

От редакции

Инновации в бюджете

Минфин опубликовал «Основные направления бюджетной политики на 2012 год и плановый период 2013 и 2014 годов».

Данный документ предусматривает, что общий объём ассигнований федерального бюджета на реализацию расходных обязательств в области науки гражданского назначения будет быстро снижаться. В 2012 году на эти цели планируют выделить 254,7 млрд руб., в 2013-м – 244,8, а в 2014-м – лишь 199 млрд руб.

Комментарий к этим удручающим цифрам гласит, что «средства будут направлены на поддержку развития инноваций, создание объектов интеллектуальной собственности, способствующих решению задач модернизации экономики, на обеспечение преемственности поколений в сфере научных исследований, привлечение и закрепление в ней молодёжи».

Предполагается сохранить уровень государственного финансирования разработок, осуществляемых через федеральные фонды поддержки научной и научно-технической деятельности, в общем объёме 11 млрд руб. ежегодно.

Хотя, по сути, с учётом инфляции это тоже означает некоторое сокращение размеров финансовой помощи. В «Основных направлениях» конкретизированы лишь некоторые компоненты расходов на науку. Так, на продолжение реализации постановления правительства о выделении субсидий предприятиям, заказывающим НИОКР в вузах, планируется в 2012–2013 годах выделить 13,3 млрд руб.

А вот раздел документа «Поддержка инновационного развития экономики» выглядит более внушительно, чем раздел о науке. Причём ключевым получателем госсредств станет Фонд «Сколково». Его совокупное финансирование из федерального бюджета в 2011–2014 годах составит 76,3 млрд руб.

Наконец, свою долю госфинансирования получили проекты президентской комиссии по модернизации. На 38 утверждённых проектов планируется в 2012 году потратить 10 млрд руб., в 2013-м – 6,3, в 2014 году – 3,6 млрд руб.

Планируемое сокращение финансовой поддержки гражданской науки со стороны государства означает, что при реализации прикладных проектов учёным придётся больше рассчитывать на помощь со стороны заказчиков исследований в лице крупных компаний.

Это может коснуться и транспортной сферы. В связи с этим, видимо, отраслевым научным организациям следует скорректировать свои планы исследований и уточнить источники их финансирования.

ЦИФРА ДНЯ

1046 млрд

ткм составил грузооборот железных дорог России за I полугодие 2011 года.

Блиц

Смена направлений

Уголь, идущий в порты Северо-Запада, вызвал заторы на Свердловской магистрали



ФОТО: РЖД/СВЕРДЛОВСКОЕ

Александр Кислов, начальник дирекции управления движением

– Александр Геннадьевич, по какой причине сейчас на дороге возникли сложности с пропуском составов?

– Дело в том, что в этом году изменилось направление грузопотока. Сейчас клиенты активно везут уголь из Западной Сибири на Северо-Запад – в порты. Значительно нагружается участок Екатеринбург

(СвЖД) – Балезино (ГЖД). Навстречу гружёным составам идёт огромное количество возврата порожних вагонов с того же направления.

При этом как раз на данном участке сейчас ведутся ремонтные работы по утверждённому на сезон плану. И в результате на этом направлении скопилось большое количество поездов в обоих направлениях.

С одной стороны, дорога не может отказаться от ремонта, он запланирован и необходим. С другой – необходимо обеспечивать пропуск предъявляемого вагонопотока, решение этих двух задач вызывает затруднение в продвижении.

– Как это отразилось на проведении путевых работ?

– К сожалению, нам уже трижды пришлось отменять запланированные «окна» для того, чтобы пропустить составы, и мы сейчас отстаём

от графика. Например, не уложили около 20 км пути и 20 стрелочных переводов, хотя уже должны были провести эти работы. Но нам приходится на это идти, чтобы обеспечить продвижение избыточного вагонопотока через участок Екатеринбург – Балезино.

– Что делается для того, чтобы нормализовать ситуацию?

– Ремонтные работы продлятся до конца сентября, это надо учитывать. Поэтому сейчас мы оптимизируем график работ, чтобы увеличить пропускную способность участка. Это довольно сложный процесс, ведь необходимо увязывать работу путейского комплекса и движущего.

Кроме того, мы принимаем все меры для того, чтобы отклонить вагонопоток на южное направление.

БЕСЕДОВАЛА ВЕРА МОРОЗОВА



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Сегодня в Ярославле начинается работа VII Ассамблея начальников железных дорог России. Участники обсудят совершенствование системы управления компанией, ход структурной реформы, развитие кадрового потенциала и обеспечение безопасности, а также познакомятся с передовыми технологиями на предприятиях Северной магистрали.

В двухдневном форуме примут участие топ-менеджеры компании, начальники всех 16 российских магистралей, а также губернатор Ярославской области Сергей Вахруков и мэр Ярославля Виктор Волочунас. Председательствует на ассамблее президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Ассамблея начальников дорог – совещательный орган компании и сейчас проводится ежегодно с целью повышения эффективности взаимодействия региональных руководителей и президента. На ней вырабатываются стратегические решения по актуальным вопросам раз-

На ассамблее решаются актуальные проблемы развития железнодорожного транспорта

вития железнодорожного транспорта. Предыдущая ассамблея состоялась в сентябре 2010 года на Дальневосточной магистрали – в Хабаровске и Владивостоке. А Северная железная дорога принимает руководителей дорог уже во второй раз:

впервые в июле 1995 года в Ярославле и Архангельске. Причём та ассамблея прошла ещё в системе МПС и тоже была седьмая.

> Окончание | 3

Запланированные к обсуждению вопросы VII Ассамблеи

- О совершенствовании системы управления и реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2011–2015 годах. Роль и место региональных и территориальных центров на основе анализа результатов пилотных проектов.
- О ходе выполнения мероприятий по формированию Дирекции тяги.
- О ходе выполнения работ по формированию Центральной дирекции инфраструктуры.
- О финансово-экономических итогах работы компании в первом полугодии и основных мерах по повышению эффективности её деятельности.
- О совершенствовании форм развития, обучения, подготовки и повышения уровня кадрового потенциала как основного капитала холдинга.
- О реализации комплексной программы по обеспечению безопасности на транспорте.
- Об обеспечении безопасности вокзальных комплексов и привокзальных территорий.

Закон

По нулям

Перевозчикам отменили налог на добавленную стоимость

Президент России Дмитрий Медведев подписал федеральный закон, предусматривающий введение нулевой ставки НДС на услуги, оказываемые железнодорожными перевозчиками.

Этот закон вносит изменения в Налоговый кодекс России. Так, налогом на добавленную стоимость не будут облагаться услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава и контейнеров для перевозки через территорию России и стран Таможенного союза (ТС) из государств, не входящих в ТС. Нулевая ставка НДС также распространяется на услуги предоставления подвижного состава для перевозок с территории стран Таможенного союза на территории других иностранных государств, в том числе входящих в ТС.

НДС также не будет распространяться на сами железнодорожные перевозки (и сопут-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

ствующие услуги) из России в страны ТС, из стран, не входящих в ТС, в Россию, в том числе через страны ТС, а также из стран ТС на территорию другого иностранного государства, в том числе входящего в ТС. Одновременно нулевую ставку предлагается применять и в отношении транспортно-экспедиционных услуг, но эта льгота не распространяется на железнодорожный транспорт.

«Начало функционирования ТС было не скоординировано с соответствующими изменениями в Налоговом кодексе России. Условием применения нулевой ставки НДС было помещение перевозимых грузов под таможенные процедуры экспорта, транзита, с обязательным наличием отметок таможенных органов на перевозочных документах, свидетельствующих о помещении товаров под та-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пенный запрет

Президент Дмитрий Медведев подписал закон, согласно которому пиво приравнивается к алкоголю. Документ определяет как алкоголь все напитки с содержанием спирта выше 0,5%, кроме продуктов, внесённых в правительственный список (например, кефир и квас). Закон, в частности, предусматривает полный запрет на розничную продажу всех видов алкоголя с 23 до 8 часов: для пива и напитков на его основе запрет начнёт действие с 1 января 2013 года. Также с этого времени запрещается розничная продажа пива в киосках и павильонах, на остановках городского транспорта, рынках, вокзалах, автозаправках и в аэропортах. Кроме того, с января 2012 года будет запрещено употребление алкоголя в общественных местах: парках, подъездах, скверах и местах отдыха в черте города.

Ходили без документов

Ространснадзор за несколько дней выявил 5 пассажирских судов, работающих без лицензии. В ведомстве сообщили, что после катастрофы теплохода «Булгария» проводятся массовые проверки судов, и с 15 июля уже выявлены суда в Хабаровске, Владивостоке, Касимове и других городах, которые работали без лицензии на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом. В одном из случаев Ространснадзор оперативно изъяс документы судна из Росийского речного регистра, а также отозвал диплом у капитана и инициировал административное расследование.

Экзамен на родительство

Сегодня на президиуме правительства будет рассмотрено предложение Минобрнауки об обязательной подготовке для тех, кто хочет взять в семью ребёнка, оставшегося без попечения родителей. Исключение предлагается сделать для трёх категорий граждан: для тех, кто уже является отчимом или мачехой ребёнка, для близких родственников и для тех, кто уже был усыновителем или опекуном. По мнению авторов документа, подготовка необходима в условиях роста в последние годы возвращения в интернаты детей из семей, замещающих родителей.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

> Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Забота о переездах

В I полугодии на сети РЖД капитально отремонтированы 62 железнодорожных переезда. На 88 переездах уложено резинокордовое покрытие. Устройства заграждения установлены на трёх объектах, на 50 улучшено электроосвещение. Помимо этого, для ликвидации пересечения автомобильной и железной дорог в одном уровне был введён один путепровод.

Сервис прилагается

Трансмашхолдинг с 2012 по 2016 год поставит украинским железным дорогам 292 грузовых электровоза постоянного тока. Производство локомотивов будет развёрнуто на украинском предприятии ТМХ – Луганском тепловозостроительном заводе. Соглашение, которое заключили Трансмашхолдинг, Луганский тепловозостроительный завод и «Укрзалізниця», предусматривает также создание на базе локомотивных депо системы фирменного обслуживания новой техники, которая будет осуществлять сервис электровозов на протяжении всего их жизненного цикла.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЗАКОН

По нулям

> Начало | 1

Российские железнодорожные экспедиторы, напротив, скептически восприняли нововведения в налоговом законодательстве. Генеральный директор компании Russotra Ольга Мельникова отметила, что после внесения поправок в Налоговый кодекс они могут быть двояко интерпретированы налоговыми органами. «Нулевая ставка применяется в том случае, если экспедитор сможет доказать, что эта норма закона к нему применима. При этом Налоговый кодекс позволяет налоговикам по-разному воспринимать эти доказательства. Каждый участник железнодорожной перевозки понимает изменения в Налоговом кодексе в соответствии с позицией его налоговой инспекции, у которой на этот счёт может быть своё индивидуальное мнение», – отметила Ольга Мельникова.

Руководитель управления бухгалтерского, налогового и правового консалтинга компании «ФинЭкспертиза» Нина Козлова отметила, что с 1 июля 2010 года в рамках ТС введён новый порядок уплаты НДС при перемещении товаров, выполнении работ и оказании услуг. «Обсуждаемые изменения призваны закрепить этот порядок на уровне Налогового кодекса, поскольку действующая редакция статьи 164 Налогового кодекса, содержащая перечень операций, облагаемых по нулевой ставке, не содержит правил относительно режима налогообложения операций с контрагентами из государств ТС», – отметила она. – Иными словами, ликвидируется несоответствие между российским налоговым законодательством и правилами, принятыми государствами – членами ТС».

Денис Вискне

ПРОБЛЕМА

Технология обмена

За парком Таможенного союза присмотрят национальные автоматизированные системы



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗЛАТЫН

Рабочая группа из представителей железных дорог стран Таможенного союза в Астане решила, что отслеживать перемещения вагонов других государств на его территории будут национальные системы с помощью обмена информацией.

Создание Таможенного союза в составе России, Белоруссии и Казахстана изменило правила функционирования национальных автоматизированных систем, которые отслеживают передвижения вагонного парка. «Мы теперь должны отслеживать те вагоны, которые не принадлежат государствам Таможенного союза», – заявила «Гудку» заместитель начальника департамента информатизации и корпоративных процессов управления РЖД Надежда Давыденко. – На заседании совместной группы в Астане мы обсудили варианты решения этой проблемы».

В частности, пришли к варианту не создавать единую

Для контроля за перемещением «чужих» вагонов в Таможенном союзе нашли недорогой способ

автоматизированную систему и базу данных, а вести процесс с использованием национальных систем. Это будет гораздо дешевле. Для этого белорусская сторона разработала и представила на обсуждение проект Технологии информационного обмена между национальными информационными системами железнодорожных администраций России, Белоруссии и Казахстана. Она в автоматическом режиме будет отслеживать перемещение вагонов других государств по территории всего союза. До 1 августа стороны обменяются предложениями по применению этой технологии и проведут соответствующие консультации с таможенными органами. Казахстан предложил России рассмотреть вопрос совместного финансирования проекта её внедрения.

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника информационно-вычислительного

центра железнодорожных администраций стран Содружества Владимир Савченко, сейчас центр отслеживает лишь переходы вагонов через границы государств для обеспечения взаиморасчётов, а перемещениями по территории самих стран занимаются национальные системы.

Будут сняты и некоторые ограничения на сроки нахождения вагонов государств – членов Таможенного союза на территории друг друга. Так, согласно приказу Минтранса от 28 марта 2006 года срок курсирования собственных грузовых вагонов государств СНГ и Балтии на территории России ограничен 45 сутками. Казахстанские железные дороги обратятся в своё министерство транспорта, чтобы оно инициировало снятие этого временного ограничения для вагонных парков Казахстана и Белоруссии.

Сергей Плетнёв

СОТРУДНИЧЕСТВО

Прописка электричкой

Stadler предлагает Белоруссии делать общий бизнес

Швейцарская компания Stadler предложила крупнейшему в Белоруссии производителю городского электротранспорта ОАО «Белкоммунмаш» создать совместное предприятие. Детали проекта акционерное общество не разглашает. Однако известно, что в ассортимент продукции СП войдут электропоезда.

организации частичного производства подвижного состава на белорусских предприятиях для нужд как БЖД, так и стран СНГ. Отметим, что за год до этого железная дорога заключила со Stadler контракт на поставку 10 электропоездов нового поколения семейства Flirt для реализации проекта пассажирских перевозок «Городские линии».



ФОТО: WWW.VKEL.RU

По словам директора «Белкоммунмаша» Владимира Короля, пока что официальное предложение от швейцарцев находится на стадии рассмотрения. Тем не менее сообщать подробности готовящегося совместного проекта на предприятии отказались, уточнив, что он находится на согласовании в правительстве республики.

Как «Гудку» удалось выяснить у заместителя начальника Белорусской железной дороги (БЖД) Владимира Балахонova, планы по созданию соответствующего СП являются логическим продолжением меморандума о сотрудничестве, подписанного руководителями БЖД и Stadler в марте текущего года. Тогда стороны договорились развивать партнёрство в области разработки, производства и приобретения современного подвижного состава с целью повышения качества пассажирских перевозок в Белоруссии. И тогда же была подтверждена взаимная заинтересованность в

«Безусловно, мы заинтересованы в создании этого предприятия. В ближайшее время нам потребуются дополнительные электропоезда для организации быстрого и комфортного сообщения между городами – спутниками Минска, а также для пригородных пассажирских перевозок на вновь электрифицируемых направлениях Осиповичи – Гомель и Жлобин – Калинковичи», – рассказал Владимир Балахонov.

Кроме того, по словам господина Балахонova, впоследствии СП войдёт в холдинг, который объединит ряд предприятий, в том числе России и Украины, специализирующихся на производстве различных видов городского и пригородного транспорта.

Узнать, какие именно предприятия войдут в вышеназванный холдинг, «Гудку» не удалось. По крайней мере, в российском Трансмашхолдинге заявили, что такого намерения не имеют.

Маргарита Меньшакова

ПЕРЕВОЗКИ

Почти как взрослые

В детскую поездку к морю вмешалась прокуратура

Воркутинская транспортная прокуратура внесла представление в адрес начальника Новороссийского вагонного эксплуатационного депо из-за несоблюдения требований санитарно-эпидемиологического законодательства в части перевозки железнодорожными транспортом организованных детских групп. У железнодорожников своя точка зрения.

14 июля из Воркуты в Новороссийск отправился пассажирский поезд № 311. В семи плацкартных вагонах состава на отдых к морю ехала группа из 364 детей.

«Ни один из семи плацкартных вагонов, предоставленных для перевозки детей, не имел системы кондиционирования и биотуалетов, – со-

общила «Гудку» старший помощник Северо-Западного транспортного прокурора по взаимодействию со СМИ и общественностью Инесса Кузнецова. – Кроме того, группа детей была размещена за двумя вагонами-ресторанами подряд, что вынуждало ребят из хвоста поезда для приёма пищи проходить шесть вагонов».

По выявленным фактам в адрес начальника Новороссийского вагонного депо было вынесено представление. Устранение нарушений находится под личным контролем Воркутинского транспортного прокурора.

Однако железнодорожники с выводами прокуратуры не согласились.

«Поезд № 311 не является детским, – рассказал «Гудку» начальник отдела эксплуатации Северо-Кавказского фи-

лиала Федеральной пассажирской компании Алексей Степанов. – Существует разъяснение заместителя руководителя Роспотребнадзора Ирины Брагинной о том, что оборудованные кондиционерами и биотуалетами вагоны включаются в составы именно детских поездов. На 311-й правила перевозок в детских поездах не распро-

На 311-й правила перевозок в детских поездах не распространяются

страняются». Кроме того, ФПК утвердила перечень поездов, где допускается использование вагонов с биотуалетами. Опять же поезд № 311 в этот список не входит. При составлении заявок организаторам детских поездок следует руководствоваться именно таким перечнем.

По словам начальника эксплуатационного пассажирского вагонного депо Новороссийск Виктора Ющенко, вагоны с детьми из Воркуты были оснащены системой принудительной вентиляции, исправно работавшей в течение всего маршрута.

Вопрос о местоположении вагонов-ресторанов новорос-

АВИАТРАНСПОРТ

Независимо от производителя

Полёты становятся для пассажиров слишком нервным занятием

В екатеринбургском аэропорту Кольцово Ту-134, следовавший из Иркутска в Сургут, был вынужден совершить аварийную посадку.

В Главном управлении МЧС по Свердловской области сообщили, что около 23.30 по московскому времени лайнер, принадлежащий компании «ЮТэйр», подал диспетчерам аэропорта сигнал об аварийной посадке: экипаж самолёта заподозрил, что передняя стойка шасси может быть повреждена.

Выяснилось, что сотрудники аэропорта, откуда вылетел лайнер, обнаружили на взлётной полосе куски резины и передали экипажу информацию о возможной неисправности. Также были извещены и сотрудники аэропорта Кольцово,

поскольку там самолёту было удобнее всего совершить промежуточную посадку. При заходе на посадку в Екатеринбург лайнер совершил контрольный пролёт, в ходе которого сотрудники аэропорта смогли визуально оценить состояние шасси. После осмотра было принято решение, что

принадлежащего авиакомпания «Уральские авиалинии»: на этот раз отказала одна из гидросистем, но никто из находившихся на борту не пострадал.

После авиакатастрофы 21 июня под Петрозаводском президент Дмитрий Медведев предложил вывести из эксплу-

За сутки в аэропорту

Екатеринбурга два лайнера

попросили аварийной посадки

неисправности нет и самолёт может произвести посадку. Лайнер сел удачно, никто из 62 пассажиров и 6 членов экипажа не пострадал.

В те же сутки аэропорт Кольцово уже принимал аварийную посадку аэробуса А-320,

атации на внутренних авиалиниях все Ту-134 как устаревшие. Уже 24 июня Минтранс принял официальное решение не продлевать сроки службы для Ту-134, находящихся в эксплуатации.

Константин Филатов



«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Мероприятие

Сверят планы

>Начало | 1

Нынче северянам есть что показать гостям. Ещё вчера при переезде из Москвы в Ярославль начальники дорог смогли оценить проведённую в кратчайшие сроки модернизацию объектов инфраструктуры участка Александров – Ярославль-Главный протяжённостью 176 км.

Здесь этим летом модернизировано 46 км пути, полоса отвода приведена в эстетичный вид. Это первый шаг к организации движения пассажирских поездов со скоростью до 140 км/ч и сокращению времени следования из столицы в Ярославль с четырёх до трёх часов.

Работа ассамблеи будет проходить в универсальном культурно-спортивном комплексе «Арена-2000 Локомотив». После заседания участники посетят Дорожный центр управления перевозками (ДЦУП), который проходит масштабную модернизацию. Сегодня здесь сконцентрирован уже весь процесс диспетчерского управления на СЖД, включая самые отдалённые участки Архангельского и Сосногорского регионов. В ДЦУПе впервые на сети реализуется проект «Техническое перевооружение рабочих мест диспетчеров с размещением табло коллективного пользования». Благодаря ему на полигоне двух сетевых направлений Кузбасс – Северо-Запад и Юг – порты Северо-Западного региона перевозочный процесс должен перейти от управления «по факту» к превентивному.

Затем гости отправятся на рельсосварочное предприятие № 8, которое по объёму производства плетей бесстыкового пути находится в первой тройке аналогичных предприятий России. С 2000 года на РСП-8 ведётся реконструкция, позволившая нарастить объёмы производства со 104 км до 600 км (план на 2011 год). Здесь внедрена и сертифицирована система менеджмента качества на основе международных стандартов ИСО 9001-2000. Следующим шагом стало внедрение на предприятии системы управления охраной труда в соответствии с международным стандартом ОН SAS 1801. А недавно на РСП была проведена сертификация системы качества по стандарту ИСО 9001 версии 2008 года. Впервые начальникам дорог будет продемонстрирована работа современного оборудования по сварке и обработке рельсов, а также новая путевая техника, размещённая на территории РСП.

Во второй день планируется посещение Ярославского учебного центра, готовящего кадры по всем железнодорожным специальностям. Здесь проведены реконструкция и капитальный ремонт помещений, приобретено новое учебное оборудование, создан современный полигон для практической подготовки путейцев, вагонников, эсдбистов и локомотивщиков.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль
«Гудок» будет подробно освещать работу VII Ассамблеи начальников железных дорог.

Идея

От бумаги к плазме

Персонал информируют посредством телевидения

На предприятиях Белгородского региона Юго-Восточной дороги привычные профсоюзные стенды заменяют телеэкранами.

Сегодня работники Белгородской дистанции электроснабжения, ремонтного локомотивного и вагонного депо и связисты получают информацию о деятельности профсоюзов с установленных на предприятиях плазменных мониторов.

«Начинали информационную деятельность со всем известной системы однотипных стендов с одинаковыми карманами для листов А4, – рассказал руководитель Белгородского филиала дорожной территориальной организации профсоюза Сергей Везенцев. – Но опрос показал: информацию читают далеко не все».

Привлечь внимание персонала было решено изменением дизайна стендов и индивидуальным подходом к их оформлению. Появились фото работников, зарисовки о них.

Опыт нешаблонной работы решили продолжить. Тут пригодились наработки энергетика Белгородской дистанции электроснабжения, председателя первички Артура Перфильева. В свободное от работы время он организовал на предприятии видеостудию.

«Мы выпускали стенгазеты, а когда у нас появились цифровые видеокамера и фотоаппарат, созрела идея создания при профкоме фото- и видеостудии, – вспоминает Артур Перфильев. – Сначала материал накапливался, но не получал широкого распространения. Попытались создать свою информационную систему, которая могла бы транслировать сообщения. Установили



монитор. По нему непрерывно показывали фильмы об охране труда, социальных правах и гарантиях сотрудников».

Экран ежедневно включается в полвосьмого утра и отключается в полшестого вечера, транслируя 41 фильм. 28 из них – дело рук Перфильева.

Уже сегодня идёт подготовка к запуску цифровых стендов на других предприятиях дороги. В ближайшие недели видеостенды появятся почти у половины первичек Белгородского региона.

В августе телеэкраны включают эксплуатационное локомотивное депо и дистанция пути в Старом Осколе, эксплуатационное вагонное депо и в административном зда-

нии станции Стойленская, дистанции пути в Ржаве, Белгороде и Валуяхках.

«Получать нужные сведения не с бумаги, а с экрана интереснее, – говорит главный инженер Белгородской дистанции электроснабжения Виктор Калужских. – Времени на это нужно меньше, да и ролики по охране труда воспринимаются людьми лучше, чем чтение инструкций. Хотя и профсоюзные работники сегодня не расслабляются с этими экранами. Они регулярно выступают на планёрках, им можно задать вопрос и получить ответ. А экран на вопросы не отвечает».

Сергей Михалёв,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Сезон

Встань пораньше

Московская уходит от солнечного удара



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖИЖИЧ

На Московской дороге в связи с наступившей жарой введён особый режим работы. Ряд других магистралей тоже реагируют на повышенную температуру.

Ежедневно работающие на воздухе путейцы, локомотивщики, энергетики МЖД будут получать по полтора литра воды. По словам заместителя начальника отдела охраны труда и аудита службы охраны труда и промышленной безопасности МЖД Ирины Валуевой, воду в бутылках с 20 июля начали получать локомотивные бригады моторвагонных депо и путейцы.

Кроме того, в течение трёх дней все руководители производственных подразделений, мастера, начальники участков, машинисты-инструкторы должны инструктировать коллективы об особенностях труда под палящим солнцем, о способах оказания доврачебной помощи при тепловых ударах. На всех предприятиях проверяются душевые помещения, ведь горячая и холодная вода должна подаваться бесперебойно.

По словам Валуевой, если температура начнёт резко повышаться, то на предприятиях могут запретить плановые работы по ремонту пути или руководство перенесёт рабочую смену на более ранние часы с до-

Погода вносит коррективы в график работ

полнительными регламентированными перерывами.

Аналогичные правила установлены и на Западно-Сибирской дороге. «По нормам и правилам охраны труда путевым рабочим запрещено исполнять обязанности при температуре от 25 градусов тепла и выше.

Путейцы, локомотивщики, энергетики

будут получать по 1,5 литра воды ежедневно

При такой жаре может произойти нарушение рельсовой колеи, что чревато выбросом пути, сгоном стыков. Естественно, это прямая угроза безопасности движения поездов», – говорит главный инженер Кемеровской дистанции пути Сергей Мусатов.

Сейчас в Кузбассе установилась именно такая погода, и, чтобы не терять время в знойные часы, железнодорожники подрезают балласт, косят траву. Кроме того, графики смещены на более раннее время. Рабочие начинают трудиться не с восьми утра, а с шести, чтобы к самому пеклу закончить все дела. Каждая бригада в полном объёме обеспечена водой. Она выдаётся перед сменой в специальных армейских термосах.

Предприятия Северо-Кавказской магистрали в связи с установившейся высокой температурой воздуха ещё в первой половине июля получили телеграмму за подписью главного инженера дороги Василия Костюка. В частности, в ней рекомендовано чаще использовать технологические перерывы и оборудовать для работающих на открытом воздухе места отдыха.

А вот на Горьковской дороге особый режим пока не введён, но вполне ожидаем, ведь день ото дня солнце припекает в регионе всё сильнее. По словам начальника станции Горький-Московский Сергея Матосяна, сейчас персонал делает всё, чтобы не допустить пожара на территории вокзала и в полосе отвода.

К этому привлечены не только работники станции, но и вспомогательные службы. Постоянно проверяются средства пожаротушения, своевременно убираются мусор и сухая трава. Контроль за соблюдением профилактических мер на всех объектах берёт на себя начальник станции.

Игнат Вьюгин

Ситуация

Платформенное безобразие

На станции Уруша Забайкальской дороги начали ремонтировать посадочную платформу. Этого момента местные жители, особенно преклонного возраста, ждали давно и с нетерпением. Старики не раз писали письма о плачевном состоянии посадочного места в различные инстанции.

– Здесь проживает очень много пожилых людей, в поезд нам попасть невозможно, нормального места для посадки и высадки практически нет, – сетует житель посёлка Восточный пенсионер Юрий Митин. Причём дело не сдвигалось с мёртвой точки не один десяток лет.

– Я работаю на станции 21 год и ни разу не видел, чтобы эту платформу между 1-м и 2-м путями ремонтировали. Она уже от старости безобразно выглядит, асфальт провалился, полопался, – рассказал «Гудку» начальник станции Уруша Андрей Верхотуров.

Это проблемное хозяйство находится на балансе Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Белогорского участка Забайкальской дороги. Там пояснили, что обновление платформы проведут в запланированный срок и в связи с тем, что её состояние давно оставляло желать лучшего.

– Ремонтируют платформу по плану капитального строительства на 2011 год. Этим занимается строительно-монтажный трест № 15, который наймёт субподрядчиков. Закончить работы собираются в конце августа. Долго, потому что длина платформы немаленькая, около полукилометра, – объясняет заместитель начальника дирекции Валерий Король.

Однако он скептически настроен в отношении нанятых трестом организаций и сомневается, что они смогут выполнить работы качественно и в срок.

– Если одна организация нанимает кого-то, те нанимают ещё кого-то и так далее, то в итоге результат может не оправдать ожиданий и затраченных средств, – говорит Валерий Король.

Поэтому будут ли амурские пенсионеры через полтора месяца садиться в поезда с удобной платформы или начнут снова жаловаться на недоделки, пока вопрос.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Практика

Помогла конъюнктура

Магистраль сумела компенсировать пробел в погрузке угля

Несмотря на аварию у крупнейшего отправителя угля, на Дальневосточной дороге сохранился рост погрузки этой номенклатуры.

На уголь приходится почти треть от всей погрузки ДВЖД. Для сравнения: в первом полугодии со станций дороги отправлено 24,1 млн тонн различных грузов. Из них угля – 8,7 млн тонн.

Однако на горно-обогатительной фабрике крупнейшего предприятия угледобывающей отрасли в регионе «Якутуголь» в конце прошлого года произошла крупная авария, восстановительные работы продолжались до февраля. Как следствие, станция Нерюнгри-грузовая приостановила погрузку коксуемого угля.

«Из-за снижения производства на «Якутугле» в январе – феврале мы отстали от плана. Под вопросом оказалось выполнение годового задания, согласно которому дорога должна в 2011 году погрузить 47,9 млн тонн», – сообщил первый замначальника Дальневосточного ТЦФТО Алексея Лоншаков.

В дальнейшем удалось сократить отставание по уголю плюс нарастить за счёт других номенклатур общую погрузку.



ФОТО: ИРИНА ПАНОВА

Интерес стран Азиатско-Тихоокеанского региона к российскому углю помог выровнять снижение погрузки на железной дороге

По итогам шести месяцев на ДВЖД среднесуточно грузилось 133,3 тыс. тонн грузов против задания в 131,3 тыс. тонн. Если говорить об угле, то по полугодию его погрузка выросла почти на 8%.

«После восстановления активно стал отгружать «Якутуголь», – пояснил Лоншаков. – Причём последствия аварии ликвидировал он раньше чем назначенного срока. Сегодня это предприятие отгружает до 400 вагонов в сутки. Увеличил поставки более чем на 6% другой крупный угольщик Дальнего Востока – «Ургалуголь».

Продолжающемуся росту угольных перевозок благоприятствует конъюнктура на азиатских рынках. Китай, Япония и Южная Корея по-прежнему испытывают потребности в российском твёрдом топливе. И сегодня ДВЖД работает на пределе пропускных способностей, в том числе за счёт увеличения приёма поездопотока с других дорог, несмотря на то что несколько снизились перевозки экспортного металла в порты Владивостока и Находки.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Интервью

Три сестры вагоноремонта

Новый рекламационно-претензионный регламент повысит ответственность за работу



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОВЫН

Дмитрий Лосев, начальник департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»

С 1 июля 2011 года начали свою хозяйственную деятельность три дочерних общества – ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3, – созданных на базе Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов.

– Дмитрий Николаевич, какие принципиальные отличия взаимодействия департамента с вагоноремонтными компаниями вы бы отметили?

– Одна из основных целей создания дочерних обществ по ремонту грузовых вагонов – дальнейшее развитие рынка ремонта грузовых вагонов за счёт повышения уровня конкуренции и качества предоставляемых услуг.

Модель взаимодействия эксплуатационного вагонного комплекса с вагоноремонтными компаниями не будет принципиально отличаться от ранее действующей модели взаимодействия с ЦДРВ. Это связано с тем, что сферы деятельности созданных дочерних обществ остаются неизменными и будут действовать на рынке плановых ремонтов грузовых вагонов и рынке ремонта запасных частей для грузовых вагонов.

При этом новые механизмы функционирования вагоноремонтной отрасли, сформированные на основе рыночных принципов, должны соответствовать ряду требований. В первую очередь, должен быть обеспечен переход к технологическим и экономически оправданному уровню саморегулирования рынка плановых ремонтов. Второе, необходимо сохранение и повышение стандартов качества ремонтов грузовых вагонов, позволяющих достичь передовых мировых показателей межремонтного пробега.



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

И наконец, важно прийти к гарантированному обеспечению высокого уровня безопасности перевозочного процесса в части, зависящей от обеспечения грузовых вагонов своевременным и качественным ремонтом. Он должен быть построен на основе чёткого распределения функций и ответственности заказчиков и исполнителей ремонтных услуг, в том числе с использованием механизмов финансовой ответственности за результаты некачественного ремонта.

В результате реализации предлагаемого варианта реформирования в перспективе рынок планового ремонта грузовых вагонов будет полностью переведён в конкурентный сектор, где ни один из участников не будет занимать доминирующее положение.

– Как это взаимодействие будет построено в регионах?

– Вагонные ремонтные депо, входящие в состав вагоноремонтных компаний, будут, как и прежде, оказывать для

Плановый ремонт полностью перейдёт в конкурентный сектор

эксплуатационных вагонных депо железных дорог услуги по изготовлению и ремонту узлов и деталей грузовых вагонов, которые необходимы для производства текущего ремонта и технического обслуживания подвижного состава. Учитывая, что созданные вагоноремонтные компании теперь являются не филиалами ОАО «РЖД», а дочерними обществами ОАО «РЖД», отношения с эксплуатационными вагонными депо будут носить договорной характер. Другими словами, расчёты будут проводиться в денежной форме.

В настоящее время железные дороги в лице дорожных дирекций инфраструктуры или эксплуатационных вагонных депо проводят процедуры по согласованию и заключению договоров на оказание услуг ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3.

Заключение прямых договоров непосредственно на регио-

нальном уровне должно значительно упростить и сделать более прозрачной совместную работу эксплуатационного и ремонтного вагонных комплексов, а также собственников подвижного состава.

– Изменятся ли как-либо подходы к выбору подрядчиков

подрядчика будут установлены показатели качества оказания услуг, стоимость, техническая оснащённость, территориальная удалённость и, конечно, сроки ремонта. Таким образом, заработает принцип конкуренции на рынке ремонта с участием как трёх дочерних вагоноремонтных компаний, так и вагоноремонтных заводов и

допуск исправного подвижного состава на инфраструктуру.

– Остаются ли в силе положения регламента взаимодействия между железной дорогой и Дирекцией по ремонту грузовых вагонов, введённого в действие с 20 декабря 2007 года?

– С юридической точки зрения ОАО «РЖД» не вправе

Заключение прямых договоров непосредственно на региональном уровне должно значительно упростить и сделать более прозрачной совместную работу эксплуатационного и ремонтного вагонных комплексов

по ремонту вагонов в новых условиях?

– Безусловно, на первом этапе предприятия эксплуатационного комплекса будут использовать уже налаженные связи, то есть заключать договоры с теми ремонтными предприятиями, с которыми работали ранее. Впоследствии критериями выбора

других участников рынка данного вида услуг.

При этом действующая система приёмки грузовых вагонов из плановых видов ремонта фактически останется прежней. Приёмщики вагонов инфраструктуры РЖД будут также осуществлять приёмку отремонтированных вагонов и

проводить рекламационную работу в отношении частных вагонов, ведь компания уже не является собственником и заказчиком их ремонта. В связи с этим ОАО «РЖД» и его дочерними обществами, осуществляющими свой бизнес в сфере перевозок и ремонта вагонов, проведена

определённая работа по созданию нового регламента ведения рекламационно-претензионной работы, который предполагает исключение различных форс-мажорных обстоятельств и повышение ответственности всех участников перевозочного процесса. Данный регламент, по нашему мнению, в будущем должен стать единым на всём «пространстве 1520».

– Как теперь будет обеспечиваться безопасность перевозок?

– Взаимоотношение по вопросам обеспечения безопасности движения не изменится. Высококвалифицированные специалисты и технические мощности вагоноремонтных депо, как и прежде, будут задействованы в определении причин событий, связанных с нарушением безопасности движения.

– Как вы оцениваете модель взаимодействия с вагоноремонтным комплексом в рамках нового этапа реформы вагонного хозяйства?

– Реализация намеченной модели взаимодействия между эксплуатационным вагонным комплексом и созданными ремонтными компаниями, на мой взгляд, должна в дальнейшем способствовать достижению поставленных целей. Данная модель позволит стимулировать развитие экономики регионов на основе конкретных заказов продукции, необходимой для содержания подвижного состава. Также будут созданы условия для удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки, для равнодоступности к инфраструктуре грузовых перевозок и ремонтным мощностям железнодорожного транспорта.

Модель взаимодействия будет способствовать формированию «справедливых рыночных цен» на услуги по ремонту грузовых вагонов в результате создания и развития конкурентной среды в сфере ремонта грузового подвижного состава, а также должному обеспечению безопасности движения за счёт повышения качества ремонтов и создания условий поддержания парка подвижного состава в исправном состоянии.

БЕСЕДОВАЛА АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Совещание

Расширение штата

В КАЖДУЮ БРИГАДУ – ПО БЕРЕЖЛИВОМУ ИНЖЕНЕРУ-ТЕХНОЛОГУ

Все дистанции пути сети дорог получат инженера-технолога, ориентированного на внедрение способов бережливого производства.

Об этом сообщил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, подводя итоги видеоконференции, посвящённой внедрению оптимизирующих издержки технологий в путевом комплексе.

«Если в последние 30 лет мы призывали к тому, чтобы ужимать штаты, сокращаться, повышая производительность труда на бумаге, то теперь я обяываю главных инженеров аргументированно подтвердить или опровергнуть необходимость внедрения новой штатной единицы», – заявил Валентин Гапанович.

Технолога бережливого производства целесообразно занимать и на уровне путевых дирекций, «однако лучше начать не с создания очередной группы руководителей», а именно с людей, ориентированных на внедрение новых технологий бережливого производства на дистанциях пути и путевых машинных станциях. «Не думаю, что такое решение подорвёт экономикку путевого комплекса или обрушит производительность труда. Обученные специалисты десятки, сотни раз окупят потраченные на них деньги», – отметил Валентин Гапанович.

Для популяризации и разъяснения идей «оптимизации» издержек на путевых работах и подготовки соответствующих специалистов в течение года будет подготовлена и выпущена книга «Бережливое производство на железнодорожном транспорте». Издание ориентируется как на работни-



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

ков РЖД, так и на вузы. При этом учебник отразит не голую теорию, а станет своеобразным зеркалом идей специалистов, внедряющих бережливое производство на практике.

На совещании решили выделить в этом году деньги на проектирование цеха по сборке рельсошпальной решётки на БАМе (Дальневосточной железной дороге).

Начальник Владимирской дистанции пути ПЧ-1 ГЖД Валентин Козлов поделился одним из способов бережливого производства при выправке пути на скреплениях типа АРС. Благодаря этому время работы снижается на 13%, а следовательно, и трудозатраты. «С учётом состава бригады и годового объёма данного типа работ экономия по процессу составит 60,5 тыс. руб.

в год», – отметил он. По его словам, все расчёты и материалы дистанции пути будут предоставлены в департамент пути для пересмотра существующих технологических карт.

Начальник сектора Центральной дирекции инфраструктуры Артур Акопян, подводя итоги совещания, отметил, что ведение бережливого производства позволило на отдельных участках сократить производительные потери с использованием новых подходов и технологий. Многие участники видеоконференции отмечали рост производительных потерь из-за проблем с доставкой бригад к месту работ. Артур Акопян отметил необходимость изменений в системе оплаты труда.

Владислав КУКРЕШ

Сотрудничество

Капитальный учёт

НА ДОРОГАХ «ПРОСТРАНСТВА 1520» УСИЛИВАЮТ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Вся информация о проведённых капитальных ремонтах грузовых вагонов парка колеи 1520 мм отныне содержится в специальных электронных справочниках, разработанных ответственными специалистами.

В настоящее время 280 тыс. грузовых вагонов (19% от общего парка) работают на сети дорог с шириной колеи 1520 мм после капитального ремонта с продлением срока службы. Железнодорожникам по роду службы важно иметь как можно более полную информацию об их техническом состоянии.

До недавнего времени при выполнении капитального ремонта грузового вагона в Информационную базу межгосударственного уровня (ИБМУ) передавались лишь сведения о месте его проведения и величине продления срока службы. Однако контроль поступающих сведений на соответствие роду и типу грузовых вагонов не осуществлялся.

Также не было и централизованной регистрации данных о том, какая именно организация проводила диагностирование конкретного вагона и имеет ли она на это право. Всё это не позволяло в полном объёме кон-



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

Железнодорожники колеи 1520 мм узнают о грузовых вагонах всё

тролировать и анализировать качество работ по продлению срока службы подвижного состава.

Для этого в ИБМУ должна храниться достоверная информация по каждому вагону с указанием, кто проводил его диагностику и ремонт и по каким техническим условиям.

Такую задачу совершенствования системы учёта и контроля ремонта грузовых вагонов с формированием и поступлением данных в ИБМУ на основании Межгосударственного фонда классификаторов и технической информации государств – участников СНГ ре-

шили специалисты ВНИИЖТа и ИВЦ ЖА.

Они разработали электронные справочники с указанием организаций-исполнителей, имеющих право проведения технического диагностирования грузовых вагонов с целью продления срока службы, и ремонтных предприятий, имеющих право на создание автоматизированной системы учёта капитального ремонта в ИБМУ.

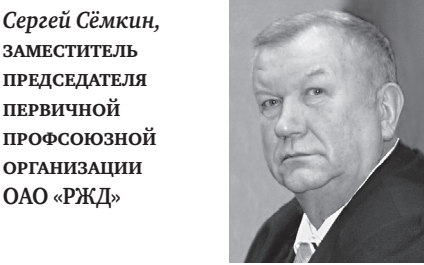
Проведённый учёными комплекс работ обеспечивает автоматизированный контроль выполнения всех требований «Положения о продлении срока службы грузовых и рефрижераторных вагонов государств – участников Соглашения о принципах совместного использования грузовых вагонов в межгосударственном сообщении», утверждённого Советом по железнодорожному транспорту. По мнению специалистов, это повышает безопасность эксплуатации вагонов на всём «пространстве 1520».

Андрей Владимиров

ПРОФСОЮЗ

Удержать путейца

ТЕКУЧКУ КАДРОВ МОЖНО ОСТАНОВИТЬ РУБЛЁМ



С 2010 года в связи с перераспределением грузовых потоков на Восток перед ЦДРП встала масштабная задача по значительному увеличению объёма ремонта пути на Восточно-Сибирской, Красноярской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

До этого самым интенсивным годом для путевых ремонтных работ был 2008 год. Тогда в целом по сети удалось «оздоровить» всеми видами ремонта около 15 тыс. км пути. В последующие два года был запланирован значительно более скромный объём работ: в 2009 году – 8 тыс. км пути, в 2010 году – 10 тыс. км пути. Тогда в связи с уменьшением объёмов работ пришлось частично сократить численность работающих в ПМС.

Кроме того, в хозяйстве пути всегда была серьёзная текучка кадров, так как работа очень специфическая: работники многих ПМС по несколько недель дома не бывают, живут в вагонах. Не каждый выдержит. Поэтому людей очень трудно удержать, закрепить на рабочем месте надолго. Меньше всего дер-



В помощь штатным специалистам привлекают студентов и иностранных рабочих

жатся за свои места монтеры пути. Но благодаря разумной кадровой политике ЦДРП основной костяк профессионалов – мастеров, бригадиров ПМС, начальников путевых строительных машин, – которые непосредственно осуществляют организацию работ, даже в период кризиса удалось сохранить.

В 2011 году в связи с увеличением объёмов работ вновь начали вставать вопросы укомплектованности штата ПМС в Забайкалье. Чтобы их решить, привлекались ударные отряды ПМС с Московской и Восточно-Сибирской дорог. Но и этого было недостаточно. В помощь высококвалифицированным штатным специалистам

мы вынуждены были привлекать на летние путевые работы студенческие отряды и иностранных рабочих из ближнего зарубежья, в основном с Украины. У наших коллег сейчас на родине работы практически нет, а их подготовка позволяет выполнять работы быстро и качественно, кроме того, у них появляется возможность работать по специальности, сохранить квалификацию. К слову, своей работой в России они довольны, так как для них созданы нормальные, стандартные для бригад ПМС условия: живут в специальном вагоне, выдаётся спецодежда, есть где помыться, туалеты в наличии.

Предложение

О спецовке замолвите слово

Одежду должен заказывать тот, кто её носит



Хотя обеспечение работников РЖД спецодеждой в последние годы значительно улучшилось, есть ещё к чему стремиться. Чтобы улучшить параметры такой одежды, необходима обратная связь. Мнения тех, кто её носит, должны попадать к поставщикам.

Например, составная часть летнего костюма работников СЦБ «Электрик» – полукombineзон. Он имеет длинную молнию, что неудобно. Для удовлетворения физиологических потребностей работнику, надевшему полукombineзон, куртку да ещё и сигнальный жилет-желтуху, приходится всё это снимать. А ведь вишивание нижней молнии позволило бы придать спецодежде большую комфортность.

Также выдаётся плащ из прорезиненной ткани. Материал древний, как мир. Почему не используются принятые на вооружение туристами современные ткани на основе полимерных плёнок? Кстати, если на плащ



Спецодежда должно быть такой, чтобы ею можно было гордиться

нанести светоотражающие полосы, то не нужно будет надевать на него сигнальный жилет, положенный при работе на путях.

Сам сигнальный жилет можно было бы выполнить из «дышащих» тканей, причём предусмотреть маркировку принадлежности к структурному подразделению.

А ботинки, выдаваемые линейным работникам? Разве нельзя для жаркой погоды предусмотреть в них отверстия для вентиляции, при необходимости закрываемые?

В зимней одежде, считаю, надо активнее использовать опыт экипировки спортсменов, туристов, полярных исследователей, а также северных народов.

Например, традиционный зимний наряд эскимосов представляет собой два меховых костюма, надеваемых один поверх другого. Верхняя часть каждого из них – пуловер-парка. Вентиляция обеспечивается за счёт того, что обе паркы носят без пояса, и они свободно свисают по меньшей мере до колен. Холодный воздух не поднимается вверх и поэтому не может добраться до тела.

Одежда для особого климатического пояса (Заполярье), как и полярная одежда, должна сочетать в себе высокую теплоизоляцию и хорошую вентиляцию. Казалось бы, несовместимые качества. Однако по-

Для борьбы с текучкой в ЦДРП осуществляется целый комплекс мер. Профсоюз также обеспокоен этой проблемой: дважды вопрос мотивации работников ПМС обсуждался на заседаниях президиума ЦК Роспрофжела. Сегодня перед Дирекцией пути поставлена задача создать для работников ПМС максимально комфортные условия труда и быта.

С этой целью закупается новая техника, проводятся программы обучения и переподготовки (сегодня, например, очень нужны машинисты и помощники машинистов путевых машин). Также ЦДРП уделяет внимание вопросам повышения заработной платы. Сегодня средняя зарплата в ЦДРП подошла к уровню ОАО «РЖД» в целом – 27 тыс. 200 руб. Именно столько получает монтер пути. Специально для стимулирования организаторов производства и мы ввели такие понятия, как мастер первого и второго классов, с прибавкой к жалованью от 10 до 20%.

И это не предел. Буквально на днях на заседании совета председателей первичной профсоюзной организации ЦДРП, в котором приняли участие руководители дирекции, был поднят вопрос об увеличении зарплаты монтерам пути.

Конечно, мы понимаем, что эти деньги нужно сначала заработать. И мы их зарабатываем – производительность труда к уровню прошлого года в ЦДРП выросла на 8%. Произошло это за счёт оптимизации производства и использования более современной техники и новых технологий.

следние десятилетия в полярной одежде и обуви активно используются искусственные материалы.

Я считаю, в ОАО «РЖД» можно повысить качество и комфортность спецодежды. Для этого нужен учёт мнений работников в профсоюзной организации. И использовать необходимо существующий механизм общественных уполномоченных по охране труда. Или же выделить в профсоюзных комитетах отдельное направление по спецодежде. Можно также проводить опросы по Интернету. Главное – учитывать мнение людей. Ведь дискомфорт, неудобство сказываются на производительности труда и на здоровье работника.

Спецодежду надо делать такой, чтобы клиент магазина туристических товаров и одежды завидовал работнику РЖД. Может быть, тогда и появится, например, на Ладожском вокзале Санкт-Петербурга рядом с магазином футбольной атрибутики клуба «Зенит» бутик с атрибутикой, спецодеждой и спецобувью с символикой РЖД.

Ещё хочется сказать о системе материально-технического снабжения. Нет ритмичности в поставках. А ведь спецодежда, спецобувь, другие средства индивидуальной защиты должны поставляться точно в срок. Для этого, я считаю, на центральных складах должны аккумулироваться запасы спецодежды на один сезон вперёд.

Кроме повышения уровня маршрутизации, также сократилось среднее время оборота вагона, обеспечена запланированная доходность для собственников вагонов. По данной технологии сейчас ещё управляются 16,5 тыс. крытых вагонов и 23 тыс. цементовозов в ПГК.

В качестве критериев оптимизации в системе могут быть выбраны минимум совокупного порожнего пробега в километрах, либо минимум совокупной стоимости порожних рейсов или максимум доходов от перевозок. Новая технология позволяет комбинировать различные типы схем управления вагонами, от простых кольцевых до сложных логистических схем. Учитываются особенности различных перевозимых грузов и правила подготовки вагонов. В нынешнем году запущен проект по автоматизированному управлению ремонтами всех типов подвижного состава ПГК (всего 190 тыс. вагонов, одновременно в процессе ремонта может находиться до 6% парка).

В планах разработчиков – реализация механизмов управления вагонами на территориях стран СНГ и Балтии, интеграция с интернет-технологиями для обеспечения информационной поддержки клиентов, реализация различных моделей агентских соглашений. Очень перспективной видится задача по интеграции системы с АСУ инфраструктуры для одновременной оптимизации работы парка вагонов и таких важных элементов инфраструктуры, как сортировочные станции.

ВОПРОС ДНЯ?

Устраивают ли вас условия дома отдыха локомотивных бригад?



Сергей Максимов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель:

– Основные направления нашей работы – на Октябрьск и Жигулёвское Море. В бригадном доме Октябрьска кондиционеры есть не во всех комнатах, а в Жигулёвском Море вообще их нет. Кроме того, столовая в Жигулёвском Море работает только в дневное время, поэтому приходится брать питание с собой. Правда, есть комната для приёма пищи со всем необходимым: холодильником, микроволновкой, чайником и посудой. Хотелось бы, чтобы во всех бригадных домах были тренажёрные залы. К примеру, в Октябрьске его нет. А ведь после отдыха требуется размяться перед поездкой, хотя бы сделать силовую зарядку. Ведь на работе – в поездке – в основном сидишь, и тренажёры помогают избежать многих профессиональных заболеваний.

Сергей Димиденко, машинист эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская:

– В принципе, условия во всех домах отдыха локомотивных бригад хорошие. Их не так давно отремонтировали, так что всё в порядке. Но есть и проблема. Это касается цен в столовых. Особенно в Ростовском бригадном доме. Здесь практически цены городского кафе, и не самого дешёвого. Судите сами. Если пересчитать на килограммы, то мясо получается по 800–900 руб., а рыба – по 600–700 руб. Это очень дорого. Причём в столовых других бригадных домов, где я бываю, к примеру Новороссийск, Горячий Ключ, Тимашевск, цены более-менее нормальные.

Артур Рахимулин, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Горький-Сортировочный:

– В комнатах отдыха локомотивных бригад в целом бытовые условия постоянно улучшаются. В большинстве помещений сделан ремонт и заменена мебель. Везде вставлены новые окна, исключаящие сквозняк. Из-за этого раньше можно было простудиться. Современные противомоскитные сетки надёжно исключают проникновение надоедливых мошек и комаров. Осталась проблема своевременного подвоза питьевой воды. Или кулер пустой, потому что воду не привезли, или по старинке воду кипятят дежурные, только бы было куда налить. Например, в комнатах отдыха локомотивных бригад депо Горький-Сортировочный создаётся впечатление, что кулер стоит только для вида: он всегда пустой. А вот в Вековке обратная картина: там всё успевают.

Николай Гладких, машинист эксплуатационного моторвагонного депо Свердловск:

– Дома отдыха везде по дороге разные, я и не во всех бывал. Конечно, кое-где бы не мешало сделать ремонт, обновить мебель, поменять матрасы, но в целом всё устраивает. Тем более, что, как правило, не задерживаешься в них надолго, а заезжаешь переночевать. И что действительно радует – во всех бригадных домах, в которых мне пришлось побывать, очень доброжелательные сотрудники. Особенно мне нравится в Перми. Я бы, наверное, туда ездил, только чтобы пообщаться с сотрудниками дома отдыха: они нас принимают всегда как долгожданных гостей, очень дружелюбные, приветливые.

Андрей Галактионов, машинист локомотивного эксплуатационного депо Барнаул:

– На Западно-Сибирской условия в домах отдыха просто шикарные. Везде евроремонт, в каждом блоке, состоящем из двух номеров, есть душ, туалет. Везде функционируют тренажёрные залы, комнаты психологической разгрузки, современный буфет, хорошая мебель, пластиковые окна. Единственное, чего бы хотелось, чтобы в Артыште, к примеру, появились в комнатах кондиционеры. Летом душно, приходится открывать окна, но тогда непросто заснуть, потому что слышно проходящие по станции поезда.

Евгений Полищук, машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Чита:

– В домах отдыха должны быть созданы условия для нормального отдыха и питания. Но не всегда это соблюдается. Например, в Хилке цены за обеды высокие. И качество приготовления пищи тоже не всегда удовлетворяет. Как-то покушал там, а масло, видимо, было прогорклое, и у меня началась изжога.

Геннадий Вязов, машинист электровоза локомотивного эксплуатационного депо Красноярск-Главный:

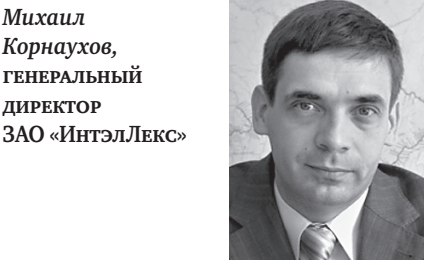
– Особых проблем нет. Но вот только можно было бы кондиционеры установить в комнатах, а на станции Марининск новые шторы повесить. А то там такие уже старые жалюзи на окнах, да к тому же наполовину сломанные.

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

Модернизация

Динамическая автоматизация

В ОТРАСЛИ УСПЕШНО РАБОТАЕТ ИННОВАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПОРОЖНИМИ ВАГОНАМИ



С появлением в отрасли больших частных парков универсальных вагонов стало ясно, что методы управления ими существенно отличаются от управления инвентарным парком.

Дело в том, что любой рейс частного вагона должен быть оплачен перевозчику и оформлен документально с точным указанием станций отправления и назначения. Поэтому задача обеспечения отправителей погрузочным ресурсом превратилась из «балансовой», когда в пределах дороги управлять порожняком можно без указания номеров вагонов, в задачу удовлетворения потребностей клиентов с пономерной привязкой и учётом подвижного состава.

Первый вариант АСУ парком вагонов в новых условиях разработали специалисты компании «ИнтэлЛекс» пять лет назад. В середине 2007 года её прототип стал достаточно надёжным и руководство РЖД решило запустить такую систему на парке 20 тыс. инвентарных цементовозов. Первый вариант, названный АС ДРПВ (авто-



Цель технологии – оптимальная привязка порожняка к заказам на перевозки

матизированная система динамического распределения парка вагонов), успешно эксплуатировался в ОАО «РЖД» вплоть до передачи парка цементовозов в собственность ПГК. И в дальнейшем все поколения системы, работающие для РЖД, получали то же наименование.

Основная идея новой технологии – нахождение оптимальной совокупной адресной привязки порожних вагонов к заказам на перевозку грузов. Чтобы её реализовать, разработчикам пришлось научиться быстро решать задачи большой размерности (матрицы более чем 200 тыс. на 200 тыс. элементов, обсчитываются сейчас за один час). Совместно со специалистами ЦФТО

и Центральной дирекции управления движением РЖД они создали комплекс технологий, обеспечивающих безбумажное (с ЭЦП) оформление перевозок порожних вагонов и управление парком полувагонов с учётом ограничений инфраструктуры.

Внедрение новшества на парке в 125 тыс. полувагонов, управляемых ЦФТО и ЦД в рамках агентского договора, позволило поднять уровень технической маршрутизации до 99%. В целом управление частными полувагонами в рамках агентских соглашений обеспечило эффективность использования частного парка при одновременном снижении издержек и учёте возможностей инфраструктуры компании.

Судьба

Смертельный удар

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НЕ ПРОЩАЕТ ОШИБОК

Для работников Внуковской дистанции электроснабжения Московской железной дороги 14 июня жизнь разбилась на «до» и «после». На станции Муратовка от удара током в 10 кВ погиб электромонтёр шестого разряда Александр Васильев. Как случилось, что специалист с 17-летним стажем вдруг нарушил все правила техники безопасности?

Чтобы расследовать ЧП, было создано несколько комиссий, завела дело и транспортная прокуратура. Рассматривались самые разнообразные версии: от самоубийства до убийства, при этом были опрошены все, кто имел хоть какое-нибудь отношение к погибшему. Собственное расследование решил провести и «Гудок», поэтапно восстановив всё, что предшествовало гибели Александра Васильева.

Вопрос о возможном опьянении был отмечён сразу. Судебно-химическая экспертиза, проведённая в тот же день, следов алкоголя или наркотиков в крови погибшего не обнаружила.

Электромонтёр Виктор Розанов, с которым тот на пару работал последние четырнадцать лет, рассказал:

– 14 июня, примерно без десяти час было, мы как раз собирались поехать, нам выдали наряд на станцию Муратовка. Ну, мы подъехали на узике, Саня за рулём, как обычно, подготовили место для ввода низковольтного кабеля, а потом я пошёл в машину писать наряд, я всегда его заполняю – у меня почерк лучше, а Саня остался отключать разъединитель. Я спиной стоял к нему, слышу, упало что-то тяжёлое. Оглянулся: он...

Как следует из материалов дела: «При демонтаже шлейфов Васильев, находясь на заземлённой конструкции, коснулся нижней части проходного изолятора, находящейся под напряжением 10 кВ, и был поражён электрическим током». Смерть наступила мгновенно.

Шоковое состояние передать трудно. Виктор Михайлович рассказывает, как в отчаянии бросился к товарищу, делал искусственное дыхание. «Там



ФОТО: WWW.RF.RU

Электромонтёр, как минёр, ошибается один раз

у него хрипы пошли... или показалось, ну, я обнадёжился, давай область сердца массировать. Вызвал «скорую», потом подъехали ребята из Муратовки, тоже электромонтёры... помогали. Он же у нас за старшего был. А тут раз – и нету человека...»

Они не просто работали вместе, но и много лет дружили. Дети у них одногодки. Вместе на рыбалку ездили.

В разговоре с Виктором версия самоубийства отменяется сама собой. У погибшего дома было всё нормально. Жена, сын, мать – все живы-здоровы. Жена работает в доме бытовых услуг, сын таксует...

Читаю акт, где зафиксирована ошибка, которая привела к трагичному финалу: «После отключения разъединителя с ручным управлением электромонтёр визуально не убедился в его отключении и отсутствии шунтирования, не проверил отсутствие напряжения на отключённой для работы части электроустановки, не установил переносные заземления на

токоведущие части отключённой для работы части электроустановки со стороны, откуда может быть подано напряжение, самовольно приступил к выполнению работы».

Такую оплошность мог допустить ученик профтехучилища, но не 54-летний электромонтёр самого высокого разряда. Но на вопрос: «Почему это случилось?» – в комиссии мне ответить не смогли. Не внесли ясности и коллеги, проработавшие с Александром Васильевым много лет, скорее наоборот: они старались как можно быстрее замять эту тему. По-настоящему, люди устали от комиссий, от следователей с их вопросами-допросами. А с Юрием Буландо, начальником района электроснабжения станции Калуга-1, где произошло ЧП, поговорить мне не удалось. Он после этого случая слёг в больницу. У человека, которому присвоено звание «Лучший командир среднего звена», сердце не выдержало.

А вот начальник Внуковской дистанции электроснабжения

Алексей Малков сразу согласился встретиться. Он сам в недоумении: как такое могло случиться с опытным специалистом? «Нужно всё-всё выяснить, – говорит он, – чтобы это не повторилось». Алексей Петрович любую трагедию, произошедшую на железной дороге, воспринимает как личную. У него железнодорожная колея совпала с линией жизни. На железной дороге работали его отец, дед и многие родственники. Малков из тех руководи-

ником дистанции, проверки проводились ежегодно. И это не случайно – за техническими устройствами глаз да глаз нужен.

Хлеб электромонтёра нелёгко. Шестой квалификационный разряд можно заслужить лишь годами упорной работы. Это в документах вся жизнь вмещается в один биографический листок. Родился Александр Васильев неподалёку от Калуги, начинал трудовую жизнь плотником, служил в

стоящий русский мужик. Всё сам. Всё на себе. Никогда не жаловался. Ни у кого ничего не просил. Сам всем помогал. Подвезти, денег занять – всегда пожалуйста. Все к нему. За ним – как за каменной стеной. На работе его уважали, стопроцентно, а вот насчёт дома не знаю, он о своей семье не рассказывал. Всегда был такой подтянутый, опрятный...

Жил Александр с семьёй в благоустроенной квартире в самом центре города. Калужане мечтают о зарплате в 16–18 тыс. руб., а он на железной дороге получал в два раза больше. На жизнь должно было хватать. Цены в Калуге ведь ниже московских. Проезд на маршрутке стоит 10–12 руб., стакан чая – 5 руб., салат «Селёдка под шубой» – 14 руб., булочка – 7 руб.

Недавно Васильев купил «Шкоду», о которой давно мечтал. Спрашиваю в бухгалтерии: машину он брал в кредит? Мне отвечают: а разве на сегодняшнюю зарплату электромонтёра, даже самой высокой квалификации, можно купить машину, даже недорогую отечественную?

Чтобы рассчитаться с долгом, ему приходилось подрабатывать таксистом. Впрочем, калужские таксисты утверждают, что он не рядовым был, а главным у «бомбил». Об этой его работе знали коллеги и, по всей видимости, догадывалось начальство. Но что делать: сегодня каждый выживает как может. Подрабатывают все. Кому-то надо детей учить или себя лечить, кому-то – за кредиты расплачиваться. Полно-

Опутанные проблемами, детьми и кредитами, люди считают: для того, чтобы нормально жить, нужно работать на двух, а если повезёт, то и на трёх работах

телей, кто на работу приходит первым, а уходит последним. Начинал он здесь электромехаником, поэтому Внуковскую дистанцию знает как свои пять пальцев. Подчинённые его уважают. Кстати, разъединитель, который пытался отремонтировать Васильев, по правилам должен обслуживаться один раз в два года, но по плану работ, утверждённому началь-

армии, после шофёрил, затем женился, появился сын, и он попробовал себя в роли слесаря-автомеханика. А в 1994-м устроился на Московскую железную дорогу электромонтёром по ремонту воздушных линий. И работал неплохо, стал специалистом, какие в дистанции всегда на вес золота.

– Знаете, – рассказывает его одноклассница, – он на-

ценная жизнь в одну зарплату не вмещается. «Да и нигде в инструкциях не прописано, что человек не может подрабатывать в свободное от работы время», – сказали мне в дистанции. Получается, две работы как две жизни, и всё для того, чтобы нормально, как представляется, прожить одну. Да и нормальная ли это жизнь?

– Даже фотографии хорошей нет, – вздыхала жена, – он не любил фотографироваться, да и некогда было. Так жизнь и прожил – всё в бегах...

На похороны Александра Васильева пришли и таксисты, и железнодорожники. На поминках они сидели рядом. Вспоминали погибшего, поминали, но о том, что предшествовало несчастному случаю, предпочитали не говорить. Что беречь больное? Накануне были выходные, праздновали День России. Все эти дни у таксистов была страдная пора. Баранку крутили без перерыва на обед и сон. Последний раз один из таксистов видел Васильева у светофора в полтораго ночи, тот вёз пассажиров на улицу Малоярославецкую. Подмигнули они друг другу фарами и разъехались в разные стороны.

Таксист торопился домой – очень хотел спать. Вспоминает, что целые сутки после праздников спал как убитый. Его еле растолкала дочь только к вечеру следующего дня и сообщила, что Васильев погиб. Он долго соображал, как такое могло произойти, ведь Саня с электроприборами ещё со школы на ты. Потом вдруг как ошпарило: он же не одну ночь пахал! И от этого ему сделалось не по себе. Хотя кто сейчас нормально высыпается? Работяги утром на работу идут как зомби – кто в выходные ремонт делал, кто дачу строил, кто огород копал, а кто халтурил у богатого соседа – новые полы стелил. Опутанные проблемами, детьми и кредитами, люди считают, что для того, чтобы нормально жить, нужно работать на двух, а если повезёт, то и на трёх работах. И тому же Сане спать было некогда. Жил он под двойным напряжением. Где тут было не ошибиться?

А железная дорога оплошности не прощает. Это ведь зона повышенной опасности и повышенной ответственности за жизнь многих людей. И если этого не понимаешь, если чувство опасности притупилось в желании как можно больше заработать, надо уходить с железной дороги. Пока можешь уйти.

Ольга Иженикова

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Обжалованию не подлежит

Условий для сохранения Белогорской отделенческой вольницы в настоящее время нет

– Наша Белогорская отделенческая больница существует более 70 лет. Она обслуживает железнодорожников таких крупных станций, как Ерофей Павлович, Сковородино, Магдагачи, Шимановская, Свободный, Белогорск, Благовещенск, Завитая, Буряя, и множества мелких линейных станций Забайкальской дороги. Только с Белогорской и Благовещенской веток к ней прикреплено более 12 тыс. человек. В настоящее время в больнице имеется 120 койко-мест.

Осенью нашу больницу обещают ликвидировать. Дальнейшее лечение железнодорожников планируется в Чите, в 36 часах езды от станции Белогорск. Также на базе железнодорожной поликлиники организуют 20 коек дневного стационара. Большинство рабочих живут на отдалённых станциях, и их лечение в дневном стационаре невозможно. В Белогорской же городской больнице талон на приём к врачу взять невозможно (очередь занимают с 5 часов утра). Свободных мест в стационаре нет. С закрытием больницы не смогут получить достойное лечение и многие пенсионеры РЖД. Просим не лишать нас права получать квалифицированную помощь в своей больнице. Пациенты и сотрудники Белогорской отделенческой больницы (к обращению приложено 153 подписи)

– Решение о проведении реорганизации в отделенческой больнице принято в связи со значительным снижением объёмов



ФОТО: ИВА ЧЕРВЕНЕЦ

стационарной медицинской помощи (в 2008 году план – 1400 госпитализаций, в 2011-м – 200 госпитализаций). Следствие этого – недостаточное поступление финансовых средств из Фонда обязательного медицинского страхования, что не позволяет обеспечивать деятельность учреждения на современном уровне.

Вместе с тем здесь будет организованы 20 коек круглосуточного пребывания для ветеранов и пенсионеров железнодорожного транспорта, финансируемых Благотворительным фондом «Почёт», и 20 коек дневного стационара с работой в две смены.

Кроме того, в Белогорске действует муниципальная больница на 375 кругло-

суточных коек и в 25 км – в посёлке Серышево – Центральная районная больница на 70 коек. Все прикреплённые будут получать необходимую стационарную медицинскую помощь как в отделенческой больнице, так и в муниципальных учреждениях здравоохранения по месту жительства.

В случае необходимости высокотехнологичная медицинская помощь работникам компании, членам их семей и неработающим пенсионерам будет оказываться в дорожной клинической больнице на станции Чита-2.

Вячеслав Кульбачинский, и.о. начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД»

– Работаем электромеханиками СЦБ станции Гуково Лиховской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Северо-Кавказской дороги. У многих уже приближается пенсионный возраст. В связи с этим решили узнать, почему работники других специальностей, например машинисты тепловозов, вагонники, уходят на пенсию в 55 лет, а мы – в 60? Существуют ли на этот счёт какие-то положения и правила?

Юрий Афанасенко

– Уважаемый Юрий Владимирович!

В соответствии с п. 1 статьи 27 закона «О трудовых пенсиях в РФ» (от 17 декабря 2001 года № 173-ФЗ) право на досрочное пенсионное обеспечение предоставляется мужчинам по достижении ими 55 лет, если они проработали не менее 12 лет 6 месяцев в качестве рабочих локомотивных бригад и работников отдельных категорий, занимающихся организацией перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и имеющих страховой стаж не менее 25 лет.



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

Обслуживание контактной сети только на магистральных дорогах даёт возможность выйти на пенсию раньше обычного

Перечень профессий и должностей, на которые распространяется вышеуказанная норма, содержится в «Списке профессий рабочих локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте» (утверждён постановлением Правительства РФ от 24 апреля 1992 года, № 272).

В указанный список входит такая профессия, как электромеханик, занятый обслужива-

нием контактной сети магистральных железных дорог.

Таким образом, право на досрочное назначение трудовой пенсии по старости имеют только те электромеханики, которые, повторюсь, обслуживают контактные сети на магистральных железных дорогах. Станция Гуково к таковым не относится.

Более подробную информацию по этому поводу вы можете получить в отделе кадров по месту вашей работы.

Олег Шунатов,

заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Кадры

Отдам диплом в хорошие руки

Старт в жизнь для многих выпускников вузов закончился на бирже труда

Каждый третий выпускник вуза этого года стал официальным безработным, показал всероссийский интернет-опрос, проведённый порталом для молодёжи CAREER.RU.

Тем, кто ещё не нашёл места, конкурировать придётся не только между собой, но и с выпускниками двух предыдущих лет: по данным президента рекрутингового портала Superjob Алексея Захарова, среди выпускников 2009-го только 53% имеют сейчас постоянную работу, а среди окончивших вузы в прошлом году – 49%.

В этой связи представляет естественный интерес, как складываются судьбы выпускников университетов путей сообщения. Ежегодно в компанию трудоустроивается около 7 тыс. «новобранцев» из отраслевых вузов – это примерно 70% от общего контингента выпускников. Остальные сами находят занятие по душе, но тоже пользуются у работодателей спросом.

– Неустроившихся выпускников у нас не бывает, – не без гордости говорит первый проректор ПГУПСа Александр Ледаев. – Наши механики, строители, информационщики в своих отраслях показывают себя даже лучше, чем выпускники профильных учебных заведений.

Екатерина Носкова защитила свой красный диплом на механическом факультете Омского госуниверситета путей сообщения месяц назад. «Теперь мне предстоит ехать в другой город по университетской программе трудоустройства, но надеюсь ещё до зимы перевестись в Омск – не очень хочется покидать этот город. Честно говоря, быть железнодорожником я не собиралась, хотела поступать в СибАДИ (автомоторный институт), но кто-то из родственников посоветовал именно ОмГУПС – тогда метрополитен готовил здесь для себя сотрудников, и нам пообещали отличную работу после окончания. Но с метро не сложилось, и вместе со всеми бюджетниками я пошла на распределение в конце обучения. У меня узкая специальность, перейти куда-то в другую область будет достаточно сложно, да я пока и не планирую – попытаю счастья на железной дороге. С детства она казалась мне очень романтичным местом, и сейчас приятно ощущать себя частью большой отрасли».

Конечно, проще всего складываются отношения с отраслью у тех, кто ещё на школьной скамье понял, чего хочет. Вячеслав Попов окончил ИрГУПС в 2008 году и сразу стал бригадиром механизированного пункта ремонта вагонов депо Иркутск-сортировочный – самого большого эксплуатационного вагонного депо ВСЖД, где работает и сегодня.



– В ИрГУПС меня привела перспектива гарантированного трудоустройства выпускников вуза и стабильность железной дороги – даже в самые захудалые времена железнодорожники получали приемлемую зарплату, и, в общем-то, без задержек, – говорит он. – Я тогда жил в деревне, и для меня это много значило, так как повсюду были повалынные невыплаты, низкие зарплаты, куча проблем. Что поступил именно сюда, нисколько не жалею.

– Сложно быть железнодорожником? – Это престижно, – без раздумий говорит Вячеслав и тихонько вздыхает. – И тяжело... На плечах железнодорожников лежит безопасность движения поездов, сохранность жизни пассажиров. Поэтому к ним предъявляются жёсткие требования при учёбе и тем более в работе.

Алексей Островский окончил тот же вуз, правда, на год позже, чем Вячеслав Попов, но с другими соображениями.

– ИрГУПС я выбрал потому, что там была интересная для меня специальность «защита информации», а не из любви к железной дороге. И ни разу не пожалел, что пришёл в этот вуз: учёба здесь научила думать, системно анализировать, находить

Найти своего будущего работодателя можно на ярмарках вакансий ещё во время учёбы

решения, а именно это, на мой взгляд, и должно давать высшее образование. Сейчас я работаю в коммерческой структуре системным администратором, зарплата вполне достойная для первого места работы. На распределение в вузе даже не ходил – работу нашёл сам, без знакомых и связей, и очень доволен.

Бывает и так, что любовь к железной дороге оказывается не взаимной. Выпускник прошлого года Антон Бондаренко, поступая в СГУПС, точно знал чего хочет.

«Мне давно нравилась профессия помощника машиниста локомотива, поэтому я и пошёл учиться в железнодорожный вуз, – говорит он. – Хотел стать железнодорожником, но не сложилось – как оказалось, устроиться на дорогу, если ты не целевик, не так-то просто. Есть мнение, что все выпускники «железных» вузов, независимо от специальности, уже железнодорожники, и мне кажется, что так оно и есть, поэтому я не теряю надежды».

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Справка «Гудка»

Многие из участников опроса Career.ru винят в проблемах с трудоустройством скорее объективные обстоятельства (работодатели не берут без опыта работы), нежели статус оконченного вуза (16%) или своё халатное отношение к учёбе (5%). Из тех, кто уже определился с работодателем, каждый второй участник опроса самостоятельно занимался поиском работы, более четверти (27%) трудоустроились с помощью родственников или знакомых, 12% выпускников работу предложил сам работодатель, а 6% пошли трудиться по распределению вуза. При этом больше половины студентов (52%) нашли работу ещё во время обучения или в течение недели после окончания учебного заведения.

Акция

На хлеб не хватит

Автомобилисты потребуют остановить рост цен на бензин

На 4 августа назначена массовая всероссийская акция протеста. Основное требование, которое выдвигают её инициаторы, – снизить стоимость автомобильного топлива на 30%.



Вслед за топливом дорожает жизнь

литики, участвовать в ней будут как профессиональные водители, так и обычные автовладельцы. При этом люди рассчитывают достучаться до властей, привычных к митингам разного рода. «Считаем, что накануне выборов в Госдуму и президентских мы можем заставить чиновников работать в интересах большинства населения», – отметил Андрей Коновал.

Если размах акции по регионам оценить пока сложно, то уже известно, что в Москве её не смогут не заметить. Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов намерен вывести на улицы около 200 грузовиков. Как сообщил председатель Центрального со-

вета Александр Котов, в профсоюзе пока не определились, в какой форме будет проводиться акция – автопробег, митинг или то, и другое – и в какое время. «Во-первых, это рабочий день, а во-вторых, в четверг народ уже во второй половине дня потянется на дачи, на природу. И если мы пойдём грузовиками по городу в любую сторону, то создадим проблемы, чего бы не хотелось», – сказал он «Гудку».

Тем не менее, по его мнению, игнорировать рост цен на топливо невозможно, так как они влияют на всё. Впереди уборочная, и невозможно даже предсказать стоимость буханки хлеба.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Здравоохранение

Отказников изолируют

Детские сады будут контролировать прививки

Верховный суд поддержал позицию Роспотребнадзора, обязавшего детские сады изолировать детей, не привитых от полиомиелита.

Жалоба родителей – противников прививок – была окончательно отклонена. Главный санитарный врач Геннадий Онищенко ещё в 2008 году утвердил санитарно-эпидемиологические правила, согласно которым детей, не привитых от полиомиелита, необходимо на 60 дней изолировать от тех, кто прививку сделал. Как утверждают в Роспотребнадзоре, это правило призвано предупредить заболевание незащищённых детей.

Но так как для непривитых детей в детских садах не предусмотрено отдельного помещения, им два месяца запрещали посещать эти учебные заведения. Это вызвало возмущение группы московских родителей, которые подали на Роспотребнадзор иск в Верховный суд, заявив, что нарушаются права их детей на образование, но проиграла дважды.

Ещё 27 апреля Верховный суд признал законной позицию санитарного ведомства, однако родители подали кассационную жалобу, которая сейчас была отклонена. «Теперь нам прямая дорога в Конституционный суд, осенью мы подаём иск», – заявила «Гудку» адвокат столичных родителей Арина Покровская. – В постановлении суда говорится, что детям нельзя запрещать ходить в детский сад, их нужно изолировать от привитых малышей, а для этого нужны дополнительные помещения, воспитатели, нянечки. Кто их будет нанимать? Детей будут тасовать по группам, переводить из



Право на образование зависит от прививки

подготовительной в среднюю или вообще к малышам. Нам посоветовали подавать в суды на местном уровне, если органы образования не обеспечат непривитым ребятам условия для образования», – сказала Арина Покровская. С другими прививками таких проблем нет, потому что только по полиомиелиту есть законодательное требование об изоляции непривитых детей.

Президент Общества специалистов доказательной медицины профессор Василий Власов считает, что решением проблемы могло бы стать использование при вакцинации от полиомиелита «убитой» вакцины. Использование такой вакцины сводит к нулю возможность заражения. «Но наш Минздрав считает «живую» вакцину более эффективной, есть и ещё один аспект – она дешевле», – утверждает Василий Власов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Книжная лавка

Вышли в свет



Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте выпустил новые издания для учащихся и специалистов отрасли.

Монография «Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев». Автор Ю.И.Соколов, д.э.н. В книге рассмотрены экономические проблемы управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях развития конкурентного рынка. Предложены двухуровневая система показателей оценки качества такого обслуживания и модель влияния факторов внешней и внутренней среды транспортной компании на него. Сформирован экономический механизм управления качеством и методология оценки экономической эффективности повышения уровня транспортного обслуживания с учётом системного и внетранспортного эффекта.

Научно-популярное издание «Дизайн подвижного состава рельсового транспорта». Автор В.С.Трофимов.

В книге даны определения современного индустриального дизайна, сопровождаемые многочисленными иллюстрациями, в том числе материалами дизайн-разработок НИИ и тепловозостроительных заводов по формированию композиции кузова подвижного состава железных дорог, кабины и пульта управления машиниста. Большое место отводится дизайну, как творческому процессу создания скоростного подвижного состава железных дорог, а также промышленного транспорта и путевых машин. Издание рассчитано на специалистов транспорта, промышленных дизайнеров, связанных с разработкой теории и практикой проектирования и совершенствования железнодорожной техники.

«История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России». Под редакцией А.А.Тимошина.

В издании дан обзор важнейших этапов и событий, связанных с созданием, становлением, развитием железнодорожных путей сообщения России, их органов управления и профессионального образования с 1809 по 2009 год. В книге также представлен богатый исторический материал о строительстве железных дорог, разработке новых образов подвижного состава и других технических средств для реализации перевозочного процесса.

«Очерки истории железных дорог». В трёх книгах: «Два столетия», «Как поезда самолёты догоняли», «Великий российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток». Автор З.Л.Крейнис.

В книгах в форме небольших очерков показаны отдельные стороны сложного процесса становления и развития железных дорог, а также эволюция технических средств и технологий, подчеркнута роль и значение данного вида транспорта в жизни общества. В них освещаются отдельные вопросы истории железных дорог, рассказывается о сложных процессах развития железных дорог, о людях, поездах и грузах, о скоростях и безопасности движения, о проблемах и перспективах.

В издании представлены не только сложные процессы становления железнодорожного строительства, но и огромная роль в этих процессах талантливых, честных, блестящих образованных людей, взявших на себя труд и обязанности решать государственные вопросы, привлекать к делу других, развивать в стране пути, по которым Россия будет двигаться вперёд.

«Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.)». Монография. Автор А.С.Сенин. В монографии исследуется положение железнодорожного транспорта накануне Первой мировой войны. Проанализирована существовавшая в России система управления дорогами. Отмечены основные реформы железнодорожного административного управления. Изучены ход строительства некоторых магистралей, рассмотрен первый пятилетний план железнодорожного строительства (1917–1922 годы).

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Шлем фаворитов

Московский турнир по пляжному волейболу серии «Большого шлема», состоявшийся на Поклонной горе, как и ожидалось, принёс успех признанным фаворитам. Финал женских соревнований выиграла сильнейшая пара мирового пляжного волейбола – американки Керри Уолш и Мисти Мей-Тренор, взявшие реванш у бразильянок Лариссы и Жулианы за поражение на турнире в Риме. Среди мужчин первое место досталось не менее титулованным бразильским волейболистам Эмануэлю и Алисону, в финале сломившим сопротивление швейцарских ветеранов Патрика Хойшера и Джефферсона Беллагварды. Россияне в число фаворитов не входили и «выстрелить» даже на родном песке так и не сумели. Мария Ушакова с Елизаветой Рябовой, как и Ярослав Кашкарёв с Константином Семёновым, выбыли в 1/16 финала.

Цель – пьедестал

Близится к завершению вторая неделя «Тур де Франс» – 2011. Лучший результат среди гонщиков российской профессиональной велокоманды «Катюша» – пятое место на 16-м этапе «Большой петли» – показал Михаил Игнатьев. Он воспитанник знаменитого основателя «Локосфинкса» Александра Кузнецова, олимпийский чемпион Афин-2004, бронзовый призёр Игр в Пекине-2008. Игнатьев заявил, что находится в хорошей форме и до конца тура попытается «сделать что-нибудь ещё». Оптимизм велосипедиста перед стартом третьей недели гонки разделяет и спортивный директор «Катюши» Дмитрий Конышев, в разговоре с журналистами пообещавший, что на одном из четырёх последующих этапов россияне обязательно будут в призёрах.

Андрей Мельников
Владимир Суетин

Россыпь наград из Шеффилда



ВОСЬМИКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ
АЛЕКСЕЙ ЯКИМЕНКО И В АНГИИ ДОБИЛСЯ
ЛУЧШЕГО РЕЗУЛЬТАТА СРЕДИ РОССИЯН

На завершившемся в английском Шеффилде чемпионате Европы по фехтованию сборная России заняла второе общекомандное место. В целом выступление россиян стоит считать успешным – представители нашей команды завоевали целую россыпь медалей различного достоинства. Золотая из них – лишь одна, и она на счету саблиста Алексея Якименко, выигравшего чемпионат Европы уже в восьмой раз. Однако помимо неё наши спортсмены положили в копилку сборной России ещё две серебряные и семь бронзовых медалей (обладателем «бронзы» в составе сборной России стал и представитель ЦСК «Локомотив» шпажист Павел Сухов). В командном зачёте россияне уступили лишь представителям Италии, завоевавшим шесть золотых, две серебряные и две бронзовые награды.

Василий Сидоров

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

\$12 млн

Именно такую сумму звезда Национальной баскетбольной ассоциации, её многократный чемпион и один из лучших бомбардиров, защитник клуба «Лос-Анджелес Лейкерс» Коби Брайант запросил у турецкого клуба «Бешикташ», намереваясь заключить с ним контракт на время локаута в НБА. Руководство турецкого клуба торговалось, предлагая сумму в два раза ниже, но переговоры неожиданно сорвались. И, как оказалось, причина этого к баскетболу отношения не имеет. Из-за коррупционным скандала, связанного с футбольным клубом, входящим в спортивную империю «Бешикташа», все банковские счета клуба заморожены.

Владимир Суетин

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 № ФУ 77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретопин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Потеряев (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зотграф
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Типко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечаловин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов | Научный редактор: Анатолий Хадороваский
Номер вёрт Павел Белов.

Пляжный футбол

Звёздный капитан

«Локомотив» стал базовой командой сборной



Илья Леонов (с кубком) уверен, что победная эйфория не помешает футболистам-железнодорожникам успешно выступить в Евролиге

– Илья, прежде всего от всех читателей «Гудка» поздравляю «Локомотив» с очередным комплектом золотых медалей. А вас лично – и с титулом «Лучший тренер чемпионатов».

– Спасибо за оценку моей работы в команде, хотя главным тренером «Локо» я всего-то два с половиной года.

– Вы ещё и капитан команды, игрок «стартовой четвёрки». Есть ли подобные примеры?

– В командах элитного дивизиона – нет. А в клубах, выступающих в региональных турнирах, такие люди, возможно, есть.

– Какое «золото» вам было выиграть сложнее?

– Затрудняюсь с ответом. Завоевание каждого титула имело свой подтекст. Допустим, в прошлом году на нас давила психологическая ответственность. Ведь благодаря поддержке ОАО «РЖД» под эгидой «Локо» собрался весь цвет отечественного пляжного футбола. По этой причине права на ошибку у нас было ни перед болельщиками, ни перед руководством компании. В нынешнем сезоне – против чемпиона все соперники играют с повышенной мотивацией. Но в итоге «Локо» свою задачу решил.

– В финале дебютного, московского тура чемпионата «Локо» в драматичной серии по пенальти уступил землякам из «Строгино». В тот момент в итоговую победу клуба верили?

– Ни секунды в ней не сомневался, зная и настрой игроков, и их потенциал. После досадной ошечки со «Строгино» я так и сказал ребятам: «Мы проиграли сражение, но не войну!».

– В групповых матчах суперфинального этапа «Локо» отпраздновал от своей традиционной игры «первым» номером. Создавалось впечатление, что железнодорожники играют излишне прагматично, экономят силы...

– Согласен. Матчи с «Дельтой» и «Майной Вирой» я считаю худшими в сезоне. Для поднятия игрового тонуса мне пришлось

По завершении сезона основной состав команды намерен провести с болельщиками товарищеский матч

серьёзно поговорить с ребятами на повышенных тонах. После чего в полуфинале с «Крыльями Советов» по самоотдаче, реализации моментов они показали игру, близкую к идеальной.

– Тем не менее первый тайм со «Строгино» для болельщиков «Локо» выдался просто вальдольным. В нём лучший пляжный вратарь страны, голкипер национальной команды Андрей Бухлицкий пропустил четыре мяча...

– В пляжном футболе такое случается. Я говорю о «мёртвой полосе», когда в твои ворота залетает буквально всё. Свои же стопроцентные голевые моменты по какой-то неведомой причине реализовывать не удаётся. Но матч, к счастью, состоит из трёх таймов. Два по-

следних мы провели с блеском. В том числе и благодаря нашему «второму» голкиперу – Александру Филимонову. Ему я доверил место в воротах, когда почувствовал, что Бухлицкий свою игру не поймал.

– Из 11 забитых «Локо» мячей в суперфинале 8 пришлось на долю легионеров: серба Деяна Станковича, португальцев Маджера и Алана. Вклад же в победу россиян, увы, оказался скромнее. Почему?

– Я бы не стал делить «золото» на отдельные персоны. Футбол – игра коллективная. В нём каждый игрок делает свою работу.

торсидой. «Гудок», кстати, присутствовал на первой в истории пляжного «Локо» встрече с болельщиками. Она состоялась перед началом второго тура чемпионата в Черкизове. Тогда, помнится, президент ПФК «Локомотив» Виталий Погодин не только пообещал сделать такие встречи традиционными, но и заверил, что по завершении сезона основной состав «Локо» проведёт с болельщиками товарищеский матч.

– Виталий Анатольевич обещание выполнит. Но только по окончании сезона, который у нас ещё продолжается. В конце недели десять железнодорожников, я, кстати, в их числе, проведут в составе национальной команды очередной сбор в Строгино в рамках подготовки к предстоящим этапам Евролиги. Ближайший турнир в конце июля пройдёт в Гааге. А её суперфинальный этап впервые в истории состоится в Москве на Поклонной горе в начале августа. Перед российскими болельщиками сборная обязана показать зрелищную, результативную игру. Нам важно не упустить реального шанса стать победительницей Евролиги-2011, ведь после её берлинского этапа россияне лидируют.

– Это будет последнее испытание сезона?

– Нет. Уже в начале сентября в Италии стартует чемпионат мира среди национальных команд. Клубный же сезон «Локо» завершит только в начале октября – розыгрышем Кубка России, где по рейтингу внутреннего чемпионата наш клуб также посеян первым номером.

Беседовал
Владимир Суетин

Чемпионат мира

Как рыбы

Россия идёт второй на первенстве планеты по водным видам спорта

Как и ожидалось, сборная Китая далеко оторвалась от соперников, и россиянам опередить хозяев будет крайне трудно.

Так же как и на пекинской Олимпиаде, китайцы демонстрируют чудеса мастерства, и медали одна за другой становятся собственностью Поднебесной. Впрочем, то, что хозяева во многих видах программы чемпионата будут впереди, специалисты прогнозировали задолго до старта мирового первенства: очень плодотворно в Китае работают детские спортивные школы, одного за другим выпускающие талантливых молодых спортсменов, а затем их не менее плодотворно доводят «до ума» специалисты спорта высших достижений. Как следствие, на шанхайском чемпионате хозяева чувствуют себя как рыба в воде, и, пожалуй, вряд ли кто-то всерьёз поспорит с ними за первое общекомандное место. Кроме россиян.

Уже сейчас результаты российских сборников стоит признать вполне успешными. Вновь не находят достойных соперниц наши синхронистки, после их выступлений стая аплодирует даже избалованная высоким мастерством спортсменов местная публика. В триумфе наших легенд синхронного плавания никто не сомневался, и они вновь доказали своё преимущество. Именно поэтому болельщики так радовались первым «несинхронным» медалям нашей сборной. Впрочем, почему же «несинхронным»? Во вторник 19 июля себребряные медали для нашей команды в синхронных прыжках с 3-метрового трамплина завоевали Илья Захаров и Евгений Кузнецов, чьё выступление судьи оценили в 451,89 балла. Победа в этой дисциплине досталась китайцам: упражнение пары Цинн Кай – Луо Ютои получило оценку 463,98 балла.

Впереди состязания половов и решающие встречи турнира по водному поло, где российские спортсмены традиционно сильны.

Василий Сидоров

Коррупция

Уйти и вернуться

Комиссия по выявлению договорных матчей вскоре возродится

О том, что наш футбол всерьёз болен, специалисты говорят уже много лет, утверждая, что «странные» матчи и не менее «странная» работа некоторых арбитров его откровенно губят.

Решение Российской футбольной союза о создании специальной комиссии по борьбе с этой болезнью спортивная общественность страны восприняла если не на «ура», то как минимум с одобрением. Оставалось лишь ждать, когда наконец «полетят головы» нечестных на руку спортивных дельцов. Первое заседание комиссии планировалось провести буквально на днях. Однако появилась весть о том, что комиссия прекращает свою деятельность, так её и не начав. Впрочем, её председатель, известнейший в прошлом голкипер столичного «Спартака» и сборной СССР Анзор Кавазашвили поспешил российский спортивный мир успокоить, заявив, что комиссия расформирована лишь потому, что комитет РФС по этике, в который она входила, попросту не имел права создавать подобную структуру. По его словам, при президенте Российской футбольного союза будет организован экспертный совет, и именно он займётся выявлением договорных матчей и прочими актуальными проблемами в футболе.

Между тем прекрасный пример, как именно следует бороться со спортивными недугами, показала Финляндия. Правоохранительные органы этой страны выявили, что два гражданина Сингапура договаривались с судьями и игроками финского чемпионата и за каждое спланированное поражение или победу выкладывали судьям по 20 тыс. евро. Суд приговорил инициаторов договорных результатов игр к двум годам лишения свободы, девять футболистов получили условные сроки заключения. В ходе расследования была установлена группа лиц, которая занимается организацией договорных матчей по всему миру.

Андрей Мельников

Кроссворд

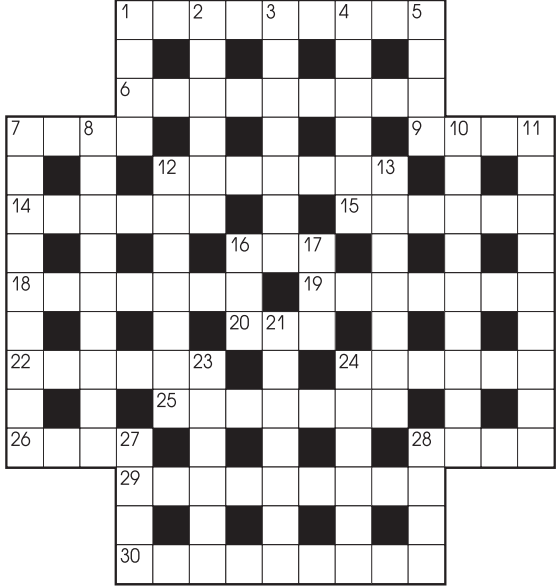
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Профессиональный физкультурник. 6. Форма многоразового возврата долга. 7. Кто продал совесть за 30 свободников? 9. Жидкость, необходимая для существования всего живого. 12. Творец, произведения которого едят поедом не только критики. 14. Право входа туда, куда посторонним вход воспрещён. 15. Её прикрывал фиговый листок Адама. 16. В нём чем дальше, тем больше дров. 18. Главный австралийский прыгун. 19. Борец с невежеством от звонка до звонка. 20. Этот диснеевский бурундук мог бы служить в МЧС. 22. Чиновник по надзору за печатью. 24. Верёвка, делающая из палки стрелковое оружие. 25. Ему не подлежит купленное в магазине бельё. 26. Прозвище американцев – уроженцев США. 28. Она превращает нетто в брутто. 29. Отсутствие в нужном количестве денег у казначея. 30. Ящик, в который хочется сыграть.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Ушное «полезное ископаемое». 2. Расстояние текста от края поля листа. 3. Старинный синоним базара. 4. Воинское звание сверхсрочника в Военно-морском флоте. 5. Как классики чаще именовали характер? 7. Отображение изменения какого-либо параметра контролируемого технического процесса. 8. Воин в голубом берете. 10. Её несут, когда говорят абсурдные вещи. 11. «Коктейль» металла с ртутью. 12. Главнокомандующий русской армией в войне 1812 года. 13. Очень редкая вещь, книга, явление. 16. «Светлячок» в тёмном царстве. 17. Гороховый, но не шут. 21. Вещество, вносимое в почву для уменьшения её кислотности. 23. Учреждение, в котором появляются дети. 24. Его называют «искрой Божьей». 27. Парень с монастырской пропиской. 28. Металлопрокат с Т-образным сечением.

Составил Михаил СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 20 июля

по ГОРИЗОНТАЛИ:

4. Роскошь. 8. Свадьба. 10. Наполеон. 11. Транзит. 13. Голик. 14. Торф. 15. Ницца. 18. Алена. 19. Откорм. 23. Состав. 24. Баран. 28. Рогач. 29. Румб. 30. Купец. 33. Синдром. 34. Ценность. 35. Никулит. 36. Агрегат.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Сварщик. 2. Единица. 3. Обжиг. 5. Овация. 6. Кров. 7. Шлемофон. 9. Анафема. 12. Тонна. 16. Аллах. 17. Отвар. 20. Устрица. 21. Осьминог. 22. Заем. 25. Нокдаун. 26. Католик. 27. Куртка. 31. Циник. 32. Горе.

Телефоны отделов редакции: эксплуатаци (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-библиотечной (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|Москва (499) 262-18-66| Н.Новгород (8312) 48-46-74|Ростов-на-Дону (863) 259-55-25|Самара (846) 303-49-97| Санкт-Петербург (812) 457-69-45|Саратов (8452) 41-66-64|Хабаровск (4212) 77-80-29| Челябинск (351) 268-41-09|Ярославль (4852) 79-39-13.
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 21 июля 2011 года
Номер: 126 (24846) |Тираж: 150570 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.20
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» |Генеральный директор: Борис Калатин
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) 624-78-73. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Найбольшая Таша шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Спектра-М» 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-0034] |Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Челябинске, Чите и Ярославле.