не снимают с повестки дня. Считаю, что решение данной проблемы состоит в сочетании рационального «хозяйского» подхода к любым вагонам, обладающим остаточным ресурсом, с исключением из инвентаря полностью изношенного подвижного состава.

Одновременно должен выдерживаться численный баланс старого и нового парка вагонов, чтобы не снизить объёмы погрузки на сети железных дорог. В качестве конкретных мероприятий, направленных на решение указанных задач, нужно разработать технические условия для капитального ремонта с продлением назначенного срока службы для наиболее востребованных моделей грузовых вагонов. Особенно для тех, чей дефицит можно спрогнозировать в посткризисный период. При этом надо обеспечить снижение затрат на выполнение таких работ при безусловном соблюдении требований безопасности движения. Список технических средств, чей остаточный ресурс подлежит продлению, необходимо расширять. Представляется возможным создать ассоциацию организаций-исполнителей, которая будет разрабатывать необходимую нормативно-техническую и правовую базы. Эта же структура будет формировать единую базу результатов дорогостоящих ресурсных испытаний вагонов, регулировать их проведение, обеспечивать техническую диагностику, решать другие актуальные вопросы. АЛЕКСАНДР ТРЕТЬЯКОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА НВЦ «Вагоны» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Мнения и оценки | 5.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Насколько на вашем предприятии механизирован производственный процесс? Приводит ли механизация к сокращению персонала?

Александр Непомнящий, монтёр Красноярской дистанции пути: – Вопрос механизации ручного труда очень актуален. Особенно у нас, у путейцев. Пока 80% всех работ делаем вручную. Сейчас, к примеру, устраним вылески на одном из околотов дистанции. Три недели бригада из 40 человек работает. Конечно, проще было бы загнать сюда специальную технику для очистки щебня, взять «окно» и сделать эти пять километров за трое суток. Но этого не делают. А почему? Потому что любая механизация влечёт за собой удорожание работ. И, естественно, чем больше будет техники использоваться на таких работах, тем и людей меньше понадобится. Значит, нужно будет сокращать персонал.

Борис Зотов, старший мастер локомотивного ремонтного депо Рыбное:

– Процентом на 80–85 на нашем предприятии производственный процесс механизирован. Руками мы делаем текущий ремонт, проводим осмотр, разбираем некоторые детали, где ни электрический, ни пневматический инструмент невозможно применить. А вообще уходить от ручного труда нужно, но там, где не подлезть, без него не обойдётся. Поэтому работа для людей всегда найдётся, ведь их труд незаменим. А сокращение штата нашему предприятию не грозит.

Максим Молчанов, начальник станции Краснодар-Сортировочный:

– В парках отправления и приёма действуют упоры тормозные стационарные, что механизует работу по закреплению подвижного состава. Но аналогичные системы хотелось бы иметь и в других парках. С помощью таких установок мы выведем людей из опасной зоны, повысим уровень безопасности движения. Так что при возможности от ручного труда уходить необходимо. Что касается предполагаемых сокращений в связи с механизацией, то я не думаю, что это будет массовое явление. У нас много работы, и я считаю, что человек, попавший из-за этого под сокращение, не останется без работы и без особых проблем найдёт её в структуре ОАО «РЖД».

Михаил Петухов, главный инженер станции Хабаровск-1:

– Механизировано, но не полностью. Так, в парке Ветка-Пристань у нас четыре стрелочных поста. Соответственно, четыре человека переводят стрелки. Парк работает с двумя крупными предприятиями города – нефтеперерабатывающим заводом и речным портом. И нуждается в механизации. Но средств на это пока не предусмотрено. Есть проект реконструкции под развитие Хабаровского НПЗ. Согласно предварительным наработкам, управление некоторыми стрелочными переводами будет на посту электроцентрализации. Сейчас определяют их количество. Но это будут однозначно не все стрелки, только те, которые ближе к заводу. Кроме того, учитывая, какие у нас бывают снежные зимы, я был бы против полного сокращения дежурных стрелочных постов.

Иван Горбунов, начальник станции Кадала:

– Механизмы у нас на сортировке используют разные: сцепные и расцепные, тормозные башмаки и многое другое. Но доля ручного труда всё равно гораздо больше, просто огромная. И на 100% от этого мы не уйдём никогда. Скажем, самое элементарное: закрепление подвижного состава производится только вручную. Не всё машина может сделать за человека. На сортировке при формировании поездов нужен составитель. Локомотивом тоже управляет человек. Не посадим же мы везде робота. Считаю, уходить от ручного труда нам нельзя, да и некуда. Поэтому и сокращений особо бояться не стоит.

Алексей Миронов, дорожный мастер Черемховской дистанции пути:

– Механизация производственных процессов зависит от видов работ. Но в целом труд путеца механизирован, наверное, процентов на шестьдесят, если говорить о текущем содержании пути. Когда, например, идёт замена шпал, выправка пути, монтёры применяют шпалоподбойки, бензиновые электростанции, рельсорезные, рельсосверлильные станки. Всё это есть. Что же касается доли ручного труда, то специфика работы такая, что от него пока никак не уйдёшь. Пока деревянные шпалы остаются, ручной труд будет присутствовать. А вот когда перейдём на бесстыковой, тогда уже речь пойдёт о сокращении штата, поскольку большинство операций будет выполняться машинами. Это недалёкая перспектива, поскольку уже через несколько лет по главному ходу Восточно-Сибирской уложат бесстыковой путь.

Владимир Бойченко, дежурный по сортировочной горке станции Орск:

– От ручного труда никуда не уйдёшь даже при полной механизации. На горке нашей станции внедрена система горочной автоматической централизации ГАЦ-МП. Тем не менее ручной роспуск вагонов тоже случается. Вот и вчера по системе распустили 1600 вагонов, а разборку одного поезда пришлось проводить в ручном режиме. Наши дежурные не во всём доверяют автоматике, особенно на стрелках. С ней всегда боишься посмотреть что-нибудь. И если роспуск вагонов ведётся с применением ГАЦ-МП, то подготовка маршрутов у нас идёт вручную. Стрелки на всех 22 путях закрепляем сами. Так надёжнее и безопаснее. Не все процессы на станции механизированы. А если это случится и придёт автоматика, то как минимум половина работников окажутся на улице.

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

Победители

Формула движения

Благодаря вагоноремонтному заводу Рославльский район из аграрного превратился в промышленный

Рославльский вагоноремонтный завод стал победителем конкурса, который ежегодно проводит Министерство промышленности и торговли, в номинации «Лучший экспортер в страны СНГ». Среди примерно двухсот предприятий в минувшем году завод выделяли такие показатели, как рост объемов экспортной продукции, расширение её номенклатуры и высокое качество.

Кризис – время обновления
Первое, что бросается в глаза на заводе, – это чистота. Второе – его небольшая площадь, всего 17 га. А ведь на предприятии ремонтируют практически все типы подвижного состава. Здесь после модернизации получают вторую жизнь и вагоны с истекшим сроком службы. Помимо этого, завод выпускает новые полувагоны и цистерны для перевозки нефтепродуктов. А также колёсные пары, оси, тележки.

Главный инженер завода Виктор Кармалов говорит, что приходится использовать каждый клочок земли. Хотя было время, когда её хватало. Ведь до 1992 года предприятие занималось только капитальным ремонтом полувагонов. Освоение новых видов продукции, увеличение объемов производства потребовали коренной реконструкции завода, чем занимались с начала 90-х годов. Началась она с кузнечно-заготовительного цеха.

В старом здании, 1946 года постройки, случалось, что кирпичи сверху сыпались. Но без цеха, обеспечивающего остальные запасными частями, предприятие работать не может. Вот и решили на время реконструкции его не останавливать, а построить новое здание поверх старого. Заложили фундамент, установили колонны, собрали каркас, перекрыли кровлю, после чего началась разборка старого строения. Новый цех оснастили высокопроизводительным металлообрабатывающим оборудованием.

– Этот первый опыт реконструкции помог нам правильно и эффективно проводить её в дальнейшем, – рассказывает Виктор Николаевич.

Мы заглянули в цех ходовых частей – один из основных по численности персонала и объёму выпускаемой продукции. Он вытянут так, что конца ему не видно. До реконструкции на

этом месте был центральный проезд завода. А участки цеха находились в разных местах, из-за чего колёсные пары приходилось перевозить на внутризаводском транспорте. Теперь колёсная пара проходит всю цепочку технологических операций – от запрессовки до сборки буксового узла, – перемещаясь по конвейеру. Имеющиеся мощности и оборудование позволяют проводить как капитальный ремонт колёсной пары, так и её изготовление. Кстати, уровень оснащённости человека здесь сведено до минимума, что помогает избежать ошибок.

– Реконструкция цеха ходовых частей была начата в 2001 году с забивки свай под фундамент будущего здания и завершена в 2006-м, – рассказывает Виктор Кармалов. – Результатом стало увеличение производства колёсных пар и тележек более чем в четыре раза.

Буксы, подшипники, цельнокатаные колёса завод закупает. А чистовую ось с 2009 года делает сам.

– К оси как к элементу, непосредственно влияющему на безопасность движения, предъявляются самые строгие требования, – поясняет главный инженер. – Поэтому и оборудование на этом участке самое современное. Ведь точность определяется здесь в микронах.

Перед тем как покупать оборудование, специалисты завода немало поездили по другим предприятиям. И везде видели устаревшую технологию со значительной долей ручного труда, с чем, как правило, связаны и проблемы качества. Поэтому выбрали такую, что равной ей по степени автоматизации и производительности нет ни в России, ни в странах СНГ.

Операторы загружают заготовки, после чего процесс идёт автоматически. Контроль качества осей компьютеризован, что позволяет выявлять малейший брак. За две смены изготавливается 90 чистовых осей, а в год – 24 тыс.

С момента запуска линии в эксплуатацию она не простаивала ни одного дня, при этом выпускаемая продукция востребована на 100%.

Поделились со мной и нововидеями – создать участок



Цистерны Рославльского завода пользуются большим спросом у перевозчиков нефтепродуктов

по изготовлению колёсных пар с кассетными подшипниками. Здесь считают, что за ними будущее. Через два-три года появится новая вагонная тележка уже с кассетным подшипником. И тот, кто сможет их выпускать, получит конкурентное преимущество. Нельзя упускать шанс.

Кстати, собственное производство позволило не только обеспечить своё производство, но и сторонних потребителей.

Менее чем за два года Рославльскому ВРЗ удалось занять более 15% рынка колёсных пар нового формирования. Только за прошлый год предприятие поставило 12,5 тыс. колёсных пар заводам России, Украины и Казахстана.

Параллельно завод занимался развитием вагоностроительного направления. Процесс этот начался ещё в 1992 году с ремонта и модернизации цистерн для перевозки вязких нефтепродуктов. Причём сразу по новейшей технологии.

В эксплуатирующихся на сети цистернах нагрев груза осуществляется благодаря «паровой рубашке» котла, куда и подаётся перегретый пар. При этом, увы, возникает местный перегрев, не всё содержимое котла разогревается в полном объёме, что влечёт за собой потери при сливе.

Финская технология, которую освоил в начале 90-х Рославльский завод, предусматривала установку в котёл внутреннего «второго» дна, куда подаётся пар. В этом случае возникает конвективный теплообмен, то есть холодная жидкость идёт вниз, а тёплая – вверх, в результате весь груз прогревается одновременно и достаточно быстро сливается.

Есть категория руководителей, которые стремятся к движению вперёд независимо от обстоятельств.

И многое в работе зависит от их позиции

– Лицензию на эту технологию имело российско-финско-американское предприятие SFAT, – рассказывает Виктор Кармалов. – Оно и стало основным заказчиком модернизованных цистерн.

В 1993 году завод выпустил первую такую цистерну. По существу, на предприятии её только собрали. И всё-таки это был первый вагон, изготовленный на ВРЗ, который прежде не занимался вагоностроением. Новая задача потребовала реконструкции нескольких цехов. В кратчайшие сроки были построены и оснащены необходимым оборудованием цеха № 1 и № 2.

А в 2006 году завод начал заниматься строительством

полувагонов. И если для цистерны котлы по-прежнему приобретаются на стороне, то полувагоны изготавливаются, что называется, с нуля и до «выхода». Их выпущено более 4 тыс.

– Наш полувагон пользуется спросом, он имеет хорошую конструкцию, – с гордостью говорит главный инженер. – При их строительстве мы

Есть категория руководителей, которые стремятся к движению вперёд независимо от обстоятельств.

И многое в работе зависит от их позиции

учли те недостатки, которые видим как ремонтники. В наших полувагонах слабых мест нет.

Временщиков у нас не было
Реконструкция завода, расширение линейки ремонта вагонов, строительство цистерн и полувагонов – все эти перемены в судьбе ВРРЗ произошли под непосредственным началом его генерального директора Юрия Черняка. Он возглавлял предприятие без малого 20 лет. И отправляясь на встречу с ним, мне хотелось понять, чем руководствуется человек, решившийся на такие глобальные изменения. Тем более что времена, когда они осуществлялись, нельзя

назвать благоприятными: сначала распался Союз, а с ним и кооперация, рынки сбыта, потом пришлось пережить галопирующую инфляцию и бартер, когда в расчётах между поставщиками и покупателями не было «живых денег».

– Всё так, – говорит Юрий Александрович. – Но объём перевозки грузов в полувагонах упал более чем на 40%. Снизилась потребность в них и, соответственно, в капитальном ремонте. Мы не могли в таких условиях даже свести концы с концами. И тогда было решено расширить производственную линейку, искать новые рынки и виды бизнеса. А там стало ясно, что без собственных колёсных пар завод жить не сможет.

Нельзя развивать вагоностроение без ходовых частей. Сегодня это понимают многие. Но даже крупные заводы вынуждены продолжать закупать колёсные пары у сторонних поставщиков, так как оборудование для их изготовления крайне капиталоемкое, сложное и на создание производственной базы требуются годы. Нас это не остановило. – **Но многие в этих условиях пошли другим путём – сократили персонал.**

– Это не наш принцип. Мы за эти годы ни одного человека не сократили. На предприятии даже открылось более ста рабочих мест. Сейчас у нас 1600 человек. А объёмы

Есть категория руководителей, которые стремятся к движению вперёд независимо от обстоятельств.

И многое в работе зависит от их позиции

производства увеличились в десятки раз.

– **А кто принимал решение о реконструкции?**

– Инициатива наша, а поддержка – ОАО «РЖД». В 2007 году компания одобрила наш бизнес-план по строительству участка изготовления осей, но риск его осуществления мы взяли на себя, как и кредит – 325 млн руб. ОАО «РЖД» денег не давало, но все эти годы материнская компания проводила очень взвешенную политику. На выплату дивидендов направлялось лишь 10% прибыли, остальные средства оставались в распоряжении завода и использовались для реализации инвестиционных программ.

– Столь масштабные преобразования, на которые пошёл завод, пока скорее исключение. Чем вы это объясняете?

– Многое зависит от позиции руководителя. От того, какого будущего он желает для предприятия. Кто-то, скажем прямо, хочет много денег и без особых усилий. Кто-то предпочитает плыть по течению. А есть категория руководителей, которые стремятся к движению вперёд независимо от обстоятельств.

К ним относится и сам Юрий Черняк. Он, можно сказать, вырос на этом предприятии. У него единственная запись в трудовой книжке – Рославльский вагоноремонтный завод. Здесь он начал с должности мастера колёсного участка. А в 29 лет был избран директором ВРРЗ. Поговорка «молодо – зелено» не про него.

– Я знал, что сделаю всё, чтобы завод жил и развивался, а люди мне верили, – говорит он.

– **Но ведь не всё зависит от руководителя. Есть объективные трудности, например кризис.**

– На то мы и люди, чтобы всё преодолевать, – и показал на портрет, висающий на стене. – Вы думаете, ему легче было?

Седовласый пожилой красавец в железнодорожной форме строго смотрел на меня. Это Павел Петрович Фёдоров, первый начальник Рославльских железнодорожных мастерских, открытых в 1868 году, из которых впоследствии вырос завод,

– Рославльский район был аграрным, – рассказывает Юрий Черняк. – Специалистов по ремонту вагонов и паровозов здесь не было. Павел Петрович воспитал их. А преемники его дело и традиции продолжили. Каждый руководитель нашего предприятия что-то привнёс в развитие завода. Ведь временщиков среди них не было.

...Уже вернувшись в Москву, я узнала, что завод выставлен на продажу вместе с другими непрофильными активами. Хотелось, чтобы трудя в качестве новых хозяев пришли не временщики. Чтобы они сохранили «формулу» его движения.

Наталья Кузина,
спец. корр. «Гудка»
Рославль

Помним

Именем Саши

Болеельщики из Новосибирска вспоминают, как голкипер ярославского «Локомотива» Александр Вьюхин стоял у них во дворе на воротах

Корреспонденту «Гудка» позволили новосибирские любители хоккея и рассказали интересный случай из жизни вратаря ярославского «Локомотива» Александра Вьюхина.

– На вокзале мы увидели пятнично-номер «Гудка». Половина газеты посвящена страшной трагедии под Ярославлем, поэтому прочитали всё от корки до корки, – пояснил по телефону болельщик Андрей Солдатов. – Нам эта команда особо дорога, потому что мы лично знали её вратаря. Ведь Александр Вьюхин четыре сезона выступал за нашу «Сибирь» и запомнился не просто как великолепный вратарь, но и как замечательный человек.

Андрей рассказал историю, которая произошла в 2005 году:

– После одного из матчей мы подошли к Вьюхину за автографом и в шутку предложили приехать в наш родной двор по улице Дуси Ковальчук и постоять в воротах за дворовую ко-



Таким Александр Вьюхин останется в сердцах друзей и болеельщиков

манду. Александр улыбнулся и неожиданно для нас согласился. И слово своё сдержал. В ближайший выходной он прибыл по указанному адресу. Выйдя из машины, знаменитый голкипер тут же поинтересовался: «А где собственно, ворота и лед?»

Андрей Солдатов рассказал, что дворовая команда играла в хоккей не на льду и не на коньках. А в обычных валенках на притоптанном снегу. А вместо

ворот они вколачивали две палки.

– Но самой большой неожиданностью для Вьюхина стало то, – вспоминал Андрей, – что по нашим дворовым правилам вратарь стоял без клюшки и ловил мяч руками. Вот так мы его заочно переквалифицировали из голкипера хоккея с шайбой во вратаря бенди (хоккей с мячом. – Ред.). Александра наши правила не испугали, он почти час простоял в

дворовых воротах и пропустил всего три гола, в то время как его оппонент – второе больше.

После матча Александр и болельщики «Сибири» обменялись телефонами. А уже через неделю Вьюхин позвонил, попросил нанять небольшой грузовичок и пригнать его к гаражам в Леонтьевский переулок Новосибирска.

– Мы с ребятами арендовали «Газель», приехали по адресу и остолбенели, – вспоминает Солдатов. – У одного из гаражей стояли настоящие хоккейные ворота. Вьюхин на свои деньги сделал для нашего двора такой шикарный подарок.

Как только выпадает снег, мы выставляем ворота на площадку, играем в хоккей и всегда вспоминаем Александра. И этой зимой мы обязательно его вспомним. Только уже с болью. И в память о нём поставим во дворе, пусть и небольшой, хоккейную коробку. Проведём к ней свет, зальём лед и назовём площадку именем Саши!

Анатолий Болдырев,
соб. корр. «Гудка»
Кемерово

Разъяснение

«Деревенским» компенсация не положена

В городах, где просто найти работу, железнодорожников удерживают от увольнения региональными надбавками

– Мы работаем в Левшинской дистанции пути, обслуживаем станции Дивья, Ярино и другие. В связи с этим вопрос: почему железнодорожникам, которые трудятся в зоне города, выплачиваются региональные субсидии, а мы, «деревенские», такие надбавки не получаем?

Михаил Новиков
(фамилия изменена)

– Региональные надбавки работникам Свердловской дороги установлены приказом начальника дороги от 28 июля 2010 года № Н-129р/НОТ в соответствии с Положением о корпоративной системе оплаты труда (утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 31 января 2007 года № 135р). Основанием для установления региональных надбавок являются отношение среднего уровня заработной платы железнодорожников к среднему уровню заработной платы в промышленности региона и укомплектованность кадров. В основном такие надбавки



предусмотрены в крупных городах и промышленных центрах регионов обслуживания Свердловской дороги, поскольку именно там возникает кадровая напряжённость из-за ухода работников на промышленные предприятия.

Одним из таких центров является город Пермь (в границах станций Осенцы, Ферма, Голованово, Пальники, Шабуничи). Станции Ярино и Дивья в перечень населённых пунктов, работникам которых выплачи-

ваются региональные надбавки, не входят.

В связи с поступившим вопросом начальнику Левшинской дистанции указано на необходимость повторного проведения разъяснительной работы по выплате региональных надбавок, в первую очередь в коллективе второго участка текущего содержания пути, обслуживающего перегон Пальники – Ярино.

Игорь Багинов,
начальник Свердловской дирекции инфраструктуры

ГЛАС НАРОДА

Не наш размерчик

ОБЕСПЕЧЕННЫМ ЛЮДЯМ НЕЧЕГО НАДЕТЬ

РОССИЯНЕ НЕ МОГУТ ВЫБРАТЬ СЕБЕ ОДЕЖДУ ПО РАЗМЕРУ, ВЫЯСНИЛИ СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ХОЛДИНГА «РОМИР».

Так, четверть россиян (25%) испытывают трудности с выбором одежды по размеру. При этом у женщин проблемы возникают чаще, чем у мужчин (35% против 20%). Людям катастрофически не хватает модной одежды больших размеров, отмечают социологи.

Большинство производителей известных марок предлагают предметы гардероба до 48 размера, оставляя ни с чем более половины россиян. Ведь, по данным «Ромира», 53% мужчин и 42% женщин носят одежду от 50-го размера. «Вопреки распространённому стереотипу о «богатых и худых», не вписываются в гламурные стандарты и 25% россиян, принадлежащих к сегменту с наиболее высоким уровнем достатка», – говорят социологи.

Одежду от 50-го размера носят чаще всего богатые и семейные люди, говорят социологи.

Среди руководителей высшего звена таких 66%, а среди начальников среднего звена – 53%. «Ситуацию могли бы улучшить специализированные марки одежды больших размеров. Однако около 30% потребителей, которые носят 48–50-й размер одежды, попадают в пограничное пространство между стандартными размерными линейками обычных марок и одежды для полных», – подчеркнули исследователи.

Интересно, что женщины знают свои размеры одежды на порядок лучше мужчин. Лишь 7% женщин затруднились с ответом на этот вопрос, тогда как среди мужчин он поставил в тупик 23% опрошенных. По словам эксперта «Ромира», в Европе производители одежды проводят масштабные опросы людей всех возрастов, чтобы оценить их потребности. «У нас же они хотят, чтобы клиенты сами их искали, вместо того чтобы предлагать

свой товар на каждом шагу, – отметил Игорь Березин. – Разве производители мобильных телефонов могли бы продавать их за такую высокую цену, если бы не занимались продвижением и не популяризировали свой товар среди массового потребителя?»

Между тем сами производители проблем с размерами не признают. Как заявила «Гудку» директор одной из фабрик по производству одежды больших размеров, вице-президент Союза производителей швейных изделий Валентина Миронова, магазинов с одеждой больших размеров вполне достаточно, в том числе и в Интернете. «Людям просто лень искать», – полагает она.

Ведущий эксперт «Ромира» Игорь Березин считает, что люди, которые носят одежду от 50-го размера, не должны покупать её в «отстойниках». «Наши производители совершенно не понимают потребностей своих клиентов, экономят на исследованиях, не задумываются, какие товары нужны людям и в каком количестве, – сказал он «Гудку». – Таким образом они теряют часть обеспеченных потребителей, которые предпочитают без проблем купить одежду в Европе или хотя бы на отдыхе в Турции».

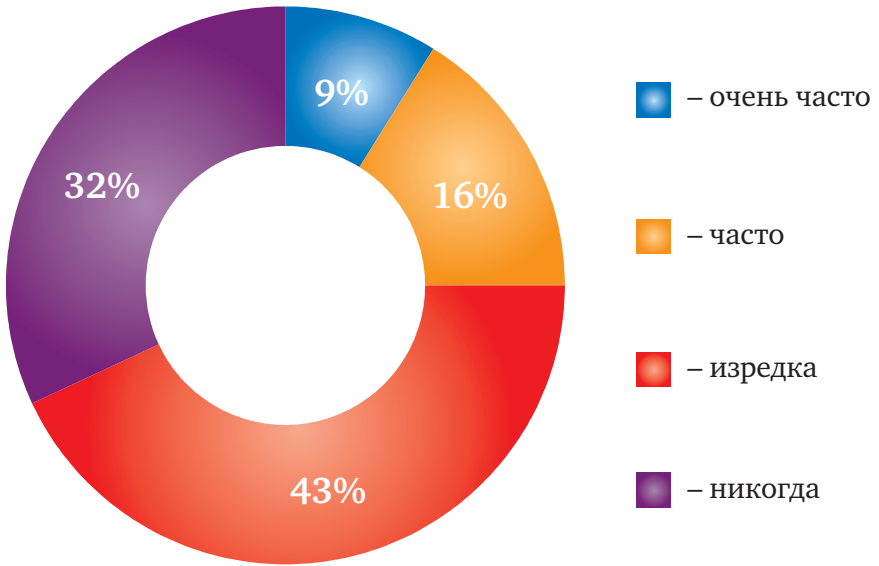
По мнению эксперта, наши производители стараются заработать, не прилагая особых усилий. «Конечно, костюм 56-го размера не может быть точно таким же, как 48-го, – нужен особый дизайн, чтобы он выглядел модно и солидно», – подчеркнул Игорь Березин.

Сопредседатель Союза потребителей России Анатолий Голов рассказал «Гудку», что ширпотреб всегда будет стандартных размеров. «С этим ничего не поделаешь, все люди очень разные, – отметил он. – Для тех, кто обладает нестандартной фигурой, есть только один выход, – индивидуальный заказ одежды. Но это очень дорого, поэтому люди предпочитают покупать одежду в обычных магазинах, а потом «подгонять» под себя».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

В досье

ИСПЫТЫВАЕТЕ ЛИ ВЫ ТРУДНОСТИ С ПОКУПКОЙ ОДЕЖДЫ ВАШЕГО РАЗМЕРА?



МОБИЛЬНАЯ СВЯЗЬ

«Серый» номер

ВОРОВАННЫЕ ТЕЛЕФОНЫ БУДУТ БЛОКИРОВАТЬ

МИНКОВСВЯЗИ ПОДДЕРЖАЛО ПОПРАВКИ В ЗАКОН «О СВЯЗИ», В КОТОРЫХ ПРЕДЛАГАЕТСЯ БЛОКИРОВАТЬ КРАДЕННЫЕ МОБИЛЬНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ С ПОМОЩЬЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ИДЕНТИФИКАТОРА МОБИЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ (IMEI) – индивидуального 15-значного кода, который есть у каждого сотового телефона. IMEI можно найти под крышкой аппарата.

Когда абонент пользуется телефоном, он подключается к базовой станции, мобильный оператор считывает этот индивидуальный код и при желании может заблокировать телефон. Также благодаря IMEI можно установить местонахождение украденного или потерянного аппарата, но так как наши правоохранительные органы не сотрудничают с мобильными операторами в этой области, они упускают такую возможность. Отсюда и массовые кражи сотовых телефонов, и «развалы» с «левыми» мобильниками на каждом рынке.

В мае 2011 года думский комитет по информационным технологиям и связи внёс в нижнюю палату законопроект, позволяющий абонентам в случае кражи или потери телефона заблокировать устройство с помощью IMEI. Но для этого надо



Операторы идею депутатов поддерживают с оговорками

заранее (при покупке телефона или позже, при наличии документов на него) зарегистрировать аппарат у своего сотового оператора. И тогда в случае ЧП останется только предъявить паспорт и заблокировать устройство. «Такие меры будут способствовать уменьшению краж мобильных телефонов. Идея принципиально новая, и мы её поддерживаем», – заявил глава Минкомсвязи Игорь Шёголев. Госдума будет рассматривать законопроект осенью, и если он будет принят, блокировать телефоны начнут уже с 1 января 2012 года.

Правда, главные участники этого процесса – сотовые опера-

торы – относятся к инициативе сдержанно, поскольку депутаты не учли того, что в России существует огромный рынок «серых» телефонов с дублирующимися IMEI. «IMEI не является 100-процентным уникальным идентификатором, в сети одного оператора могут быть сотни абонентских устройств с одинаковым IMEI, поэтому велик риск отключения добросовестных абонентов», – пояснила «Гудку» пресс-секретарь компании «ВымпелКом» Анна Айбашева. Таким образом, если у одного владельца легального телефона украдут аппарат и он решит его заблокировать, одновременно будут заблокированы ещё несколько десятков других телефонов, чьи владельцы виноваты лишь в том, что купили устройство на рынке, а не у официального дилера. Как рассказали «Гудку» в пресс-службе МТС, отсутствие в нашей стране ответственности за «перепрошивку» украденного телефона позволяет мошенникам выводить его на вторичный рынок. Кроме того, блокировка телефона по IMEI также лишает возможности идентифицировать аппарат в сети оператора, то есть проведение розыска аппарата при блокировке по IMEI будет уже невозможно, уточнили в компании.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА ЗАПРЕТИЛА НЕФТНИКАМ РАЗОРЯТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ЦЕНАМИ НА БЕНЗИН.

Нефтяные компании, занимающие более 35% регионального рынка, не смогут открывать новые АЗС на территории любого из российских регионов. Об этом говорится в законопроекте, который Федеральная антимонопольная служба внесла в правительство.

Законопроект обязывает владельцев хранилищ топлива, если их ёмкость превышает 25% от общей ёмкости хранилищ в регионе, предоставлять услуги по хранению топлива для всех на одинаковых условиях.

Как сообщил замглавы ФАС Анатолий Голомолзин, после долгих сомнений законопроект «Об обороте нефти и нефтепродуктов» поддержало Минэнерго, после чего он был внесён в правительство вместе с ещё одним документом – «О рыночном ценообразовании на нефть и нефтепродукты в РФ». В нём предлагается формула «справедливой цены» на бензин, дизельное топливо и авиакеросин (при крупнооптовой торговле).

Антимонопольное ведомство предлагает рассчитывать стоимость топлива исходя из трёх параметров: индексы цен сопо-



ставимых зарубежных рынков, индексы цен внебиржевого внутреннего рынка, а также индексы биржевых цен. В то же время, по прогнозам Московского топливно-энергетического союза, осенью 2011 года автоводители смогут купить бензин не дешевле 30 руб. за литр. Федеральная антимонопольная служба уже не первый год пытается бороться с злоупотреблениями нефтяников, регулярно заводит на монополистов дела, выписывает им штрафы, рассказал «Гудку» лидер Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин. «Правда, результаты пока обратные – цены на бензин растут с каждым днём, а в некоторых регионах недавно наблюдался дефицит топлива». Эксперт добавил, что со сло-

Недвижимость

Лучшая доля
Льготников по налогу на имущество станет больше



МИНФИН ПОДТВЕРДИЛ ПРАВО НА ЛЬГОТЫ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ДОЛЕЙ В КВАРТИРАХ И ДОМАХ.

Об этом говорится в официальном письме ведомства. Сегодня льготников, освобождённых от налога на имущество физических лиц, миллионы: это пенсионеры, инвалиды, чернобыльцы, ветераны, военнослужащие. Однако в реальности налоговые органы дают скидку лишь тем из них, кто является единоличным собственником дома и квартиры. А пенсионеры и инвалиды, владеющие долей недвижимости, остаются ни с чем. Их собственность не считается имуществом, хотя налоги они платят так же, как и все. В Минфине отмечают, что это связано с пробелами в законе «О налогах на имущество физических лиц», куда депутаты в 2009 году, меняя список льготников, просто забыли добавить дольщиков.

Ведомство разъясняет, что право на освобождение от налога у этой категории граждан всё равно есть. Ведь в противном случае налицо нарушение конституционных принципов юридического равенства налогоплательщиков и справедливого налогообложения. Неясный закон нужно трактовать в пользу налогоплательщиков, полагает Минфин.

Юриисконсульт фонда «Институт экономики города» Дмитрий Гордеев рассказал «Гудку», что теперь миллионы обижённых льготников смогут обратиться в налоговые органы и потребовать пересчёта. Правда, вернуть назад можно будет

Льготники, имеющие долю в недвижимости, через суд могут добиться перерасчёта уплаченных налогов

только налоги за последние три года – на все остальные действует срок давности. Поэтому тем, кто хочет получить вычитное за 2008 год, стоит поторопиться. «Если налоговые органы на жалобу не реагируют, придётся идти в суд», – сказал Дмитрий Гордеев.

Между тем, по словам директора Гильдии экспертов по налоговым спорам Бориса Пантелеева, в своё время при написании закона о дольщиках депутаты забыли эту немаловажную деталь не просто так. «У Росреестра, который ведёт кадастровый учёт недвижимости, до недавнего времени не было общей базы, где можно было бы посмотреть, сколько недвижимости принадлежит тому или иному собственнику, – пояснил он. – Да и сейчас эта база работает с перебоями. Чиновники справедливо предположили, что люди могут владеть долями в нескольких

квартирах, а ведь налоговой льготой они имеют право воспользоваться лишь один раз. Но так как проследить за ними крайне сложно, то решили просто не давать дольщикам льгот».

Теперь же просто так налоговики деньги не вернут, ведь письмо Минфина – это не закон, а закон как был, так и остался крайне путаным, считает эксперт. Само же письмо Минфина пока не доведено до инспекторов на местах. Поэтому, чтобы вернуть заплаченный налог, людям придётся готовиться к судам. Но Фемида, скорее всего, встанет на их сторону. Налог на имущество физических лиц зависит от инвентаризационной стоимости недвижимости. Если она не превышает 300 тыс. руб., ставка налога должна быть не более 0,1%, если жильё стоит от 300 до 500 тыс. руб. – 0,1 – 0,3%. За недвижимость стоимостью более полу-миллиона рублей придётся заплатить от 0,3 до 2% включительно. В реальности суммы налога на имущество варьируются от 500 руб. до 50 тыс. руб.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Олег Ануфриев, монтёр пути Омской дистанции пути ЗСЖД: – Давно пора было ввести такой закон. У меня похожая ситуация. В частном доме, где мы живём, прописан я и семья моего брата. Мы вместе являемся собственниками жилья и платили налог поровну. Только это было несправедливо, ведь я всё-таки ветеран Афганистана, а платил налог на имущество столько же, сколько брат с семьёй. Только они там работают трое, а я один свою долю плачу. Так что я полностью поддерживаю это нововведение. И так льгот никаких не осталось, всё урезают с каждым годом.

БЕНЗИН

Намордник для цен

Количество АЗС с дешёвым топливом увеличится

По монопольным ценам ударят законными ограничениями

жившейся ситуацией должно бороться не только одно ведомство, а всё правительство – но пока экономика страны зависит от экспорта «чёрного золота», крупные нефтяные компании вряд ли кто-нибудь поставит на место.

Есть мнение

Сергей Нестеренко, электромеханик Ростовского регионального центра связи:

– Это решение препятствует монополии, его исполнение повысит конкуренцию среди нефтяных компаний и приведёт к снижению рыночной цены на топливо. Перспективу можно только приветствовать, так как к ценам на бензин привязаны и цены на товары, ведь в их стоимость заложена транспортная составляющая – чем она ниже, тем меньше конечная стоимость.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сильнейший самбист

Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив», трёхкратный чемпион мира по самбо в тяжёлом весе Виталий Минаков выиграл абсолютный чемпионат России, который прошёл в Брянске. Виталий уверенно дошёл до финала, где встретился с действующим чемпионом мира в весе до 100 кг Артёмом Осипенко. И в этой схватке Виталий оказался сильнее. Кстати, в 2009 году он уже выигрывал абсолютный чемпионат страны. В прошлом году занял второе место, так как не смог выйти на финальную схватку из-за травмы. И вот он вновь доказал, что является сильнейшим самбистом страны. Впереди у Виталия, если всё будет в порядке со здоровьем, выступление на этапе Кубка мира на призы Аслаханова, который прой-



дёт в конце сентября в Москве. Главным же турниром сезона для нашего самбиста будет чемпионат мира, который пройдёт 10–14 ноября в Вильнюсе.

Уверенный бег

Спортсменки ЦСК «Локомотив» выступили на международных турнирах. Чемпионка России этого года, победительница командного чемпионата Европы Екатерина Мартынова на недавнем чемпионате мира в Тэгу не смогла выиграть медаль. После возвращения из Кореи Екатерина была настроена подсластить горечь неудачи выступлением на международных турнирах. И это ей удалось.

На 12-м этапе Мирового вызова по лёгкой атлетике в итальянской Риеге Екатерина заняла второе место в беге на 1500 м с отличным результатом – 4.02,10. Победила здесь марокканка Марием Селсули (4.01,04), а призовую тройку замкнула украинка Анна Мищенко (4.02,79). Остальные наши спортсменки – Татьяна Томашова, Олеся Сырьева и Ирина Марычева – остались за чертой призёров.

На другом крупном турнире – финальном этапе «Бриллиантовой лиги» в Цюрихе – Елена Задорожная выступила на дистанции 5000 м. Финишировав 12-й, она стала второй из европейских бегуний. Впереди оказались только признанные лидеры этого вида – представительницы Кении, Эфиопии и Танзании, а также турчанка эфиопского происхождения Алемиту Бекеле.

Что же касается остальных наших спортсменов, выступавших в Швейцарии, то стоит отметить успех новоиспечённой чемпионки мира Марии Савиновой, победившей на дистанции 800 м. На 13-м этапе Мирового вызова по лёгкой атлетике, который прошёл в Берлине, призёр чемпионата мира-2011 россиянка Анастасия Капачинская выиграла соревнования в беге на 400 м с результатом 50,75 секунды. Третьей на этой дистанции финишировала Антонина Кривошапка (51,27). В метании молота чемпионка мира россиянка Татьяна Лысенко заняла второе место (74,67) после рекордсменки мира немки Бетти Хайдлер (77,40).

На пути в плей-офф

Мужская сборная России по волейболу пробилась в четвертьфинал чемпионата Европы, который проходит в Чехии и Австрии. Наша команда, в составе которой выступают игроки новосибирского «Локомотива» Александр Бутко и Денис Бирюков, выиграла все матчи группового этапа. Подопечные Владимира Алекно одолели сборные Эстонии, Португалии и Чехии. Причём за все три матча отдали соперникам лишь один сет – в матче с португальцами. Соперником сборной России по четвертьфиналу будут либо болгары, либо эстонцы, встреча между которыми завершилась вчера поздно вечером. И тех, и других наши волейболисты должны обыгрывать без больших проблем. Единственный минус – двухдневный перерыв в матчах сборной России, который может выбить команду из игрового ритма.

Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационная работа транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамлюков (макет)

Советник главного редактора: Валентин Завалов | Научный редактор: Анатолий Хадороваский

Номер вёр. Валерий Погорель.

Чемпион

Золотые шаги

Победитель мирового первенства Сергей Бакулин в гостях у деда занялся рыбалкой



Сергей Бакулин стал седьмым чемпионом мира, воспитанным в мордовской школе спортивной ходьбы

ешься о чём-то неспортивном. Но осознание того, что я выступаю на чемпионате мира, заставляло меня контролировать каждый шаг и думать о собственной технике. Правда, немножко отвлекли стоявшие на одном из поворотов корейцы. Представляете, они махали нашими, российскими флажками, а когда видели меня, во весь голос кричали мою фамилию. Конечно, в такие минуты становилось весело.

– Дома вас ждали супруга Лена и маленький сын Илья. Трансляцию вашего выступления они видели?

– Сын проснулся, когда я уже финишировал, но даже тогда не

для того, чтобы спортсмен в нужный момент изменил технику и стал лучше трудиться. Вообще обстановка в нашей команде очень дружелюбная, но бывает, что у кого-то возникают вопросы по тренировкам. И на это Виктор Михайлович всегда отвечает так: «Ребята, существует система, которая уже проверена годами. И пытаться как-то её изменить просто глупо».

Что касается событий чемпионата мира, то он, как всегда, старался контролировать мою работу на дистанции и, когда австралиец с французом пошли вперёд, сказал: «Сергей, пускай они идут, не обращай внима-

этот парень всё может, а я нет?»

– Вчерашний сельчанин Сергей Бакулин теперь знаменит...

– Не называйте меня знаменитым – ничего выдающегося я не сделал. Называете меня сельчанином? Всё правильно – я рос обычным деревенским парнем, сажал картошку, ухаживал за скотиной. Знаете, когда я впервые проехал в вагоне поезда? Не поверите – в 18 лет! Привыкнал достаточно долго, но с тех пор мне пришлось и немало поездов на самолётах. Привык и к тем, и к другим, но поезда я люблю больше. В том числе и потому, что с ними у меня связана масса приятных впечатлений.

К примеру, в прошлом году мы возвращались в Саранск с чемпионата Европы (на нём Сергей занял третье место. – Ред.), и на вокзале нас встречали сотни болельщиков и оркестр. Цветы, плакаты, аплодисменты. И в этот момент проводница всплеснула руками: «Получается, в моём вагоне ехали чемпионы? А я даже не знала».

– Известно, что в чемпионате России по футболу вы болеете за московский «Локомотив»...

– «Локо» я поддерживаю с детства. Сейчас он здорово прибавил, и я жду не дождусь его старта в Лиге Европы.

– Как отдыхаете после чемпионата мира?

– Приехал в родную деревню Казеевку – там у меня бабушка с дедом. Есть такая поговорка: кто воевал, тот имеет право у тихой речки посидеть. Так вот, наконец-то позволяю себе сесть на бережок и порыбачить.

Беседовал
Андрей Мельников
Саранск

Кроссворд

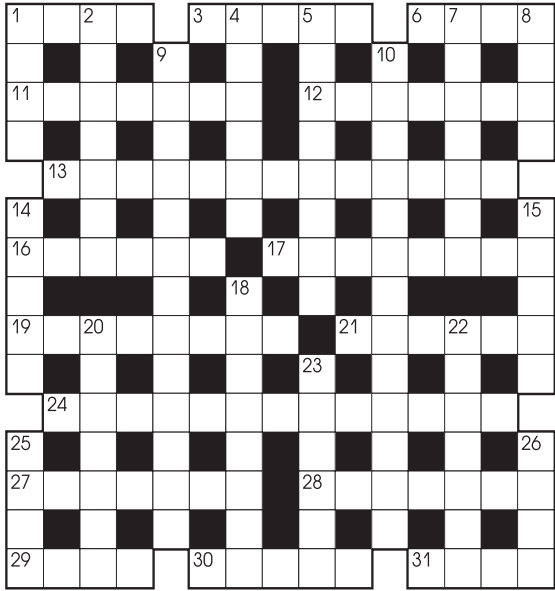
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Квартира, которая может провалиться. 3. Домашний очаг с широко открытой топкой. 6. Название трёх летних праздников, посвящённых Иисусу Христу. 11. Ворона, много лет подряд желающая спокойной ночи малышам. 12. «Сердце» атомной электростанции. 13. Октаэдр в переводе с греческого. 16. Травяная любовь кролика. 17. Клапан, закрывающий отверстие в подводной части судна. 19. И индеец в Америке, и ненец на Крайнем Севере. 22. Приспособление в двери от непрошенных гостей. 24. Взаблomorphicность неуравновешенной особы. 27. Объект изображения в пейзажной живописи. 28. Кормовое травянистое растение семейства бобовых. 29. «Вся ... не в ногу, один ты в ногу» (шутивая поговорка). 30. Опознавательный знак на скотине. 31. Богоугодное поселение в богом забытом месте.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Неуловимый мститель, согласившийся взять фамилию Цыганков. 2. Японское изобретение, позволяющее петь даже тем, кто не умеет. 4. «Поцелуй» двух автомобилей. 5. Порядок подчинения элементов структуры. 7. Любитель своего края, страны. 8. Спутник молота в советские времена. 9. Прибор для распыления порошка или жидкости. 10. Множество не согласованных между собой мнений. 14. «Зарплата» на старинной книге. 15. Горевое с русских любочных картинок. 18. «Баранная перепонка» в телефоне. 20. Доктор, заглядывающий пациентам в глаза. 22. Трапеза спозаранку. 23. Этой валюте дал название немецкий талер. 25. В него можно смотреть, спросить и даже стрелять. 26. Единица электрической мощности.

Составил
Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 14 сентября

по ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Мемуары. 8. Анархия. 9. Кук. 10. Светило. 12. Трибуна. 15. Накладная. 16. Ранг. 18. Нить. 20. Аметист. 21. Мусс. 24. Анис. 26. Астронавт. 27. Перелом. 29. Аспирант. 30. Зев. 31. Коневод. 32. Табурет. по ВЕРТИКАЛИ: 1. Детвора. 2. Мустанг. 3. Лыко. 4. Такт. 5. Грубиян. 6. Гимнаст. 11. Лакомство. 13. Ренессанс. 14. Пантеон. 17. Нос. 19. Ион. 22. Углерод. 23. Саженец. 24. Атрибут. 25. Излишек. 28. Мзда. 29. Авто.

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

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

Выход в свет: 15 сентября 2011 года
Номер: 166 (24886) | Тираж: 152055 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.40
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-33. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной таким шрифтом, – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км | Заказ № 11-09-0025 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.