

Проверить лично: корреспонденты нашей газеты побывали на линии с комиссиями начальников дорог

Досрочная пенсия путейца зависит от напряжённости участков, на которых он работал

Абитуриентов могут заставить сдавать экзамены по русскому языку дважды

Исполняется увертюра для электрички с оркестром, дирижирует Владимир Спиваков

23 мая 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 85 (24805)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	152758 экземпляров

От редакции

Выгодная экология

Реализация корпоративных экологических стратегий – это не просто мера во избежание наказания соответствующих государственных инстанций, но инвестиции в собственный бренд, конкурентоспособность, и, разумеется, сохранение природы для будущих поколений. Для многих компаний приоритет в обеспечении благополучия окружающей среды в условиях международного экологического контроля уже становится скорее фактором, работающим на рост эффективности, чем дополнительным финансовым бременем. Исчерпывающий комплекс природоохранных мероприятий не может быть проведён одномоментно. Инициативы по снижению техногенного влияния на природу должны реализовываться регулярно, каждый день, и большими и малыми шагами. На железнодорожном транспорте успешно реализуются мероприятия «Экологической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года». В прошлом году инвестиции в строительство и реконструкцию природоохранных объектов составили 1,4 млрд руб., текущие расходы – более 500 млн руб. При этом достигнуто снижение выбросов вредных веществ в атмосферу на 5%, сокращение сбросов в поверхностные водные объекты недостаточно очищенных сточных вод – на 10%, увеличение обезвреживания и использования в технологических процессах отходов производства и потребления – на 2%. В этом году работа в избранных направлениях продолжается и усиливается. Появляются локомотивы с гибридной силовой установкой и газотурбинными двигателями, проводятся исследования в области применения альтернативных видов топлива, активизируется техническое перевооружение с экологической составляющей. Наряду с этим здесь необходима более высокая степень вовлечённости всех структур. В связи с необходимостью применения экологически чистых видов топлива ещё несколько лет назад руководство компании предложило регуляторам начать разработку соответствующих нормативно-правовых актов и карательных финансовых механизмов. Но пока явных результатов на этом пути не выявлено. Также целесообразно было бы восстановить экологические фонды, чтобы природоохранные платежи направлялись в бюджеты регионов, и тогда с большей вероятностью они бы шли на защиту окружающей среды.

Цифра дня

850 млн руб. в год расходуетс

Блиц

Обошлись без воды

На Куйбышевской вернулись к докризисному уровню погрузки



Степан Комендант, первый заместитель начальника Куйбышевского центра фирменного транспортного обслуживания

– Степан Болеславович, на Куйбышевской впервые отмечена среднесуточная погрузка, соответствующая докризисной. За счёт чего достигнут такой результат?

– За 18 дней мая среднесуточная погрузка впервые составила 185 тыс. тонн, что точно соответствует уровню мая 2008 года. При этом свыше 50% от общей погрузки составляют наливные грузы – нефть и продукты нефтепереработки (в 2008 году – 45,9 %). Для дороги это нормальный результат – увеличение погрузки продуктов нефтепереработки, ведь в регионе находится несколько мощных нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих комплексов. Кроме того, это связано с повышением спроса на нефть. В целом по дороге погрузка идёт стабильно. К слову, майская среднесуточная погрузка не является рекордной в целом по году. В мае, как известно, происходит отток части погрузки на воду. В среднем в период навигации мы теряем около 700 тыс. тонн в месяц. Пока же восполняем эти потери за счёт других грузов.

– Что ещё приносит дороге доход, кроме наливных грузов? – К уровню прошлого года увеличена погрузка по 11 номенклатурам грузов. В этом году особенно хорошо идёт цемент, видимо, за счёт оживления на строительном рынке. Так, к уровню прошлого года его погрузка выросла на 28%, а к 2008-му – на 70,6%. – Каковы прогнозы на текущий год? – Сегодня сложно точно прогнозировать ситуацию по погрузке, в частности по продуктам нефтепереработки в целом по году, так как пока не известны окончательные сроки, когда новый нефтехимический комплекс в Татарии ОАО «Танеко» завершит оформление необходимой документации и приступит к отправлению грузов. По прогнозу предприятия отгрузка продукции нефтепереработки должна составить более 500 тыс. тонн в месяц. Беседал Дмитрий Попов

Партнёрство

Путь на Вену Реализация проекта широкой колеи в Европе входит в практическую фазу



ФОТО: GUY WOOD/CON

ОАО «РЖД» и «Австрийские железные дороги» (ОБВ) договорились сотрудничать в области логистики грузоперевозок между Европой и Азией, обмена технологиями, а также реализации совместных инфраструктурных проектов.

В рамках официального визита в Россию австрийской делегации во главе с президентом страны Хайнсом Фишером РЖД и ОБВ подвели итоги многомесячных переговоров, результатом которых стало соглашение о сотрудничестве. Подписи под документом поставили президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и председатель правления ОБВ Кристиан Керн. Соглашение, в частности, подразумевает разработку в 2011 году подробных предложений по финансированию и реализации проекта широкой колеи до Вены, а также бизнес-модели и маркетинговой стратегии для новой линии и терминалов. Высокую оценку этому проекту дал президент России Дмитрий Медведев. «Рассчитываем, что будут развиваться

Австрийские железные дороги подключатся к трансконтинентальной сети

крупные транспортные проекты, включая трансконтинентальный по ширококолейной железной дороге, часть которой пройдёт по территории Австрии», – заявил он на встрече со своим австрийским коллегой Хайнсом Фишером. «Непрерывная действующая ширококолейная линия из России, Китая и других азиатских стран в Центральную Европу позволит создать конкурентоспособный и экологически благоприятный транспортный продукт в масштабах Евразийского континента», – сказал Владимир Якунин во время официальной церемонии подписания документа. Кристиан Керн, в свою очередь, заявил, что ОБВ связывает большие надежды с реализацией этого проекта, и поблагодарил руководство РЖД за то, что оно выбрало «Австрийские железные дороги» в качестве своего партнёра. В ответ Владимир Якунин сообщил, что «в новой стратегии РЖД партнёрство с «Австрийскими железными дорогами»

является приоритетным направлением». Что касается строительства широкой колеи из России в Европу, то согласно исследованию международной консалтинговой компании Roland Berger Strategy Consultants новый проект позволит привлечь на маршрут от 16 до 24 млн тонн дополнительных грузов к 2050 году, а сроки доставки грузов из Азии в Западную Европу сократятся до 15 суток. Кроме того, снизятся топливные издержки. Результаты исследований в настоящее время находятся на рассмотрении железнодорожных компаний и правительств стран – участниц проекта: России, Австрии, Словакии и Украины. По прогнозам реализация проекта может занять десять лет, за это время как напрямую, так и опосредованно будут созданы 21 тыс. новых рабочих мест. Ожидается, что решение о начале проектных работ может быть вынесено уже в 2011 году. Галия Шакирова

Перевозки

Продлённый маршрут

В этом курортном сезоне электрички пойдут до Сухума

К пик

Заместитель генерального директора по экономике ОАО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» Надежда Тарашенко рассказала, что главным изменением по сравнению с прошлым годом является почти трехкратное удлинение маршрута. «Если в прошлом году пригородные поезда ходили из Адлера до Гагр, то в этом сезоне маршрут удлинится до Сухума», – пояснила она. Ожидается, что регулярное сообщение будет начато в конце июня – начале июля. Однако первый пробный поезд планируется пустить 2 июня. Предварительные соглашения на перевозку пассажиров с Абхазской железной дорогой уже заключены. На дороге идёт ремонт инфраструктуры, заменено более 80% полотна, вос-



ФОТО: ЛЕНИНС.НОВО

Скоро из Адлера можно будет доехать на электричке до Сухума

становливаются контактная сеть и четыре подстанции. На международном пригородном маршруте будут задействованы три электропоезда постоянного тока ЭД4м в четырёхвагонном исполнении.

«Из-за увеличения количества поездов на маршруте появилась возможность отправлять по одному рейсу из Сухума в Адлер и обратно утром, днём и вечером, – сказала Надежда Тарашенко. –

Лента новостей

Надзор за правом

Президент Дмитрий Медведев подписал указ «О мониторинге правоприменения в РФ». Теперь Министерство юстиции будет следить за решениями Конституционного суда и Европейского суда по правам человека, а о результатах главе государства раз в год будет докладывать правительство. Выступая на Петербургском международном юридическом форуме, Дмитрий Медведев отметил, что нововведения позволят усовершенствовать правовую систему и отмечать «политически мотивированные» решения, которые порой принимает Европейский суд, – в случае выявления последних они будут выноситься на обсуждение третейского суда независимых юристов.

Водители без границ

Министерство внутренних дел издало приказ, согласно которому меняется внешний вид международного водительского удостоверения. Водитель, собирающийся за границу, получит на руки документ в виде бумажной книжки, в которой учтены требования международных договоров, – документ, переведённый на восемь языков, будет отвечать всем необходимым стандартам зарубежного законодательства. В документе будут указываться обычные категории и подкатегории транспортных средств, которыми может управлять водитель, – пока в России подкатегорий нет, но соответствующий проект уже внесён на рассмотрение в Госдуму. Срок действия международного удостоверения – три года или до истечения срока действия национальных прав водителя, уже выданные международные права также действительны. Для получения международных прав потребуются права, фото, медицинская справка и уплата госпошлины в 1 тыс. руб.

Огонь наступает

Лесные пожары в Сибири за сутки выросли больше чем в два раза. В региональном центре МЧС сообщили, что к ликвидации очагов лесных пожаров были привлечены 1564 человека и 366 единиц техники. К вечеру воскресенья было обнаружено 92 очага возгорания на площади 1935,6 га, на 641 га огонь был локализован, но остановить распространение пожаров сотрудники МЧС не в состоянии.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Вечерние электрички будут ночевать в Сухуме и Адлере и отправляться в обратный рейс утром. Это даст возможность пассажирам выбрать наиболее удобный вариант своей поездки». Проходить таможенный и пограничный контроль пассажиры электричек будут во время движения. Пригородная компания предоставит данные о пассажирах контролирующим структурам, что позволит сократить время проверки. Цена билетов практически не изменится. Проезд из Адлера до Гагр в прошлом году обходился в 109 руб., в этом сезоне он подорожал всего на 11 руб. Что же касается полного маршрута Адлер – Сухум, то стоимость проезда здесь составит всего 200 руб., несмотря на трёхкратно увеличившееся расстояние. Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Распечатать себе билет

Пассажиры Горьковской дороги смогут распечатать электронные проездные документы, оплаченные через Интернет, через транзакционные терминалы регистрации. На вокзалах Нижнего Новгорода, Казани, Кирова и Ижевска установлено 11 терминалов регистрации.

Eesti Raudtee увеличила грузоперевозки

Грузоперевозки эстонской железнодорожной компании Eesti Raudtee за январь–апрель 2011 года увеличились на 13,7% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года – до 11,14 млн тонн. Больше всего перевезено нефти и нефтепродуктов – 7,68 млн тонн (+12,8%), насыпных грузов – 0,19 млн тонн (+24%). Перевозки сланца составили 1,91 млн тонн (+62,8%), удобрений – 0,62 млн тонн (–9,3%). Общий объём контейнерных перевозок за четыре месяца составил 10,128 тыс. TEU (+51%). Объём транзитных составил 8,38 млн тонн (+4,7%), местных – 2,08 млн тонн (+57%), импортных – 0,47 млн тонн (+65%), экспортных – 0,21 млн тонн (+12%).

Почти как в реальности

Улан-Удэнский институт инженеров железнодорожного транспорта получил от Восточно-Сибирской магистрали современный учебный центр микропроцессорной централизации Ebiolock 950. Оборудование включает в себя учебный комплекс микропроцессорных устройств с полным моделированием реального рабочего места дежурного по станции. Кроме того, центр оснащён имитатором напольного и постового оборудования, с помощью которого задаются состояния стрелок, светофоров, контактов реле, а также реализована имитация проследования поезда по станционным и перегонным путям. К тому же система учебного центра позволяет следить за состоянием переезда и пешеходных дорожек. Благодаря всему этому удаётся создать условия, максимально приближенные к поездной обстановке на станции. Учебный центр стал вторым в стране и единственным в Сибири и на Дальнем Востоке комплексом для обучения студентов и повышения квалификации дежурных по станции и электромехаников СЦБ.

Баку помог Тбилиси

Азербайджан выделил Грузии дополнительно \$575 млн на реализацию железнодорожного проекта Баку – Тбилиси – Карс из-за его значительного удорожания. В ходе геологических исследований, проведённых на участке Грузинской дороги от Ахалкалаки до границы Турции, выяснилось, что эта местность входит в оползневую зону, в связи с чем было принято решение проложить здесь четырёхкилометровый туннель. Кроме того, выяснилось, что запланированный к реконструкции 160-километровый участок от Марабды до Ахалкалаки придётся фактически построить заново, поскольку он находится в непригодном состоянии для транспортировки грузов. Дополнительный кредит Баку предоставит Грузии на 25 лет при годовой ставке 5%. Завершение проекта намечено на первую половину 2012 года.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОТРУДНИЧЕСТВО

Из рук в руки  
Московское правительство передало  
привокзальные площади железнодорожникам



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

Москва передала ОАО «РЖД» в аренду площади, прилегающие к девяти вокзалам столицы.

Соответствующее соглашение было подписано в пятницу между компанией и правительством Москвы в ходе выездного совещания с участием первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова и мэра Сергея Собянина. – Это высокая ответственность, которую ОАО «РЖД» получило вместе с территориями, примыкающими к вокзалам. Теперь мы сможем придать им культурный облик и создать нормальные условия для пассажиров не только внутри вокзалов, но и вокруг них, и мы рады тому, что было принято это решение, – сказал «Гудку» Вадим Морозов. По словам Сергея Собянина, вокзалы являются ключевой транспортной точкой города и страны, поэтому им надо

Вадим Морозов и Сергей Собянин считают, что заключённое соглашение пойдёт всем на пользу

уделять самое пристальное внимание, как транспортной логистике, так и наведению на них порядка. – ОАО «РЖД» уже принимают очень серьёзные решения в области безопасности вокзалов, проводятся десятки конкурсов на закупку оборудования для этих целей, и я надеюсь, что совместно и интенсивно будем продолжать работать над ними, – сказал мэр. Главный архитектор Москвы Александр Кузьмин рассказал, что городские власти готовы передать компании все необходимые документы к 1 июля, на что Сергей Собянин потребовал ускорить

этот процесс, чтобы РЖД параллельно могли заниматься благоустройством площадей. – Надеюсь, что к Дню города мы не узнаем вокзалы и привокзальные площади – там будет наведён порядок, проведено благоустройство. Плюс по ряду вокзалов намечены серьёзные инвестиционные ресурсы для их реконструкции и ремонта, – сказал Сергей Собянин. – Мы сегодня предварительно обсудили возможность того, чтобы делать это в сотрудничестве с ОАО «РЖД». Начальник Дирекции вокзалов Сергей Абрамов пояснил «Гудку», что на примере московских вокзалов был создан важный прецедент и дирекция будет работать с руководителями других регионов, чтобы распространить подобную практику и на другие города. Елена Мирошникова

Уведомления

**ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ АУКЦИОНА «НА ПОНИЖЕНИЕ» ПО РЕАЛИЗАЦИИ СЛУЖЕБНЫХ ВАГОНОВ ПОСТРОЙКИ ВРЗ ДЕССАУ ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»**  
Аукцион будет проводиться 14 июня 2011 г. в 14.00 часов по адресу: г. Кишинёв, ул. Влайку Пыркэлаб, 48, Управление железной дороги Молдовы.  
Информация по телефонам: (+373-22) 27-00-47, 83-47-56; e-mail: auction@railway.md  
Полная информация на сайте: www.railway.md.

**ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ АУКЦИОНА «С МОЛОТКА» ПО РЕАЛИЗАЦИИ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВОЗОВ СЕРИИ 2ТЭ10М И 3ТЭ10М ПОСТРОЙКИ ВОРОШИЛОВГРАДСКОГО ТЕПЛОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА ГП «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»**  
Аукцион будет проводиться 16 июня 2011 г. в 14.00 часов по адресу: г. Кишинёв, ул. Влайку Пыркэлаб, 48, Управление железной дороги Молдовы.  
Информация по телефонам: (+373-22) 27-00-47, 83-47-56; e-mail: auction@railway.md  
Полная информация на сайте: www.railway.md.

ЗАО «Компания СЕЗАР» – крупнейший в России производитель гидрата закиси никеля – химического соединения, используемого при производстве аккумуляторных батарей 40ВНЖ-300П-У2 (40FL300P), – осуществляет закупку сырья для собственного производства – отработанные аккумуляторы ТНЖ, ВНЖ, ТПНЖ, FL, НК, KL по эксклюзивным ценам. Ориентировочный уровень цен для ТНЖ, ВНЖ составляет 57500 руб. за физическую тонну.  
Тел./факс: 812-534-8001, zmv@sezar.ru. Контактное лицо: Михаил Владимирович.

Персонал

**ЗАО «ИНТЕР КАРГО КОМПАНИ» – транспортная компания – оператор подвижного состава.**

**Специализируется на перевозке грузов в полувагонах и на фитинговых платформах. Имеет в собственности и оперативном управлении более 6000 вагонов.**

**Приглашает на работу ДИСПЕТЧЕРА.**

**Должностные обязанности:**

- Слежение за движением собственных вагонов (полувагоны, фитинговые платформы) на сети ж/дорог;
- Общение с грузоотправителями, жд. станциями, оперативными сотрудниками ОАО «РЖД».

**Требования:**

- Высшее специальное образование;
- Обязателен опыт работы на железнодорожном транспорте от 3-х лет по специальности;
- Навыки общения с линейными подразделениями и оперативными службами ОАО «РЖД», знание сети ж/д.

**Условия работы:**

- Оформление по ТК РФ;
- Заработная плата по результатам собеседования;
- ДМС (после испытательного срока);
- Офис м. «Красные ворота».

**Свое резюме Вы можете отправить на эл.почту: Baburina@intercc.ru или по факсу (495) 782-05-43**

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

Рынок

Застолбить место

Перевозчики сжиженных газов наращивают парк

Компания Brunswick Rail предоставит в аренду ЗАО «СИБУР-Транс» 550 газовых цистерн сроком на 7 лет.

Все вагоны поступят в распоряжение «СИБУР-Транса» к 1 октября 2011 года. Сумма сделки по условиям контракта не разглашается. Генеральный директор ЗАО «СИБУР-Транс» Максим Зинченко отметил, что компания арендует парк в связи с резко увеличившимися объёмами перевозок. «У нас в планах – строительство своего парка и привлечение стороннего парка на условиях аренды. Что касается причин, по которым мы арендовали, а не заказали парк у Brunswick Rail, кратко скажу, что действовали в сжатых временных рамках и данное решение было оптимальным для нас. В итоге получили долгосрочный, надёжный и выгодный контракт», – заявил он. Как сообщили в пресс-службе «СИБУР-Транса», арендованный подвижной состав будет использован для перевозок добытых на предприятиях «СИБУРА»

углеводородных газов в сжиженном виде в Тобольск и Пыть-Ях. Как считают аналитики, эта сделка свидетельствует о двух ключевых фактах. «Во-первых, это означает, что рынок грузоперевозок продолжает восстанавливаться и отправители задумываются о своём будущем: они обновляют свой подвижной состав, увеличивают парк специализированных вагонов. Во-вторых, эта сделка означает, что многие независимые добытчики газа уже не рассчитывают на то, что «Газпром» всё же допустит их к трубе, и искискивают альтернативные способы доставки. Одним из таких способов как раз и может стать транспортировка газа в цистернах», – считает ведущий эксперт УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов. Эксперт считает, что в ближайшее время можно ожидать новых сделок между лизинговыми компаниями и перевозчиками по новым цистернам для сжиженного газа. По мнению Дмитрия Баранова, это связано с предстоящей продажей ведущего оператора перевозок

сжиженных газов – компании «СГ-Транс», на которую претендуют Первая грузовая компания и, возможно, «Газпром-транс». «Для укрепления своих позиций независимые перевозчики сейчас будут активно наращивать парк цистерн, чтобы воспользоваться моментом перехода «СГ-Транс» к новому владельцу и тем самым увеличить свою долю на рынке», – отметил эксперт. Дмитрий Баранов уверен, что сделка также соответствует стратегии «СИБУР-Транса» по развитию перевозок газов и нефтехимической продукции как одного из основных видов своей деятельности. Константин Мозговой

**«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.

Номинация

Важный инструмент

ОАО «РЖД» наградили за точность, качество и безопасность

Две золотые медали и три диплома за успехи в области метрологии завоевало ОАО «РЖД» в ходе выставочно-конкурса средств измерений, испытаний и лабораторного оборудования, в которой приняли участие ведущие производители.

Выставка-конкурс проводилась в рамках Московского международного форума MetroExpo-2011, организованного Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт). Как отметил в ходе форума старший вице-президент компании Валентин Гапанович, железнодорожники в своей работе используют более 2,4 млн средств измерений, испытаний, диагностики и контроля, для чего имеют собственную



метрологическую службу со штатом 4760 специалистов. Отраслевые метрологи разрабатывают и внедряют прогрессивные средства и методы измерений, в том числе автоматические и автоматизированные приборы с современным программным обеспечением, осуществляющие

передачу информации по радиоканалу в системах GSM/GPRS и GPS/ГЛОНАСС. По его словам, экономия эксплуатационных расходов от рациональной организации работ по метрологии в целом по компании за прошлый год составила 580 млн руб. Альбина Булатова

Реклама

**«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».



ГОРЬКОВСКАЯ

## Петушки посвежели

«НИЧЕЙНАЯ» ЛУЖА ОСТАЁТСЯ ПРОБЛЕМОЙ

Самый старый вокзал на Горьковской магистрали Петушки похоронел, исчезла его вечная обшарпанность. Однако картину портит плохое содержание привокзальной площади.

Реконструкция вокзала обошлась без перепланировок. После ремонта открылись зал ожидания, кассовый зал. Все службы заняли в здании свои места. Для пассажиров работают три кассы, причём билеты можно купить не только на пригородные поезда, но и на дальние, хотя здесь они не останавливаются. Скоро вернётся на вокзал буфет, как это было задумано полтора века назад при открытии в 1861 году.

В мае в здание переселилась автостанция. «Наша дирекция заключила договор с местным автопредприятием и передала ему в аренду часть помещений вокзала для зала ожидания, диспетчерской и кассы, — рассказывает начальник Горьковской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Анатолий Афанасьев. — Деньги получим небольшие, но они облегчат содержание здания. А главное — это удобно для пассажиров».

Вокзал Петушки стал на магистрали четырнадцатым пересадочным узлом, где в одном здании обслуживают пассажиров и железнодорожники, и автотранспортники. В сутки отсюда отправляются от 23 до 28 пригородных поездов. К электричкам привязано около 30 автобусных рейсов.

Но остались после реконструкции вопросы, требующие решения. Главный — состояние привокзальной площади. Она завалена мусором, залита грязью, транспорт по ней движется беспорядочно. Уже в метре от обновлённых вокзальных стен — огромная невысыхающая лужа, на берегу которой пассажиры садятся в автобус. Вода, как говорят работники вокзала, перестала уходить с площади два года назад, когда на ней городские власти разрешили построить огромный супермаркет. Во время работ строители наткнулись под землей на старинные бревна, которые перекрывали сверху проложенную в позапрошлом веке ливневую канализацию, и всё уничтожили. Теперь посреди лужи у задних ворот супермаркета весь день с трудом маневрируют фуры с продуктами.

Пока не удаётся договориться о судьбе привокзальной площади с местными властями. «Мы не будем заниматься благоустройством. Это всё территория железной дороги, и пусть лужи и мусором занимается начальник станции», — пояснил «Гудку» глава администрации Петушков Николай Кузин.

Как проинформировали в управлении дороги, зона отвода железной дороги на площади заканчивается в метре от здания. Лужа и горы мусора находятся на муниципальной территории.

О том, как подобная проблема решается в Москве, газета рассказывает на стр. 2.

Николай Морозин,  
Петушки

ВНЕДРЕНИЕ

# Перспективная модель

НОВАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОБЛЕГЧИТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПОРТАМИ И ТАМОЖНЕЙ

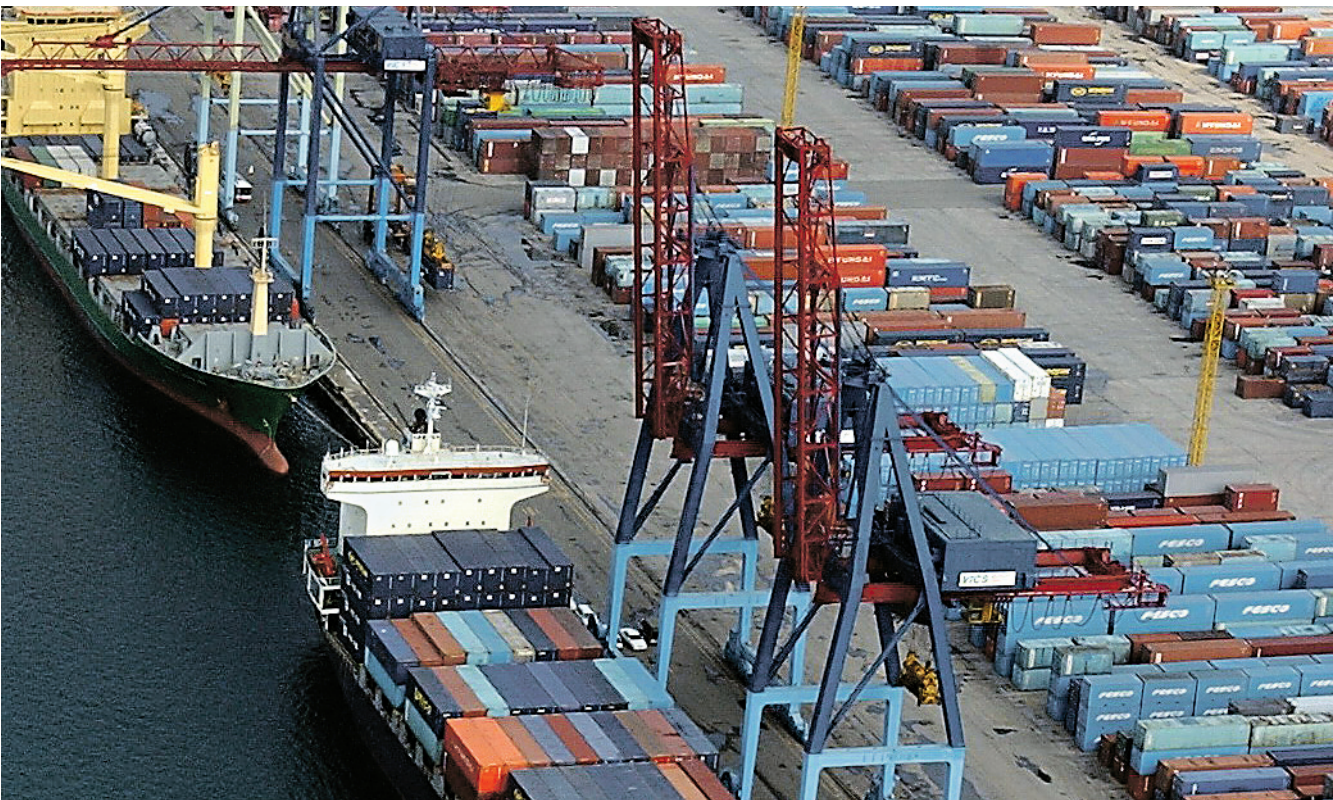


ФОТО: АНТОНИЙ ПОХОРОШЕЛ

На Восточном полигоне создают интегральную автоматизированную систему управления, которая позволит проследить движение вагонов по всему пути следования — от Мариинска до Находки.

Как рассказал заместитель начальника отдела информационных технологий и автоматизированных систем управления Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Тихон Никитин на сетевой школе «Организация информационного взаимодействия с портами и пограничными переходами» в Санкт-Петербурге, на разных дорогах прогнозирование подхода вагонов в морские порты и к погранпереходам осуществляется по разным методикам. Самая распространённая — расчёт на основе расстояний и скорости движения поезда, которые сравнивают с нормативами. При этом значительную часть информации необходимо вводить вручную. У каждой службы — свой блок вопросов. Иногда часть сведений не попадает в централизованные базы данных, а оседает в виде бумажных справок на местах. В результате возникают разночтения, сколько вагонов подано под обработку, а сколько стоит на путях.

Ситуацию усугубляет то, что достоверность данных, которые поступают от портовиков, моряков и клиентов, составляет 55–70%. Поэтому существующие системы прогнозирования дают лишь приблизительные результаты. А железнодорожная

Неточная информация, в том числе и от портовиков, приводит к появлению «брошенных» поездов

ветка на Восточном полигоне одна. И любая неточность приводит к сбоям в движении и появлению «брошенных» поездов.

Для устранения этой проблемы в прошлом году было решено создать специализированную АСУ. В 2011–2012 годах в ней должны появиться модули контроля за подводом поездов к приграничным

полигона должен быть интегрирован весь набор существующих систем.

По словам Тихона Никитина, планируется наладить взаимодействие АСУ Восточного полигона с уже существующими системами — ЭТРАН, АС «Гид Урал», «Грузовой экспресс», СИРИУС, а также АСУ станций, грузоотправителей и стивидоров.

Новая система поможет ускорить доставку грузов, приведёт к снижению затрат и повысит качество услуг для грузоотправителей.

Любая неточность в управленческих решениях приводит к сбоям в движении и появлению «брошенных» поездов

станциям и портам, за выработкой планов подъёма «брошенных» поездов и прогнозным графиком в рамках полигона. К этим системам предполагается подключить и блок предварительного информирования таможи. Таким образом, в идеале в АСУ

В перспективе пилотный проект должен стать моделью для других дорог, испытывающих аналогичные проблемы.

Андрей Лазарев,  
сов. корр. «Гудка»  
Санкт-Петербург

Справка «Гудка»

Протяжённость Восточного полигона 55 тыс. км. Ежедневно на нём задействовано более 1,5 тыс. электровозов и 1,2 тыс. тепловозов. Тяговый парк выполняет свыше 110 тыс. операций, а локомотивные бригады — около 95 тыс. заданий. По базам данных проходит информация о работе 3,2 млн вагонов. Суммарная суточная погрузка составляет более 10,3 тыс. вагонов, а выгрузка — 10,5 тыс. Свыше 30,5 тыс. вагонов передают по международным стыкам.

СОТРУДНИЧЕСТВО

## Учёт и контроль

СПЕЦИАЛИСТЫ ОАО «РЖД» НАУЧАТ АРМЯНСКИХ КОЛЛЕГ ГРАМОТНО РАСХОДОВАТЬ ЭНЕРГИЮ

ОАО «РЖД» предложило Южно-Кавказской железной дороге (ЮКЖД) помощь в организации контроля за расходом топливно-энергетических ресурсов с помощью единой схемы учёта и управления расходами.

Заместитель начальника управления нормирования и планирования материально-технических ресурсов РЖД Евгений Школьников рассказал «Гудку», что дороге были представлены схемы составления отчётных документов по всем службам, где осуществляется расход ресурсов: прежде всего в ремонтных, локомотивных подразделениях, службах подвижного состава, управления движением и материально-технического обеспечения. Была также проанализирована существующая сегодня там схема учёта расхода.

«Намечены пути создания на базе опыта РЖД системы сквозного контроля за расходом топливно-энергетических ресурсов для всех структурных подразделений Армянской магистрали, — сказал Евгений Школьников. — Представлены наши рекомендации по контролю за использованием ресурсов через комиссии по ресурсосбережению и повышению энергетической эффективности на всех уровнях управления производственными процессами. Предложено использовать и соответствующие технические средства учёта расходов, в том числе микропроцессорные счётчики электроэнергии, обеспечивающей работу подвижного состава. С их помощью должна быть выстроена



ФОТО: НАВЕЛ ГИГОРЬЕВ

Контроль над затратами топливно-энергетических ресурсов позволит более эффективно организовать производство

унифицированная система использования энергоресурсов».

Пока такая система на дороге находится в процессе создания так же, как и концепция оптимизации расходов энергоресурсов и максимально эффективного их использования.

Заместитель генерального директора ЗАО «ЮКЖД» Марат Хаков рассказал

«Гудку», что совместное заседание состоялось по инициативе Армянской магистрали. «На дороге принята программа организации учёта расхода ГСМ и поиска возможностей его снижения, — отметил он. — Для этого мы и намерены использовать опыт нашей «материнской» структуры, касающийся как организации системы документарного учёта затрат, так и внедрения современных технологических решений, позволяющих получать точную информацию о наших расходах. Это нужно для принятия оперативных решений по их нормированию как в целом в отношении всей дороги, так и по предприятиям и дирекциям в отдельности. Достижение этих целей позволит нам формировать нормативную базу, регламентирующую работу в сфере ресурсосбережения».

Исполнительный директор ООО «Апавен» Гагик Агаджанян заявил «Гудку», что принятие системы контроля и оптимизации потребления энергоресурсов не окажет непосредственного влияния на тарифы для потребителей услуг дороги. «Расход топлива и смазочных материалов не имеет принципиального значения в себестоимости работ железной дороги, — пояснил он. — Для того чтобы появился ощутимый для клиента ценовой эффект, нужна программа комплексного воздействия на всю экономику дороги. Поэтому рассчитывать на снижение расценок не стоит, хотя для самой дороги налаживание контроля за расходом топлива пойдёт на пользу».

Леонид Григорьев

СЕВЕРНАЯ

## Посадку не испортит даже ливень

На вокзале Ярославль-Главный построили крытую платформу

За полгода низкую островную посадочную платформу на вокзале Ярославль-Главный, расположенную между вторым и третьим путями, полностью реконструировали.

«Платформу подняли, удлинили, и теперь она будет принимать не только пригородные, как раньше, но и поезда дальнего следования, — сообщил заместитель начальника вокзала Ярославль-Главный Андрей Безродный. — Сейчас она отвечает самым современным требованиям. Думаю, это быстро почувствуют пассажиры».

Навес длиной 280 м, построенный из металлоконструкций, композитных панелей и прозрачного поликарбоната, позволит укрыться от дождя и снега. Сама платформа выложена тротуарной плиткой и оборудована светодиодными энергосберегающими лампами. Для удобства пассажиров сделаны скамейки, смонтированы электронные табло, которые будут транслировать информацию о прибытии и отправлении поездов.

Уложенная по периметру тактильная плитка позволит уверенно ориентироваться на платформе даже слабовидящим



Новая платформа сделает для пассажиров поездки более комфортными

пассажирам. Для инвалидов-колясочников на лестнице, ведущей в подземный переход, установлены специальные подъёмники. Лестничные пролёты, ведущие из тоннеля в город, были оборудованы подъёмниками ранее.

«Окантовка платформы — безугловая, что повысит безопасность движения, ведь бывали случаи, когда отошедший от края уголок врезался в прибывающий поезд, — добавляет Андрей Безродный. — А чтобы избежать разрушения бетона, края платформы укрепили полимерным покрытием.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

900 млн руб. на безопасное скоростное движение

В текущем году на обеспечение безопасности граждан при нахождении на объектах железнодорожного транспорта на участке Санкт-Петербург – Бусловская будет затрачено около 900 млн руб. Планируется строительство 9 пешеходных мостов на станциях Левашово, Песочное, Дибуны, Белоостров, Солнечное, Рощино, Горьковское, Каннельярви, Лужайка, а также реконструкция 4 платформ на станциях Озерки и Шувалово.

Будет конкуренция

В Финляндии создаётся компания Proxiop, которая призвана составить конкуренцию государственному предприятию в области грузовых железнодорожных перевозок – VR. Ожидается, что Proxiop уже на этой неделе получит необходимое для открытия бизнеса удостоверение по безопасности. Новая компания уже вела переговоры с рядом финских промышленных предприятий.

С уральским поклоном

Свердловская дорога назначила бесплатный дополнительный поезд для паломников в дни празднования покровителя Уральской земли — праведного Симеона Верхотурского. 24 мая в 05.10 по московскому времени из Екатеринбурга в Верхотурье отправится поезд. По дороге не смогут подсесть верующие из других городов. Обратный рейс запланирован на 25 мая. По традиции плата за проезд с паломников не взимается.

Взрывоопасный сход

На юго-западе Германии в пятницу произошла крупная железнодорожная авария. В районе города Мюльхайма сошли с рельсов 8 из 20 вагонов грузового поезда, следовавшего из Кёльна в Италию. Половина из сошедших вагонов перевернулась. Причём в трёх из этих вагонов находились взрывоопасные химикаты. По данным полиции, человеческих жертв нет. Из-за опасности взрыва эвакуированы порядка 300 жителей в радиусе 500 м от места аварии. Железнодорожное сообщение между юногерманским Фрайбургом и швейцарским Базелем было полностью прервано.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СЕВЕРНАЯ

## Посадку не испортит даже ливень

На вокзале Ярославль-Главный построили крытую платформу

За полгода низкую островную посадочную платформу на вокзале Ярославль-Главный, расположенную между вторым и третьим путями, полностью реконструировали.

«Платформу подняли, удлинили, и теперь она будет принимать не только пригородные, как раньше, но и поезда дальнего следования, — сообщил заместитель начальника вокзала Ярославль-Главный Андрей Безродный. — Сейчас она отвечает самым современным требованиям. Думаю, это быстро почувствуют пассажиры».

Навес длиной 280 м, построенный из металлоконструкций, композитных панелей и прозрачного поликарбоната, позволит укрыться от дождя и снега. Сама платформа выложена тротуарной плиткой и оборудована светодиодными энергосберегающими лампами. Для удобства пассажиров сделаны скамейки, смонтированы электронные табло, которые будут транслировать информацию о прибытии и отправлении поездов.

Уложенная по периметру тактильная плитка позволит уверенно ориентироваться на платформе даже слабовидящим



Инициатива

# Каждый шаг – на учёт

Методы бережливого производства  
привели к правильной организации труда

Сергей Романьчев,  
начальник  
моторвагонного  
депо Безымянка



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА КОМАНД

В моторвагонном депо Безымянка Куйбышевской дороги при помощи методов бережливого производства оптимизировали работу. О результатах рассказывает его начальник Сергей Романьчев.

– Сергей Владимирович, реструктуризация компании нацелена в том числе на то, чтобы рационализировать работу в каждом подразделении, увязав более тесным образом условия и результаты труда, стимулировать инициативу, заинтересовать всех в сокращении издержек и улучшении качества продукции. У вас в депо в этом плане уже есть какие-то существенные результаты?

– Одним из главных результатов стало более ответственное отношение персонала к своим должностным обязанностям. При решении обычных, повседневных задач появился командный дух. Интересно, что сами работники, оценив преимущества бережливого производства, начали вносить рационализаторские предложения.

К примеру, раньше стационарные лестницы в цехе текущего ремонта стояли только в начале ремонтной канавы, и, чтобы попасть в другой конец электропоезда, приходилось пройти его весь. Рабочие предложили установить лестницы в трёх местах – в начале, середине и в конце стойла. Казалось бы, мелочь, но это облегчает подъём в вагон, сокращает время на перемещение.

Или другой пример: розетки на 380 В, к которым подключаются дозаторы пластичной смазки, раньше болтались на проводах. Из-за плохого контакта с вилкой и перепадов напряжения на допрессовку подшипников смазкой тратилось много времени, а ещё больше – нервов. Операцию приходилось выполнять по несколько раз. По предложению ремонтников в цехе установили электрические шкафы ИПР на 220 В и 380 В. В шкафах – устойчивое крепление розеток и под нужное напряжение для разного вида работ.

Изменения также привели к сокращению временных потерь. В итоге нам удалось повысить эффективность технологического процесса почти в два раза – с 46,6% до 75,9%.

– Удалось ли изжить или хотя бы нивелировать вредные привычки персонала?

– Вредные привычки известны: содержание рабочего места в ненадлежащем состоянии, лишние хождения по территории депо и нарушения технологической дисциплины.

Постепенно наши работники стали понимать, что бережливое производство – это прежде всего правильная организация труда и рабочего места. К примеру, раньше человек мог час бродить в поисках ветоши, смазки, запчастей или инструмента. Всё это находилось в разных местах. К тому же не всегда эти вещи можно было получить быстро: то склад закрыт, то ответственное лицо отлучилось на минутку.

Мы установили на рабочих местах стеллажи для запчастей, смазок и крупногабаритных инструментов. На каждый вид технологической операции рядом с ре-



ФОТО: РОМАН ВИТНИН

После реформирования в депо Безымянка появился командный дух

монтной позицией оборудовали места складирования. В цехе текущего ремонта установили стеллаж с переходным запасом запчастей на одну рабочую смену. Расход запчастей контролирует и пополняет сменный мастер. Хождения за три моря прекратились, в итоге выросла производительность труда.

Другой пример: состояние рабочего места или территории цеха в целом. Раньше территория была общая и ответственность общая, а по сути – ничья. Пролил смазку раз, другой – и через неделю в цехе все полы в смазке. Инструмент, который работник бросал на такой пол, загрязнялся, а за ним – и детали, и одежда.

Теперь все цеха в депо поделены на зоны ответственности, каждая зона закреплена за соответствующими работниками. Они знают, что должны убрать закреплённый за ними участок и передать его по смене.

разборки и сборки тележек, гидравлические подъёмники и гайковёрты на специальных консолях.

Или другой пример: складирование и доставка запчастей на позиции ремонта. В депо не хватает средств малой механизации, поэтому в этом году мы планируем приобрести современные электрокары и штабелёры (погрузчики) для замены подвагонного оборудования. Многие операции приходится выполнять вручную при помощи передвижных тележек. За счёт автоматизации задача упрощается, на выполнение всех операций требуется гораздо меньшее количество работников. Человек меньше устаёт – меньше уходит времени на восстановление сил и отдыха.

– На чём в большей степени сосредоточитесь в этом году?

– При проведении детального анализа суммарного простоя подвижного состава по видам ремонта мы установили, что худший показатель складывается именно по ТО-3. В этом году мы планируем снизить временные

Люди стараются соответствовать уровню современного

предприятия. По крайней мере у нас в депо уже нет рабочих в грязных, промасленных спецовках

Сотрудники депо оценили преимущества порядка. Приходишь на работу – кругом чисто, инструмент подписан и разложен. Не нужно его искать в общей куче, он всегда под рукой. Полы в цехах залиты специальным покрытием, устойчивым к грязи и механическим повреждениям, разделены по цвету на зоны – безопасная, рабочая и места прохода персонала. Пусть и не у всех, но у большинства меняется взгляд на культуру производства. Люди стараются соответствовать уровню современного предприятия. По крайней мере, у нас в депо уже нет рабочих в грязных, промасленных спецовках.

– Насколько удалось облегчить труд персонала?

– Многие операции в депо автоматизированы и механизированы. К примеру, раньше тележки разбирали вручную. Выкатывали из-под вагона, и всё оборудование демонтировалось обычными гаечными ключами. Сегодня для этой операции используются универсальные стенды

потери. По нашим подсчётам, это приведёт к тому, что время простоя непосредственно в ремонте сократится примерно на 17%.

Чтобы решить эту задачу, мы разрабатываем ведомость занятости тракционных путей. Раньше электропоезда ставились в тупиках и на путях отстоя хаотично, много времени уходило на маневровые работы при выдаче поездов в рейс или постановке на ремонтные позиции. Теперь мы планируем исключить лишние маневровые перемещения, упорядочить расстановку подвижного состава и за счёт этого сократить временные потери, в том числе и при ремонте и техническом обслуживании электропоездов. Главное – обеспечить цикличность захода электропоездов в депо.

БЕСЕДОВАЛ ДМИТРИЙ ПОПОВ,  
СОБ. КОРР. «УДКА»  
САМАРА

Вагоностроение

## Персонал не мотивирован

При изготовлении литья нарушается технологическая дисциплина

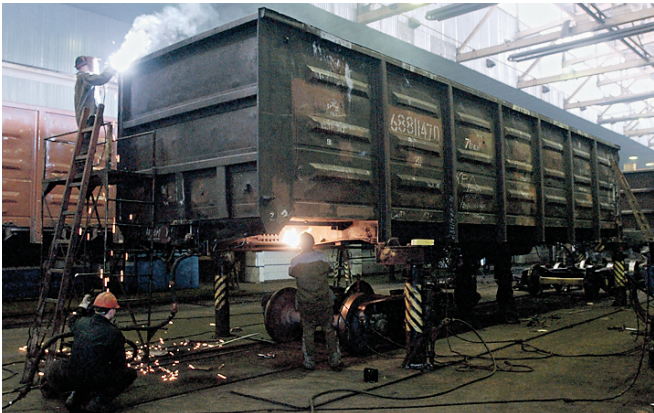


ФОТО: ТАСС/ТОПОСКО

Хотелось бы продолжить дискуссию о проблемах качества литых деталей тележек грузовых вагонов.

Предприятия – изготовители вагонного литья уверенно движутся по пути совершенствования производства. Внедряются современное оборудование, технологии и методы контроля. Однако инспекционные проверки по-прежнему выявляют одни и те же повторяющиеся случаи нарушения технологической дисциплины, требования инструкций. Среди самых распространённых – сокращение наиболее важного этапа при выплавке стали в электродуговых печах, восстановительного, основная задача которого – удаление кислорода из металла.

Неудалённые окислы загрязняют сталь неметаллическими включениями.

Ещё одно частое нарушение – несоблюдение температурного режима заливки форм, что ведёт к увеличению количества дефектов отливок и к недоливам. При этом контроль подействий таких отклонений от технологического процесса на заводах отсутствует. Из металла, выплавленного с отклонениями, отливаются рамы и балки.

Каждая проверка выявляет несколько десятков грубейших нарушений технологии. Практика показывает, что работа по корректирующим действиям в этом направлении заводами ведётся чрезвычайно плохо. Поэтому вопрос неразрушающего контроля литых деталей стоит весьма остро.

Например, неразрушающий контроль не обладает должной информативностью. Производители убедились в том, что применяющиеся методы кон-

Качество литья – проблема номер один

троля не гарантируют выявления брака.

Поэтому назрела необходимость более широко внедрять акустические методы контроля, рентгенооскопию, магнитопорошковые способы. Нужны новые подходы к верификации результативности методов неразрушающего контроля, которые отражены в новых технических требованиях, утверждённых ОАО «РЖД».

Но, даже внедрив эти предложения, нужного качества и безопасности не обеспечить, если не искоренить устаревшую идеологию мотивации персонала на ответственных технологических операциях. При комиссионных проверках выявлены случаи, когда для неразрушающего контроля подаются детали без обязательной зачистки поверхности зон контроля, заключение по результатам контроля выдают специалисты, не сертифицированные на проведение подобных работ. Требуется большая и постоянная работа с персоналом.

Необходимо также, чтобы обследование производства при сертификации продукции перестало быть формальной процедурой. К тому же следует активнее привлекать для этих целей независимых технических экспертов, обладающих не только достаточным уровнем знаний, но и опытом практической работы в области проводимого аудита.

Николай Волченков,  
заместитель начальника  
Центра технического аудита  
ОАО «РЖД»  
Валерий Моисеенков,  
начальник технического  
отдела Центра технического  
аудита ОАО «РЖД»

Опыт

## Этап за этапом

Каждый успех должен быть тщательно подготовлен

Руководство компании поставило задачу провести глобальные преобразования в сфере предоставления транспортных услуг. Если так, то требуются не меньшие перемены и в управлении персоналом. Они обозначены в Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД».

За основу в работе над ней на Горьковской взяли систему менеджмента качества. Именно это – главное в нашей специальной программе, рассчитанной до 2012 года.

Выбирая направления для преобразований, мы применили методы достижения цели через постановку открытых вопросов и эталонного сравнения, ориентации на лучшие компании. Специалисты дороги обратились к опыту передовых предприятий Нижегородской области: Горьковского автозавода, Заволжского моторного завода, Павловского завода «ИНСТРУМ-РЭНД», были на Октябрьской, Куйбышевской и Свердловской дорогах. В результате обобщения опыта выстроили баланс сил, препятствующих и способствующих задуманным преобразованиям.

Мы организуем деятельность персонала дороги по несколь-



ФОТО: ТАСС/ТОПОСКО

Один из полигонов внедрения системы менеджмента качества – дортехшкола

ким стратегиям. Это стратегия соответствия – разработка руководящих документированных процедур не только по требованиям системы менеджмента качества, но и по её принципам – лидерства, вовлеченности персонала. Мы чётко определяем и стандартизируем все процессы в управлении персоналом.

Далее, стратегия улучшения: планируется широкомасштабное внедрение технологий бережливого производства в путевом, локомотивном и при-

городном хозяйствах, систем менеджмента безопасности движения, промышленной безопасности и охраны труда на основе требований международного стандарта OHSAS.

Наконец, стратегия прорыва – внедрение инновационных технологий, в том числе и в управлении персоналом.

Будут создаваться документированные процедуры по нескольким направлениям. Это лидерство, подбор руководящих кадров номенклатуры началь-

ника дороги и регионов, а также всего персонала дороги, адаптация новых сотрудников и вновь назначенных руководителей.

Ещё: вовлечённость руководителей среднего звена в преобразования, в повышение инициативы персонала. Всё это на нашей дороге не остаётся только сложными, наукообразными словами. Процессный подход используется в службе управления персоналом и во всех хозяйствах магистрали.

В 2010 году одним из полигонов по созданию и внедрению системы менеджмента качества в подготовке рабочих

кадров стала Нижегородская техническая школа. Это хорошо оснащённое учебное заведение, в 2009 и 2010 годах школа получила дипломы как предприятие эталонного содержания. Большинство преподавателей там – среднего возраста с опытом работы в системе подготовки кадров, и к ним нет нареканий.

На нашей дороге есть хороший опыт сертификации предприятий в системе менеджмента качества. Его и использовали. Создали для начала координационный совет и группу качества. В совет вошли представители службы технической политики, которые затем курировали это направление в работе школы. Пригласили консультантов из Негосударственного образовательного учреждения «Специальная подготовка по качеству», которые успешно работали на дороге. Сначала был проведён оценочный аудит работы школы. Составили подробный план доработки системы менеджмента качества, определили политику и поставили цели в области качества работы школы. Разработаны были и цели подразделений школы, которые способствовали бы развитию и стратегическому, и оперативному планированию образовательных услуг.

Были созданы 15 регламентов, регулирующих основную

деятельность техшколы в соответствии с нормативными документами РЖД и Горьковской дороги, переработаны все должностные инструкции. Самые опытные работники школы стали внутренними аудиторами. Их деятельность позволила обнаружить те несоответствия, которые сказывались на качестве учебного процесса и его обеспечения. Всё это удалось быстро устранить.

В школе были разработаны и внедрены процессы системы менеджмента качества, которые дали возможность постоянно и объективно оценивать результативность работы. Показатели процессов ориентированы на конкретное улучшение работы школы, например, оценка деятельности преподавателей на основе анкетирования и слушателей, и руководства предприятий, для которых готовят персонал.

В карты резерва качества занесли проблемы, которые требуют тщательной проработки. Это, в частности, отсутствие самостоятельности руководства Нижегородской техшколы в организационных решениях – многое регламентируется «сверху». Это и малая самостоятельность школы в составлении учебных программ. Наконец, сложности постоянной «обратной связи»,

а ведь требуется всё время знать мнение предприятий дороги о том, эффективно ли обучение. Это – на будущее.

А сегодняшним итогом работы стало получение Декларации соответствия и сертификата соответствия на действующую систему менеджмента качества в Нижегородской техшколе, выданного Регистром испытаний вооружения и военной техники.

Но получение сертификата не было самоцелью. Мы проанализировали работу системы менеджмента качества в школе и убедились в её эффективности. Основные процессы удалось сделать не просто управляемыми и прогнозируемыми. На практике непрерывно улучшается качество образовательных услуг – технической подготовки кадров. Мы увидели, что в корне изменилась психология сотрудников школы и они стали ещё более ответственно подходить к результатам труда. А учитывая, что техшкола имеет лицензию на подготовку рабочих кадров по 19 специальностям, мы стали привлекательнее на рынке этих услуг.

Александр Тюрников,  
заместитель начальника  
Горьковской дороги  
по кадрам  
и социальным вопросам  
Нижний Новгород



## Проверка на дорогах

Комиссионный объезд железных дорог проводится два раза в год: весной, когда путь оттаивает и надо определиться, какие работы на лето неотложны, и осенью, перед холодным сезоном. Задача – посетить все предприятия, станции, подразделения, проверить состояние технических средств, ведение документации, знания работников. В рейд с начальниками дорог и отправились собственные корреспонденты «Гудка».

### Юго-Восточная

## Нужна объективность

### Замечаний должно быть больше

Мы в западной горловине станции Отрожка. Это первая остановка в поездке до Лисок, где проведут разбор по результатам осмотра. Но до этого ещё шесть часов, и пока комиссия во главе с начальником ЮВЖД Анатолием Володько осматривает 89-й км пути от Воронежа.

– Какая скорость по этой стрелке? – уже экзаменует бригаду начальник службы пути Владимир Койда.

не видны сигналы исправных светофоров.

Отметил он и другую нераспространенность работников: «Ящики с оборудованием перед покраской не очищают от щебня. Красят прямо так, в итоге щебень покрашен, а ящики – только сверху. Зачем вообще тогда братья? Разве что краску напрасно извести!»

Не обошлось и без вопросов к связистам. Начальник станции Перелёшино пожаловался, что у него вообще нет громкой



На станции Придача комиссия проверяет работу приводного устройства стрелки

Рядом возится с ящиками оборудования механик, он вызывает по радиции диспетчера с просьбой перевести одну из стрелок. Когда остряк уходит в сторону, механик вставляет между ним и рельсом шаблон. Привод натужно урчит, звучит команда переводить обратно, снова шаблон и недовольное жужжание электромотора. Так стрелку проверяют на плотность прилегания остряка. Если сейчас комиссия вывтит неполадку, стрелку закроют до момента, пока путейцы не исправят замечание.

Все выявленные на станции недочёты фиксируются в специальных журналах. Затем – в автомотрисе. Двинули дальше, следующая остановка – Придача.

Рядом с путейским домиком, где мы остановились, щебень усеян окурками.

– Воспитывать надо курильщиков. Урну им тут поставить, а перед этим дать каждому по иголке и пусть, нанизывая окурки по одному, выберут из щебня, – сердится заместитель начальника дороги Владимир Кривонос.

С остановками через шесть часов добрался-таки до Лисок. Здесь разбор.

– Главный ход крепкий, а вот второстепенные пути местами похуже. Лучшие всех дела обстоят в регионе на Лискинской станции, а вот дистанция пути Поворино подкачала, – докладывает Владимир Койда.

За ним слово берёт начальник Дирекции тяги Андрей Чистяков: «В целом депо и люди к лету готовы. Зато есть вопросы к медикам, на станции Графская они не хотят переезжать в новый медпункт из здания поликлиники. Говорят, что поликлинику некому охранять будет, надо помочь им с охраной, и пусть спокойно переезжают. А то у нас помощники и машинисты время лишнее тратят на поход к врачу перед поездкой».

– У нас в первом квартале было снижение отказов устройств, а теперь снова рост намечается, – говорит заместитель начальника службы СЦБ Александр Бакланов. – Из-за того что некоторые механики после смены лампочек не корректируют настройки, кое-где

связи. Диспетчер не может оповестить рабочих в горловинах о приближающемся поезде.

– На станции со дня её основания нет громкой связи. Изначально системы громкого оповещения не было заложено в проект. Мы разработаем проект и сделаем громкую связь в следующем году, а пока в помещении диспетчера временно поставим усилитель и выведем динамики на улицу, – предложил решение начальник Дирекции связи Юрий Христов.

Затронули и проблему с очисткой полосы отвода.

– Опашка идёт, но сжигать вырубленные кустарники не дают. МЧС контролирует, за огонь – штраф 20 тыс. руб., – говорит начальник Воронежской дистанции защитных лесонасаждений Сергей Пыльнев.

– Значит, надо выход искать. Договаривайтесь, берите машины в пожарных поездах и подгоняйте туда, где сжигать собираются. Тогда у МЧС вопросов быть не должно. Вот огонь, вот машина пожарная наша рядом стоит. Сегодня под пристальным не сожжём, завтра кто-нибудь бросит окурки, и полыхать будет уже настоящий пожар, а не обычный костёр, – парировал начальник дороги Анатолий Володько.

В завершение разбора заместитель начальника дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов Юрий Ануцин сообщил, что в результате осмотра в регионе сделано 2392 замечания.

– В некоторых хозяйствах система учёта замечаний, она гарантирует их устранение. Пусть замечаний будет больше, но зато мы их точно устраним. Ведь не было ни одной несправедливой меры, даже по закрытию движения. Выкрошили остряк стрелки в Отрожке – закрыли путь. Нужно быть объективными, – убеждён Юрий Ануцин.

**СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,**  
сов. корр. «Гудка»  
Воронеж  
**Фото автора**

В это утро пригородный вокзал Ростова-на-Дону выглядел необычно. Настежь распахнутые ворота выхода на перрон, обычно закрытые, и пара десятков человек в «высокопоставленной» железнодорожной форме возле них.

Утренних пассажиров электричек, пытающихся пройти через открытые ворота, непреклонный контролёр отпавляет по привычному маршруту в здание вокзала к турникетам.

У перрона – мотриса. Всем, кто участвует в осмотре, выдают оранжевые жилеты и местную новинку – бейсболки того же цвета со светоотражающей полоской.

Ровно в 8.30 мотриса отправляется на север. Сегодня ей предстоит путь почти до границы Ростовской области.

Осмотр начался сразу. Ещё не успели выехать со станции, как начальник дороги Владимир Голоскоков обратил внимание на непрезентабельный вид некоторых заборов вдоль полосы отвода. Представители службы гражданских сооружений заверили, что проблема уже решается и в ближайшие пару дней замечания будут устранены.

То, что вопросы эстетики действительно решаются, стало заметно через несколько километров. То в одном, то в другом месте группы железнодорожников приводят в порядок полосу отвода: безжалостно уничтожают рвущуюся к майскому солнцу траву, ремонтируют и красят ограждения, наводят чистоту на вокзалах и станциях.

«Весна в этом году выдалась затяжной, – говорит мне Владимир Голоскоков. – Ещё пару недель назад такую работу было провести сложно из-за погоды, но сейчас все вместе наведём порядок».

Мотриса летит вперед. В её голове, у лобового стекла стоит всё высшее руководство дороги: начальник, первый заместитель, главный ревизор, руководители различных служб, дирекций.

Останавливаемся на станции Кизитеринка. На осмотре работают три группы. Одна высаживается в южной горловине, вторая – в центре,

### Забайкальская

## Энергии навстречу

### На южном ходу ждут электротягу

**БОЛЬШАЯ АЖУРНАЯ АРКА ВСТРЕЧАЕТ ПОЕЗДА ПРИ ВЫЕЗДЕ С ПОГРАНИЧНОЙ СТАНЦИИ ЗАБАЙКАЛЬСК В КИТАЙ. А ПРОВОЖАЕТ ИХ АРКА СКОМНАЯ, С ПОДКОПЧЁННЫМИ СНИЗУ ВЫХЛОПАМИ ТЕПЛОВЗОВ БОЛЬШИМИ БУКВАМИ «РОССИЯ».**

«Нужно её обновить, привести в порядок», – распоряжается начальник Забайкальской дороги Сергей Иванов. Он внимательно осматривает все сооружения, делает замечания, предлагает что-то убрать, что-то построить. Важно, чтобы станция на границе выглядела достойно.

С Забайкальска комиссия начала весенний комиссионный осмотр южного хода магистраль. Со станции, на которой в 2013 году завершится электрификация важнейшего участка. Но до этого исторического момента работы – непочатый край.

«Дополнительный парк ещё не открыли, но без него не обойтись с ростом грузопотока», – делится планами главный инженер станции Забайкальск Александр Иванов.

В это время слева от нас, натужно гудя и выпуская чёрные клубы дыма, проезжает чужеземный российский тепловоз. Справа на колее останавлива-



Там, где на первый взгляд всё хорошо, Владимир Голоскоков (в центре) объяснял, как можно сделать лучше

или, как здесь говорят, «на оси», третья – у северной горловины. Начальник дороги и часть его группы заходят в подсобное помещение. Здесь расположены шкафчики для одежды и плакаты по технике безопасности. В раздевалке, на первый взгляд, порядок. Внизу ровными рядами – шкафы, сверху под потолком – плакаты. Но начальник дороги недоволен.

– Прочитайте мне, пожалуйста, что написано на верхнем плакате, – просит он одного из работников станции.

– Высоковато, не вижу.

– Вот потому я и попросил прочитать. Думаю, не видите не только вы, но и все остальные. Какой смысл вешать эти плакаты, если никто не видит, что там написано, о чём они предупреждают?

Кто-то из группы делает пометку в блокноте.

«Вот вроде бы сделали то, что надо. Наверняка отчитались. А в итоге работы этой нет. Задачей руководителей и является научить людей задуваться о собственных действиях, воспринимать работу в компании, как работу на себя.

### СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ

# Не для галочки

### Работать надо осмысленно, как на себя

Тогда и порядок будет», – поясняет Владимир Голоскоков для меня.

Неподаёку располагается переезд, оборудованный шлагбаумом, сигнализацией и даже устройством заграждения. Всё действует.

«А буксирный трос у вас имеется? Какую машину сможет вытянуть?» – интересуются члены комиссии у дежурной.

уже писали, но реакции нет. «Значит, пишите в администрацию области!»

Здесь же, в Новочеркасске, осматриваем бытовки монтеров пути. Небольшой модульный домик, стол, стулья, обогреватели. То, что надо для пришедших с мороза. Замечаний нет.

И снова за окнами мотрисы пролетают километры, на очереди – Персиановка.

Здесь молодой, недавно назначенный начальник станции

осматривают свои объекты.

Ещё одна остановка. Первый заместитель начальника дороги Валерий Юсупов интересуется у начальника станции:

– Вы когда осмотр проводили?

– Два дня назад.

– Сколько стрелок закрыли?

– Не закрывал.

– Значит, плохо проводили.

Мы выявили два стрелочных перевода, которые нужно закрывать или срочно проводить работы на них.

Молодой начальник станции мнётся, ещё не привык, что на нём всё хозяйство, а не только участок работы движеньца.

Работа комиссии начальника дороги на сегодня закончена. Каких-либо понастоящему значительных недостатков или нарушений осмотр не выявил. Главный ход дороги Чертков – Ростов-на-Дону ежедневно пропускает множество поездов, и, будь здесь серьёзные проблемы, ритмичность пропуска была бы давно нарушена.

**ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,**

сов. корр. «Гудка»

Ростов-на-Дону

**Фото автора**



На проверенном участке живут ожиданием электрификации

ется ярко-зелёный китайский. На нём ни пятнышка, двигатель постукивает еле слышно, выхлопов не видно – машина будто только что с завода.

Сергей Иванов обращает внимание всех, и в первую очередь локомотивщиков, на этот контраст. В его голосе появляются металлические нотки: «И наши тепловозы можно и нужно содержать в подобном состоянии». Просит сфотографировать для отчёта

на станциях, ухоженный вид которых радует глаз. Разительное отличие от некоторых других, где довелось побывать ранее. Понятно, что этот участок ко многому обязывает, но порядок напрямую зависит и от отношения руководителя. «Станция такая, какой её хозяин», – констатирует начальник службы гражданских сооружений Александр Рыжков.

Поблещивают на солнце стальные нити двухпутных вставок, по которым в ближайшем будущем электровазы потянут многотонные составы. А вскоре начинают мелькать за окном и новые опоры. Правда, ещё без контактного провода.

С электрификацией энергетики пока дошли до станции Оловянной, куда мы приехали на следующий день. Здесь будет размен локомотивных бригад. Поезда, которые приедут сюда тепловозы из Китая, примут электровазы. И наоборот, поезда из России тепловозы поведут к соседям.

Такое ощущение, что энергия, которая бежит по контактному проводу, преобразуется и станции в направлении Карымской. Они все как на подбор чистые, аккуратные. Одна из таких – станция Бу-

ратская. С мощной, уже действующей тяговой подстанцией.

«Электрификация – это хорошо. Всё обновляется. Грузопоток увеличится, да и чище будет. Ведь от тепловозов грязи много, пути мазутом заливают. Убирать часто приходилось», – говорит начальник станции Ольга Марченко.

Пока мы разговариваем, энергетики, проверив работу своего хозяйства, делают перерыв. Я не могу не поинтересоваться, как им новый участок работы.

«Стало проще всё делать. Особенно где новые железные опоры, изолированные консоли. Можно и под напряжением работать», – говорит электромонтёр Вячеслав Алексеев.

В этом году запланированы работы по электрификации на участке от Оловянной до Борзи протяжённостью без малого 100 км. Продолжится строительство тяговых подстанций в Мирной и Борзе, двух постов секционирования и восьми автотрансформаторных пунктов. А развёрнутая длина контактной сети составит 231,6 км.

**СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,**

сов. корр. «Гудка»

Чита



ФЕЛЬЕТОН

Два мира – два взгляда



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий, да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Во время своего дежурства на телефоне доверия Григорий Фёдорович чаще всего слышал жалобы, а тут вдруг неожиданно получил приглашение. Причём приглашали, что было особенно приятно, не абы куда, а в тёплые края.

– Приезжайте к нам, – пригласили его проводники из вагонного депо Adler. Поблагодарив за приглашение, Григорий Фёдорович поинтересовался причиной этого неожиданного приглашения. – Да у нас тут такой бардак, – охотно пояснили радушные проводники, – что голова кругом.

– Приезжаем усталые после рейса, а нас заставляют вагоны мыть. Мало того что копейки платят, так ещё не предоставляют ни тряпок, ни щёток, ни моющих средств. Приходится всё это покупать за свой счёт.

– Действительно, бардак, – согласился Григорий Фёдорович. – Может быть, ваше руководство считает мытьё вагонов лучшим отдыхом для проводников, а покупку моющих средств за свои деньги – удачным вложением личного капитала?

Перед тем как отправиться самому в Adler, Григорий Фёдорович решил всё же обратиться за разъяснением в соответствующие инстанции. И вскоре получил от них подробный ответ.

«Установлено, что вагонное депо Adler обеспечено моющими, дезинфицирующими средствами, уборочным инвентарём в достаточном количестве и в соответствии с поданными заявками», – отверг все обвинения исполняющий обязанности заместителя начальника Северо-Кавказского филиала ОАО «ФПК» В.Матлаев.

– Прямо не знаю, кому и верить! – пришёл в полное замешательство Григорий Фёдорович. – С одной стороны, проводники возмущаются, высказывают своё недовольство существующей ситуацией, а с

другой стороны, руководство сообщает, что всё обстоит вполне благополучно. И даже замечательно.

Далее В.Матлаев продолжал рисовать радужную картину в Адлерском депо: «Уборка вагонов в соответствии с объёмами, предусмотренными договором № ФПДОП-32/09, осуществляется работниками ООО «РосТрансЭкспресс» и проводниками пассажирских вагонов с выделением соответствующего времени в графиках работы и оплатой установленным порядком».

– Там ещё на низкую зарплату проводники вроде бы жаловались, – вспомнил Григорий Фёдорович.

«Средняя заработная плата проводника пассажирского вагона по пассажирскому вагонному депо Адлер, – продолжало победный рапорт ответственное лицо, – составляет 26 тыс. руб.».

Голова у Григория Фёдоровича пошла кругом.

– Ничего не понимаю, – искренне удивился он. – Одни жалуются на бардак: говорят, что их «заставляют работать с превышением графика, расходные материалы для уборки заставляют покупать за свой счёт». Руководство отвечает, что всё замечательно и в полном соответствии с планом и графиком. Все всем обеспечены. Проводники сетуют на то, что получают, по их словам, сущие копейки. Руководство в ответ приводит среднюю зарплату в 26 тыс. руб. То есть если у одних всё до безобразия плохо, то у других всё просто лучше некуда. Такое ощущение, что руководство и подчинённые существуют в разных мирах, а не работают на одной железной дороге. И эти их миры никак не пересекаются.

– Прямо война миров какая-то получается! – заключил, страдая от раздвоения личности, Григорий Фёдорович. А как без раздвоения, когда он и обиженным проводникам сочувствовал и в то же время официальному ответу искренне верил.

ВАШЕ ПРАВО

Разгулялись

За отсутствие на рабочем месте более четырёх часов могут и уволить

– Что подразумевается под прогулом, если речь идёт о причине для расторжения с работником трудового договора?

Василий Смирнов

– В соответствии с подпунктом «а» п. 6 ст. 81 ТК РФ прогулом признаётся отсутствие на рабочем месте без уважительных причин более 4 часов подряд в течение рабочего дня. Следовательно, работник может быть уволен за прогул и в том случае, если он находился в организации, но отсутствовал на своём рабочем месте в течение этого срока.

Это положение касается также лиц, которые решили расторгнуть трудовой договор, но не предупредили об этом работодателя или же сообщили о своём решении начальству, но перестали появляться на своём рабочем месте до истечения двухнедельного срока с момента предупреждения.

Прогулом также считается самовольное, не согласованное с руководителем использование работником дней отгулов, самовольный уход в отпуск, как основной, так и дополнительный, например учебный.

Однако прогулом не является использование работником дней отдыха в случае, когда работодатель вопреки закону отказал в их предоставлении и время использования работником таких дней не зависело от усмотрения администрации (например, отказать работнику, являющемуся донором, в предоставлении в соответствии с ч. 4 ст. 186 ТК и ст. 9 закона РФ «О донорстве крови и её компонентов») дня отдыха непосредственно после каждого дня сдачи крови и её компонентов).

Пленум Верховного суда в своём постановлении от 17 марта 2004 года подчеркнул, что при рассмотрении дела о восстановлении на работе лица, переведённого на другую работу и уволенного за прогул в связи с отказом приступить к ней, работодатель обязан представить доказательства, свидетельствующие о законности самого перевода. В случае признания перевода незаконным увольнение за прогул не может считаться обоснованным, и работник подлежит восстановлению на прежней работе.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспрофжела

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Поимённый учёт

Для определения досрочной пенсии необходимо знать, на каких участках трудился монтёр пути

– В зависимости от интенсивности движения поездов некоторым категориям работников устанавливается льгота по выходу на досрочную пенсию. Я проработала монтёром пути 26 лет на Северной дороге, зная, что при достижении 45-летнего возраста выйду на досрочную пенсию. Но в июле 2010 года льготы были частично отменены. Имею ли я теперь право на досрочную пенсию?

Ирина Тимонникова

– Уважаемая Ирина! Право на досрочное назначение трудовой пенсии по старости в соответствии с п. 1 ст. 27 закона «О трудовых пенсиях в РФ» (№ 173-ФЗ от 17 декабря 2001 г.) предоставляется работникам, чьи профессии предусмотрены Списком профессий локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и метрополитене (Постановление Правительства РФ от 24 апреля 1992 года № 272).

Монтёры пути имеют право на досрочное назначение тру-



довой пенсии, если выполнят работы на участках магистральных железных дорог с интенсивным движением поездов. Интенсивное – это движение более 50 пар пассажирских и грузовых поездов (в сумме) в сутки по графику на двухпутных участках.

Если на участке дороги движение признано неинтенсивным, данный период трудовой деятельности не включается в

ПРОФЕССИОНАЛ

Душа следопыта

«В РАБОТЕ ОСМОТРИКА ГЛАВНОЕ – БЫТЬ ВНИМАТЕЛЬНЫМ», – ГОВОРИТ СЕРГЕЙ ЮРЫШЕВ



Один из немногих людей, которые довольны своей судьбой

Профессиональный выбор сделал сознательно. Ему всегда нравилась железная дорога. Работал на станции Волхов сначала слесарем, затем – осмотрщиком. Однажды поехал в отпуск на Чёрное море и встретил там девушку из Подольска. Полюбили друг друга, поженились, и он переехал к ней в Подмосковье. Устроиться на железную дорогу сразу не получилось. Но, как только появилась возможность вернуться к своей профессии, он это сделал.

– Я нашёл себя на железной дороге, – признаётся Сергей.

Хотелось бы сказать, что почти за 20 лет работы он не пропустил ни одной неисправности. Но, увы. Три

– Хотел бы остаться на этой должности?

– Пока не знаю, – задумался Сергей. – Отвечать за других гораздо сложнее, чем за себя. Зато я стал лучше понимать наших начальников.

Сергей доброжелателен, уравновешен, уверен в себе. С таким счастливым набором люди редко рождаются. Ещё реже это проявление хорошо сложившейся жизни, что, похоже, к Юрышеву имеет прямое отношение.

– Не скрою, я доволен своей судьбой, – говорит он. – У меня есть главное: любимая работа и хорошая семья. В юности я шутил, что хотел бы поселиться в женском монастыре. Мечта сбылась: живу в женском окружении. У меня жена и три дочери.

Недавно они продали в Подольске двухкомнатную квартиру и купили дом. Ему почти полсотни лет, и он

Я сочувствую людям, которые работают в душных офисах.

А над нами – небо, и мы всегда в пути

года назад из Люблино ушёл поезд, в котором был вагон с трещиной в диске колеса. А на Горьковской дороге произошёл излом этого диска. Колёсная пара сошла с рельсов и метров 700 катилась по шпалам. А потом, ударившись о настил переезда, снова встала на рельсы.

Осматривал этот вагон перед рейсом Сергей Юрышев.

– За то, что пропустил дефект, меня лишили премии, – вспоминает Сергей. – Произошедшее я очень переживал. Всё анализировал, чтобы впредь этого не допустить. Такой серьёзный случай – единственный в моей биографии.

Сейчас он исполняет обязанности старшего осмотрщика. Под его началом трудятся 11 человек.

требует серьёзного ремонта. Но Сергей уверен, что с этим справится. Зато теперь у них почти усадьба, большая, удобная, с красивым садом. Есть где в будущем вить гнездо дочерям, гулять внукам.

Профессия осмотрщика не назовёшь лёгкой. Походи-ка вдоль состава, по каждому колесу молотком ударь, к каждому вагону наклонись, пощупай его, померяй...

– Не переживайте за нас, – смеётся Сергей. – Я сочувствую людям, которые работают в душных офисах. А над нами – небо. Мы всегда в пути. И я ещё не устал.

Наталья Кузина  
Бирюлево

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Получили по заслугам

На снижение заработной платы в Уссурийском депо были причины

– К вам обращаются работники эксплуатационного вагонного депо Уссурийск Дальневосточной дороги. Мы хотели бы выяснить, почему зарплата в этом году совсем не изменилась по сравнению с прошлым, хотя тарифы возросли в разы. Руководители нам не могут это пояснить.

Льонид Москалёв (фамилия изменена)  
Уссурийск

– В эксплуатационном вагонном депо Уссурийск индексация тарифных ставок и должностных окладов работников произведена в сроки и в размерах, установленных в компании: в 2010 году с 1 мая – на 3,9%, с 1 августа – 1,2%, с 1 ноября – 1,8%, в 2011 году с 1 февраля – на 2,4%, с 1 мая – 3,8%.

Среднемесячная зарплата работников депо Уссурийск, занятых на перевозках, в I квартале 2011-го возросла к аналогичному периоду прошлого года на 10,4%, на техническом обслуживании и текущем ремонте грузовых вагонов – на 12,3%, осмотрщиков-ремонтников вагонов на пункте технического обслуживания Уссу-

рийск – на 14,1%, на участке текущего отцепочного ремонта вагонов – на 10,6%.

В отдельных случаях не обеспечен рост среднемесячной зарплаты по таким объективным причинам, как снижение количества отработанных часов, в том числе сверх нормы, рабочего времени в выходные и праздничные дни; премия начислена за не полностью отработанный предшествующий месяц; снижение объёма выполненных работ сдельщиками, например, электрогазосварщиками С. и М. в январе 2010 года отремонтировали 387 вагонов, а в январе 2011 года – 325 вагонов, соответственно, меньше сдельный заработок, а в следующем месяце – начисленная на него премия; лишение работников премии за нарушения технологии ремонта вагонов, например, слесарь по ремонту подвижного состава И. лишен в марте премии по итогам работы за февраль.

Необоснованного снижения заработной платы в ходе проверки не установлено.

Сергей Максимцев, начальник дирекции инфраструктуры Дальневосточной дороги



ГЛАС НАРОДА

Теневое возмущение

РОССИЯНЕ НЕ ХОТЯТ  
ВКАЛЫВАТЬ ПО-ЧЁРНОМУ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЕНКО

Половина сограждан осуждают работодателей, выплачивающих зарплату «в конвертах».

Официальный соцпакет кажется людям привлекательнее «серой» наличности

Правильно, к тому же о недопустимости «чёрных» зарплат сейчас очень часто говорят по телевизору», – сказал заведующий отделом социально-экономических исследований «Левада-Центра» Борис Дубин.

Руководитель отдела социологических исследований Института национального общественного проектирования Михаил Тарусин отметил, что в 90-е годы социальной защиты практически не было. «Но времена изменились. Появилось много компаний, которые не только выплачивают сотрудникам «белую» зарплату, но и предлагают медицинское страхование, другие бонусы. Люди видят это и хотят жить по-другому», – заявил Михаил Тарусин.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

ОБРАЗОВАНИЕ

Языковой повтор

Для поступления в вуз ЕГЭ может быть недостаточно

Абитуриентов могут заставить сдавать экзамены по русскому языку дважды.

Депутаты Госдумы предлагают сделать экзамен по русскому языку обязательным для поступающих в вузы и колледжи. Это не значит, что абитуриентов освободят от ЕГЭ. Он должен остаться в качестве выпускного экзамена. Но ЕГЭ недостаточно для поступления в вуз, считает один из авторов законопроекта, член комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Игорь Лебедев.

По его словам, сегодня ощущается дефицит преподавателей во многих учебных заведениях страны, особенно в сельской местности. «Вследствие этого уровень знаний учащихся часто оказывается ниже требуемого для успешной сдачи ЕГЭ, преподаватели стараются «помочь» им, иногда просто подсказывая верные ответы. А директора школ закрывают на это глаза ради поддержания завышенного уровня успеваемости учеников», – заявил депутат.

По мнению авторов законопроекта, многочисленные нарушения при сдаче ЕГЭ приводят к тому, что в вузы попадают люди, не умеющие грамотно формулировать свои мысли по-русски. Введение же ещё одного экзамена по языку, который депутаты предлагают проводить в вузах, позволит обеспечить более качественный отбор среди кандидатов на поступление и дать стране высококвалифицированных специалистов.

На сегодняшний день все учебные заведения обязаны принимать ЕГЭ в качестве вступительных экзаменов. Дополнительные экзамены могут принимать только МГУ им. Ломоносова и СПбГУ, а также вузы, для учёбы в которых молодым людям нужны незаурядные творческие способности или физические и психологические качества.

Профессор кафедры русской и зарубежной литературы Российского университета дружбы народов Владимир Мескин считает, что с грамотностью школьников и студентов действительно нужно что-то делать. «Школьники и студенты знают родной язык



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Дополнительные экзамены могут ставить под сомнение суть самого ЕГЭ

намного хуже, чем 10 лет назад, – заявил он. – Причина – разброд в системе образования, бесконечные изменения, которые только путают учителей и учеников. ЕГЭ тоже подлил масла в огонь. Чтобы подготовиться к нему, нужны не знания, не понимание языка, а нагаскивание на тесты».

В прошлом году каждый пятнадцатый школьник не сумел сдать ЕГЭ по русскому языку, то есть набрал менее 37 баллов из 100. По мнению Владимира Мескина, если вузы введут серьёзный экзамен по этому предмету, школьники тоже будут относиться к нему серьёзнее.

Президент Всероссийского фонда образования Сергей Комков уверен, что, если абитуриенты будут сдавать русский язык два раза, от этого их грамотность не увеличится. «Депутаты не

доверяют ЕГЭ, значит, надо его просто отменить, вернуть прежнюю систему аттестации: отдельные выпускные экзамены в школе и вступительные в вузе. ЕГЭ в нынешней форме не может показать реальных знаний предмета, но эту проблему дополнительным экзаменом не решишь, будет ещё один скачок коррупции: кто покупал ответы на ЕГЭ, будут давать взятки приёмной комиссии в вузах», – считает Сергей Комков.

Первый проректор по учебной работе МИИТа Валентин Виноградов согласен, что нужно выбрать что-то одно: или ЕГЭ, или обычные экзамены. В противном случае нарушается сама суть ЕГЭ, который всегда позиционировался как вступительные и выпускные экзамены «в одном флаконе».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Максим Иванов, заместитель начальника Забайкальского центра научно-технической информации и библиотек Забайкальской железной дороги:

– Я сторонник классической советской системы образования, где русский язык был обязательным выпускным экзаменом. Правильно было сделать его обязательным для поступающих в высшие и средние специальные учебные заведения. Думаю, меры нужны. Не уверен только, что достаточные. Ведь сейчас грамотность хромает, особенно у молодых специалистов. В основном проблемы как раз с письменной практикой. Бывает, элементарный документ правильно не могут составить. Но коррупция, к сожалению, не исключена, как и в других сферах нашей жизни. Всё равно найдутся люди, готовые заплатить, чтобы их чадо миновало непростое испытание русским.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Трубку не бросать

Сотовые компании раскроют данные должников



ФОТО: СЕРГЕЙ ЮДИН

Круг интересов судебных приставов становится всё шире

дуг предоставлять судебным приставам данные об абонентах. Но президент Ассоциации региональных операторов

По словам г-на Домбровского, сотовые компании не допустят нарушения законодательства. Однако ФССП уда-

«Никакой другой информации мы предоставлять не будем»

связи Юрий Домбровский отрицает, что сотовые компании начнут раскрывать информацию о движении средств на счетах должников.

«Речь идёт только о номерах телефонов, зарегистрированных на имя неплательщика, – подчеркнул он. – Никакой другой информации мы предоставлять не будем».

лось добиться поправок в федеральные законы «Об исполнительном производстве» и «О судебных приставах», которые признают право приставов требовать информацию конфиденциального характера о должниках. Поправки вступили в силу 10 августа 2010 года.

«Нам удалось защитить счета абонентов – раньше ведь

ФССП хотела списывать с них деньги в счёт погашения задолженностей. Мы доказали, что это несправедливо. Но данные о номерах телефонов неплательщиков мы обязаны

им предоставлять и без отдельного решения суда», – отметил Юрий Домбровский.

Весь прошлый год арбитражные суды страны разбирали споры судебных приставов и сотовых компаний, которые отказывались разглашать конфиденциальные данные о клиентах.

В итоге Высший арбитражный суд встал на сторону мобильных операторов, признав их обязанность защищать сведения об абонентах. Это зафиксировано в законе «О связи». Так как этот документ не делает исключения для ФССП, то получается коллизия. Согласно новому законодательству об исполнительном производстве приставы имеют право требовать информацию об абонентах, но согласно закону «О связи» операторы не обязаны её предоставлять. Чтобы урегулировать ситуацию, компании «большой тройки» более полугода вели переговоры с приставами. Те согласились не изымать деньги со счетов должников, а сотовые операторы пообещали облегчить доступ к информации о номерах абонентов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Сергей Морозов, мастер службы пути ЗСЖД: – Я купил себе сотовый телефон для того, чтобы быть свободным в своём общении, сохраняя при этом личную безопасность. Поэтому расцениваю данный договор между судебными приставами и мобильными операторами вмешательством в мою жизнь. У каждого есть паспорт, вот по нему пусть вычисляют должников и прочих неадекватных граждан. Кроме того, наш менталитет настолько несовершенен, что раскритиченный мобильник может оказаться в руках некоторых нечистоплотных приставов смертельным оружием. Были ведь случаи, когда приставы выбивали долги рукоприкладством.

1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM

1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ

ИНфраСТРУКТУРА

«Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества»

ИНВЕСТИЦИИ

ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ СООБЩЕНИЕ

БЕЗОПАСНОСТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ

КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ

РЕКЛАМА

СОЧИ

31 мая – 2 июня

Рэдиссон Лазурная

SOCHI

May 31 – June 2

Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер  
General Partner

Стратегический  
международный партнер  
Strategic International Partner

Официальный  
международный партнер  
Official International Partner

Генеральный партнер  
General Partner

Стратегический  
международный партнер  
Strategic International Partner

Официальный  
международный партнер  
Official International Partner

Международный партнер  
International Partner

Генеральная строительная компания  
General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения  
Official Operator of Energy Supply

Генеральный IT-партнер  
General IT Partner

Официальный  
технологический партнер  
Official Technological Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Спонсор кофе-брейка  
Sponsor of coffee-break

Генеральные информационные партнеры  
General Information Partners

Организатор  
Organized by

WWW.FORUM1520.RU



Концерт

Мелодии дальних дорог

На Киевском вокзале выступил оркестр Владимира Спивакова

На Киевском вокзале состоялось одно из самых необычных мероприятий фестиваля «Черешневый лес»: Национальный филармонический оркестр России под управлением Владимира Спивакова и молодые оперные звёзды – Оксана Волкова, Венера Гимадиева, Василий Ладюк, Георгий Васильев и Дмитрий Корчак – выступили на Киевском вокзале.

Практика проведения концертов на вокзалах была очень распространена в Европе ещё в XIX веке. А первый в Российской империи Павловский вокзал под Петербургом был построен именно для развлечения публики. «В Павловск стремились весь Петербург, ведь там царили Чайковский и Рубинштейн», – писал в своих воспоминаниях Мандельштам.

На сей раз были исполнены арии из «Кармен» Бизе, «Севильского цирюльника» Россини, «Богемы» Пуччини, «Паяцев» Леокавалло и другие оперные арии. «Это же вокзал, здесь неуместно Малера исполнять, – сказал перед началом концерта maestro Спиваков. – Поэтому будет популярная музыка». Вокальные номера перемежались оркестровыми.

Публика на вокзальный концерт стала собираться задолго до объявленного срока, так что у неё было время не только поест черешни из газетных кулчков, которую им предлагали официанты, но и полюбоваться красотами Киевского вокзала. Решение о его строительстве было принято в 1912 году, когда отмечалось столетие Бородинской битвы. Не случайно в архитектурной концепции, в росписях залов и скульптурах подчёркнута связь с Отечественной войной.

Проходил концерт на шуховском дебаркадере в декорациях райского сада: сцена была обрамлена деревьями, буйно цветущими розовым и белым. Гости рассаживались на белых садовых скамейках (всего было устроено 500 мест), а программы концерта раздавали чеховские девушки, наряженные в платья до пола и замысловатые шляпки. Таким вполне могла бы позавидовать большая любительница шляпок британская королева Елизавета II. Над сценой висел портрет первого и единственного теперь уже председателя Попечительского совета фестиваля искусств «Черешневый лес» Олега Янковского. Именно его памяти был посвящён этот концерт. Он



Зал ожидания пассажиров превратился в райский сад, откуда звучали волшебные звуки музыки

открылся стихами Осипа Мандельштама «Концерт на вокзале»: «...Огромный парк. Вокзала шар стеклянный. Железный мир опять заморожен. На звучный пир в элизиум туманный торжественно уносится вагон...»

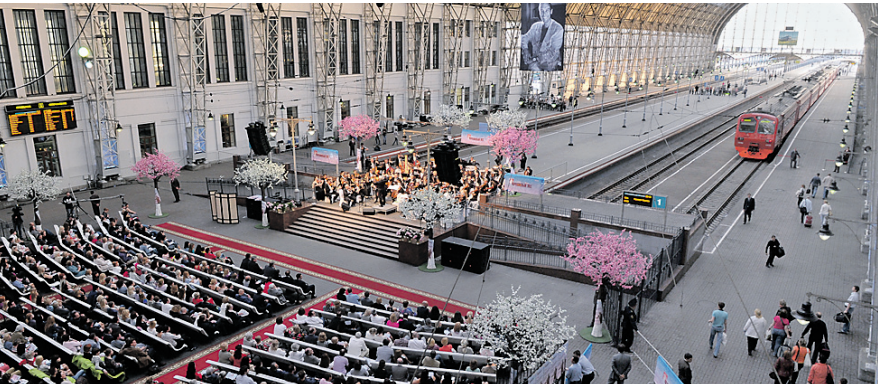
Торжественно уносились вагоны во Львов, Киев и Чернигов, отходили экспрессы во Внуково, пассажиры с чемоданами спешили к поездам занять свои места: вокзал жил обычной суетливой жизнью. Но оказалось, что такая жизнь прекрасно сочетается с вечностью – музыкой Чайковского и Россини. Ни гудки локомотивов, ни объявления по громкоговорящей связи не только не мешали внимать талантливым музыкантам, наоборот – эта атмосфера придавала концерту неповторимый колорит. Поэтому криками «браво» и громкими аплодисментами заканчивалось каждое выступление. А волшебная дирижёрская палочка Владимира Спивакова так просто творила чудеса – казалось, её слушались не только его музыканты, но даже и поезда. И когда в финальном аккорде интермеццо

из оперы Масканы «Сельская честь» звук от проверки тормозной системы экспресса до Внуково точно попал в такт увертюры, публика оживлённо зааплодировала. Сутьбойкой качнул головой дирижёр. Оценили хорошую музыкальную подготовку поездов и в первом ряду, где сидели президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и руководители компании.

Превращение залов ожидания на вокзалах в подиумы и галереи для демонстрации произведений искусства – одна из составляющих политики компании в этой области

Всего в этот вечер слушателям было представлено около 20 выступлений и 100 минут живого звука.

На концерте было также много знаменитых и заслуженных людей – вдова Олега Янковского Людмила Зорина, народный артист Олег Меньшиков, фигурист Илья Авербух, актёр Егор Бероев, режиссёр и актриса



Пожалуй, впервые оркестр Владимира Спивакова выступал на фоне мелодий дальних дорог

Вера Глаголева, телеведущая Екатерина Андреева... Когда она после концерта подошла к президенту РЖД с благодарностью за «грандиозный и прекрасный вечер», как выразилась телеведущая, Владимир Якунин сказал, что традиция культурных мероприятий на вокзалах будет продолжена. «Это было волшебно. Стильно и красиво»,

для осуществления. Но и так всё было очень романтично: фонари горели, поезда гудки подавали вовремя. Так что хотелось бы работать в этом направлении и дальше. И не только московские вокзалы осваивать.

В Дирекции железнодорожных вокзалов (она была одним из организаторов концерта на Киевском) тоже полагают, что культурные события – обязательная часть современной жизни вокзала. Превращение залов ожидания в подиумы и галереи для демонстрации произведений искусства – одна из составляющих политики компании в этой области. В частности, прошлый год был отмечен такими громкими событиями, как дефиле на Казанском вокзале коллекции французского модельера Жан-Поля Готье и открытие там же галереи народного художника страны Дмитрия Белюкина. А в апреле на Киевском в рамках фестиваля «Золотая маска» была поставлена «Железнодорожная опера».

Людмила Петрова  
Фото Павла Горбатько

История

Солёный проект

Первую железную дорогу в России хотели построить ещё в 1812 году

Одним из первых в мире проектов «большой» рельсовой дороги стала «чугунка» русского самородка Петра Фролова. Линия протяжённостью около 150 км должна была соединить знаменитое озеро Эльтон, где велась добыча соли, с Волгой. Реализации идеи помешали интриги и неадекватность чиновников.

В начале XIX века одним из самых больших вопросов для Департамента горных и соляных дел была доставка соли с озера Эльтон к ближайшим складам в Николаевской слободе на Волге. На её перевозке в то время было занято 26 тыс. приписанных крестьян, которые занимались неблагодарной работой на своих разбитых упряжках. Но даже такого количества людей катастрофически не хватало. Конечно, можно было нанять вольных солевозов, однако они от подобных пред-

ложений бежали как чёрт от лада. «по причине несоразмерности получаемой за перевозку соли платы с дороговизною на все вещи... и опасностью для здоровья». В 1812 году за дело взялся русский горный инженер и изобретатель Пётр Козьмич Фролов. Он тщательно провёл нивелировку местности и через несколько месяцев предложил своё решение проблемы: построить чугунную дорогу с конной тягой. Идея чугунной дороги пришлась по душе чиновникам, но через некоторое время проект был неожиданно отклонён по причине отсутствия денег.

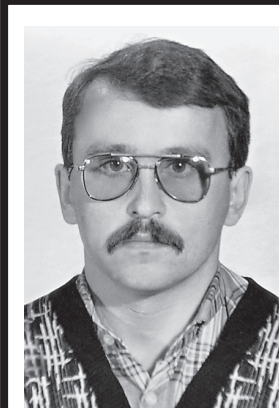
Впрочем, дело было не только в деньгах. Историки утверждают, что главной причиной, похоронившей хорошее начинание, стали интриги частных владельцев соляных промыслов. Имея определённые связи в правительственных кругах, они «постоянно и всемерно упо-

требляли старание не только удерживать за собою поставку казне соли, но ещё увеличивать поставки частным заводам и возвысить плату, за неё получаемую, а значит, в их интересах было уменьшить вывозку соли с казённых Эльтонских промыслов».

Впоследствии об этом вполне жизнеспособном проекте попытались забыть, что объясняет отсутствие информации о его деталях. К примеру, в трёхтомном деле Горного департамента середины XIX века об Эльтонско-Волжской дороге, не имевшей «подобного протяжения в зарубежной практике», даже не упоминается.

Что касается Петра Козьмича, то свою идею он реализовал, построив такую дорогу длиной около 2 км между Змеиномгорским рудником и Корбалихинским сереброплавильным заводом.

Наталья Алексеева



Вот и не стало Андрюши Якимова. Он ушёл из жизни тихо и спокойно, никого не потревожив и никого ни о чём не попросив. Невидимый трюм оборвал его жизнь в том возрасте, когда мужчины ещё полны энергии, – в 55 лет. Он и жил так – негромко и бесконфликтно. Чего никак не скажешь о его журналистских материалах.

Андрюхе, можно было доверить последний рубеж? Читатели краевой газеты «Тихоокеанская звезда», где он дослужился до заместителя главного редактора, и «Экономика и жизнь», где недолго работал, тоже запомнили его яркое перо.

А в конце 90-х он пришёл в «Гудок», из которого и шагнул в вечность. Был вначале внештатным корреспондентом, а потом соборником на Дальневосточной дороге. До последнего дня работал в представительстве «Гудка», занимался распространением нашего издания на Дальнем Востоке.

Каждая дошедшая до читателя газета, каждый острый, мастерски написанный материал – это память о тебе, Андрюша.

Гудковцы

Цифры и факты

300 человек

примерно столько футбольных фанатов, ехавших на электропоезде в Ярославль на финал Кубка России между московским ЦСКА и владикавказской «Аланией» (матч состоялся вчера), разбили окна электрички и принялись раскачивать вагоны, что могло привести к крушению. После того как работники правоохранительных органов попытались их успокоить, некоторые молодые люди поспешили выпрыгнуть из оконных проёмов. Во время остановки в Ростове около девятиста наиболее неуправляемых фанатов были задержаны.

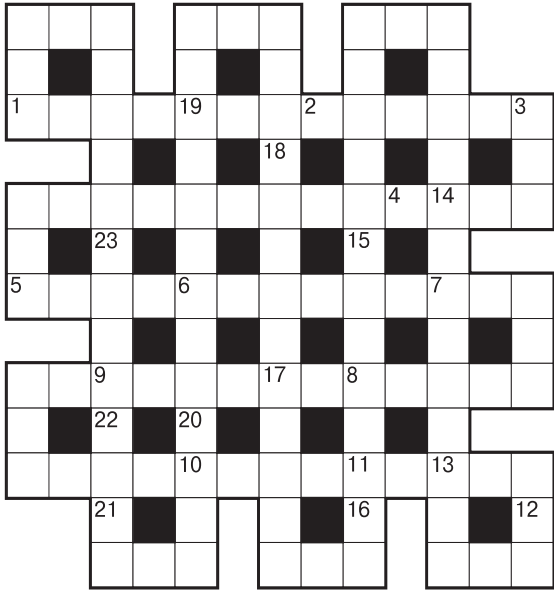
Подготовил Андрей Мельников

Кроссворд

1. Крутой герой американских комиксов и боевиков.
2. «Лекарство» против страха перед скальпелем хирурга.
3. Астрологический «зоопарк» с животными, людьми и точным прибором.
4. Искусство, насытившее телеэфир сериалами.
5. Куртка военного образца.
6. «Смазка» для пера, которым раньше писали.
7. Гормон, «ответственный» за неподконтрольные эмоции.
8. Книга, впервые появившаяся на полках магазинов.
9. Билет – много раз использовать можно.
10. Сосед Овна и Близнецов.
11. Недрежущее око греческих мифов.
12. «Автослесарь» для самоходки сказочного Емели.
13. Батон на прилавке рядом с сосисками.
- 14.

- Регистрация журналистов, приехавших освещать форум.
15. Что получится вместо омлета, если молока не оказалось под рукой?
16. Аппарат – шприцы стерилизовать.
17. Раньше – кукольный театр, теперь – обыкновенный притон.
18. Протяжённость всех границ треугольника в математике.
19. «Карие» железных труб.
20. Аномалия у человека, напоминающая о внешнем виде наших предков.
21. Виновник появления белых пятен на юбке учительницы.
22. Торговая точка, снабжающая прохожих сигаретами и жвачками.
23. Решение, когда участники переговоров вроде бы довольны, но полностью не удовлетворены.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 20 мая

- ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Архимед.
  4. Леденец.
  7. Рана.
  8. Анюта.
  9. Верн.
  12. Подстилка.
  15. Соратник.
  16. Поляна.
  18. Сельпо.
  19. Синдикат.
  22. Жаворонок.
  25. Енот.
  26. Зелье.
  27. Драп.
  28. Серебро.
  29. Регалия.

- ПО ВЕРТИКАЛИ:
1. Абрикос.
  2. Хина.
  3. Династия.
  4. Лётчик.
  5. Наём.
  6. Цензура.
  10. Костоправ.
  11. Аккордеон.
  13. Дрель.
  14. Ряска.
  17. Шифоньер.
  18. Сникерс.
  20. Терапия.
  21. Помело.
  23. Бобр.
  24. Урал.

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 №Ф77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зотраф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамников (материалы)  
Советник главного редактора: Валентин Запелович  
Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вёл Валерий Погорелый.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | 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: 23 мая 2011 года  
Номер: 85 (24805) | Тираж: 152758 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.00  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Тисем шрифтом, – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066