

2. | ТЕХНОЛОГИИ

Южно-Уральская и Красноярская дороги внедряют комплексы автоматической системы предрейсовых осмотров

26 декабря 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
понедельник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 237 (24957) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | БЕЗОПАСНОСТЬ

На Сахалине увеличили число лавиноопасных участков, взятых железнодорожниками под контроль

7. | ПОТРЕБИТЕЛЬ

Эксперты накануне Нового года проверили, какое шампанское можно поставить на праздничный стол

8. | ПАМЯТЬ

Сергею Бодрову-младшему завтра исполнилось бы 40 лет. Он был символом целого поколения

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151587
экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Популярная наука

В последнее время СМИ всё больше внимания уделяют исследованиям учёных. На ведущих телеканалах регулярно появляются передачи, продолжающие традиции классика жанра Сергея Капицы с его легендарной программой «Очевидное невероятное».

С февраля будущего года в эфир «Радио России» выйдет научно-популярная программа «Радиоскоп». Причём круг тем и рассказчиков учёных не будет ограничивать. Всё будет зависеть от интереса аудитории и ораторского мастерства самих учёных. Цель программы – поиск новых талантов.

Радио предлагает любому учёному прославить науку и себя в ней. Для этого создаётся интернет-сайт, куда можно присыпать аудиофайлы. На основании этих записей эксперты выберут специалистов, которые смогут стать постоянными гостями радиопрограмм и их ведущими.

Такая активность журналистов не случайна. Ведь модернизация науки невозможна без притока перспективных специалистов, способных генерировать нестандартные идеи.

На железнодорожных дорогах также ищут новые формы привлечения молодых талантов к научной работе. Например, в ОАО «РЖД» действует специальная автоматизированная система для разработки и продвижения наиболее интересных проектов – «Информационный инкубатор инновационных идей».

Наша газета также уже на протяжении многих лет публикует подготовленные учёными отраслевых НИИ и вузов статьи о наиболее актуальных разработках, предлагаемых для внедрения на сети железных дорог. Многие из них вызывают отклик у специалистов.

Так, созданная в ПГУПСе технология разогрева смёрзшегося в вагонах угля импульсными токами заинтересовала грузоперевозчиков. Ведь эта разработка позволит значительно сократить простой подвижного состава на стыке порт – железная дорога, а главное – предотвратить повреждение вагонов при разгрузке.

Подобных примеров успешного сотрудничества газеты с учёными много. Но по мере развития научно-технического прогресса необходимо использовать и другие современные формы работы.

В частности, информацию об актуальных разработках, представляющих интерес для железнодорожного транспорта, можно размещать на сайтах отраслевых изданий. Несомненно, это ускорит воплощение идей учёных в жизнь.

ЦИФРА ДНЯ

95 тыс.

РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД» в течение 2011 года получили вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов.

Блиц

Работа на перекрёстке

ПОСЛЕ МАСШТАБНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ ДЕПО УДОВЛЕТВОРИТ ПОТРЕБНОСТИ ДОРОГИ В РЕМОНТЕ ВАГОНОВ



ступает именно после выгрузки. Ещё одно перспективное направление – Уссурийск – Барановский – Хасан. Оно связано с увеличением вагонопотока в адрес порта Посьет и ожидаемыми перевозками по реконструируемому участку северокорейской дороги Раджин – Тумантан.

– **Что изменилось в депо?**
– Реконструкция началась в 2010 году. Тогда же ввели новый цех по ремонту автормозного оборудования вагонов и отделение по ремонту автосцепки, промывочно-пропарочную станцию. В 2011-м модернизировали другие участки. Это колёсный, тележечный, сборочный цеха, малярное отделение. Во всех случаях проводился капремонт зданий, устанавливались современное оборудование. Также мы открыли ещё один колёсно-роликовый цех. И сегодня можем ремонтировать около 3 тыс. колёсных пар в месяц. Такого объёма должно хватить для удо-

влетворения потребностей эксплуатационных вагонных депо ДВЖД.

– **Как выросли мощности?**

– Раньше мы могли ремонтировать не более 210 вагонов в месяц, сегодня – 340. Заметно выросла работа с цистернами. В депо был смонтирован промывочный комплекс. Ремонтируя цистерны мы могли и раньше, но без промывки и очистки внутренних поверхностей котлов. Эти услуги весьма востребованы, поскольку большие объёмы нефтепродуктов поступают на морские терминалы в Владивостоке, Находке, Славянке. Но особенно перевозки наливных возросли в связи с проектом ВСТО. Ежемесячно из Сквородино в спецслотерне-1,3 млн тонн сырой нефти, ремонт цистерн у нас вырос в два-три раза. Вложения оказались вполне оправданными.

БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

Владимир
Антипов,
начальник
рефрижераторного
вагонного депо
Уссурийск

– Чем была вызвана необходимость реконструкции?
– Развитие депо важно, поскольку в Уссурийске смыкаются направления поездов на Находкинский, Владивостокский узлы, российско-китайский пограничный переход Гродеково – Суйфэнхэ. Вся основная выгрузка дальневосточной дороги здесь, а вагон, которому необходим ремонт, по-

ДОКУМЕНТ

Идеология утверждена

ОАО «РЖД» РАЗРЕШИЛИ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРКОВ

КАК СООБЩИЛ НА ВСТРЕЧЕ С ЖУРНАЛИСТАМИ ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Владимир Якунин, председателем правительства подписано постановление, разрешающее компании предоставлять привлечённый под свой управление подвижной состав под перевозку на особых тарифных условиях.

«По существующему положению мы и ранее имели право управлять вагонами, но только если эти вагоны находятся на праве собственности, аренды или другом праве в нашем управлении, и только по ставкам Прейскуранта № 10-01», – сказал Владимир Якунин. – В четверг главой правительства была подписана сама идеология того, что мы можем предоставлять вагоны по deregulatedным тарифам. Естественно, формула должна быть ещё рассчитана и должны быть подготовлены изменения в правовые акты».

Как известно, в конце ноября правительственная комиссия по транспорту и связи

УПРАВЛЕНИЕ ПАРКОМ ДОЛЖНО БЫТЬ ЭФФЕКТИВНЫМ: И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ, И ЭКОНОМИЧЕСКИ

приняла решение о необходимости восстановления технологии централизованного управления определённым обезличенным парком универсальных полувагонов. Такое решение возникло вследствие того, что после перехода инвентарного парка в дочерние компании ОАО «РЖД» в условиях отставания нормативно-правовой базы и системы тарифного регулирования от конфигурации рынка предоставления подвижного состава эффективность его использования резко снизилась. Это привело к технологическому дефициту вагонов.

В последнее время широко обсуждались предложения ОАО «РЖД» и ФСТ, согласно которым компания формирует пул универсального подвижного состава, привлекаемого от своих дочерних обществ и других собственников вагонов, и предоставляет его под перевозку по ставкам, формируемым с учётом рыночной конъюнктуры. При этом ОАО «РЖД» может самостоя-

тельно применять к расчётной ставке коэффициент от 0,7 до 1,1. В результате у перевозчика появляется возможность обеспечить управление парком порядка 200 – 250 полуувагонов и технологически, и экономически эффективно.

В первых представленных рассчётах либерализированной вагонной составляющей привлечённого перевозчиком парка доходность полуувагона составила 1070 руб. в сутки, что является величиной, близкой к доходности парка ПГК и ВГК.

Как сообщили в аппарате правительства, постановление будет опубликовано через некоторое время. В связи с этим пока ни участники рынка, ни причастные регуляторы документ не комментируют. Между тем для всех очевидно, что принятое решение окажет мощное положительное влияние на ситуацию с управлением подвижным составом на сети РЖД.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

ИТОГИ

От точки невозврата – к устойчивой модели развития



Владимир Якунин,
президент
ОАО «РЖД»

ДОКЛАД НА ИТОГОВОМ ЗАСЕДАНИИ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»
21 декабря 2011 года.

УВАЖАЕМЫЕ УЧАСТНИКИ ИТОГОВОГО ЗАСЕДАНИЯ ПРАВЛЕНИЯ!
УВАЖАЕМЫЕ ГОСТИ!

Прежде всего позвольте мне поблагодарить наших коллег – руководителей железнодорожных дорог целого ряда стран, которые смогли найти время и прибыть для участия в нашем итоговом правлении.

Я также очень признателен руководителям Совета Федерации, Государственной думы, представителям правительства, которые не только постоянно участвуют в таких важных для нас заседаниях правления, но каждодневной своей работой поддерживают отрасль.

Хотел бы отдельные слова благодарности выразить в адрес председателя Правительства Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, в адрес руководителей органов законодательной и исполнительной власти за то, что, несмотря на подчас очень непростые дискуссии, мы всегда находим решения, которые продиктованы не амбициями отдельной отрасли или не недостаточным пониманием проблем отрасли в этих органах, а продиктованы интересами нашего общества.

Открывая сегодняшнее заседание правления, я хочу всех поблагодарить за большую работу, поддержку, понимание той ответственной миссии, которая на нас возложена и которая была бы невозможна с точки зрения её реализации без поддержки всего нашего общества.

Я хочу высказать также отдельные слова благодарности своим коллегам в Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, деятельность которого была очень высоко оценена главами государств, входящих в совет. Спасибо вам всем большое!

>Окончание | 4-5

СНЕГОБОРЬБА

Сугробы не помеха

ИНФРАСТРУКТУРА МАГИСТРАЛЕЙ ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВА К ЗИМЕ



3,3 тыс. монтёров пути, машинистов и помощников машинистов из путевых машинных станций.

В целом можно отметить, что инфраструктурный комплекс компаний к зиме подготовился серьёзно. На всех дорогах и структурных подразделениях проверены осветительная аппаратура, компрессорные установки и системы связи, также создан зимний запас топливных ресурсов, угля и смазочных материалов, запасных частей и оборудования для локомотивов, подвижного состава и другой техники.

Кроме того, для своих работников ОАО «РЖД» приобрело дополнительные комплекты утеплённых спешностомов, вальчики и утеплённые рукавицы. Вся спедодежда изготовлена из современных тканей и материалов, она хорошо сохраняет тепло и отличается износостойкостью.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

СНЕГОУБОРЧАЯ ТЕХНИКА ПОДГОТОВЛЕНА В ДОСТАТОЧНОМ КОЛИЧЕСТВЕ

В Центральной дирекции по ремонту пути «Гудку» рассказали, что все снегоочистители и снегоуборочная техника укомплектованы специальными аварийными осветительными установками пневмообдувки оборудованы более 72,2 тыс. стрелочных переводов, в случае необходимости все эти машины будут немедленно отправляться на расчистку путей вне зависимости от времени суток и погодных условий.

Для борьбы со снегом на участках сети ЦДРП собирается задействовать около

ЦИФРА ДНЯ

95 тыс.

РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД» в течение 2011 года получили вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов.

Блиц

Работа на перекрёстке

ПОСЛЕ МАСШТАБНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ ДЕПО УДОВЛЕТВОРИТ ПОТРЕБНОСТИ ДОРОГИ В РЕМОНТЕ ВАГОНОВ



ступает именно после выгрузки. Ещё одно перспективное направление – Уссурийск – Барановский – Хасан. Оно связано с увеличением вагонопотока в адрес порта Посьет и ожидаемыми перевозками по реконструируемому участку северокорейской дороги Раджин – Тумантан.

– **Что изменилось в депо?**
– Реконструкция началась в 2010 году. Тогда же ввели новый цех по ремонту автормозного оборудования вагонов и отделение по ремонту автосцепки, промывочно-пропарочную станцию. В 2011-м модернизировали другие участки. Это колёсный, тележечный, сборочный цеха, малярное отделение. Во всех случаях проводился капремонт зданий, устанавливались современные оборудование. Но особенно перевозки наливных возросли в связи с проектом ВСТО. Ежемесячно из Сквородино в спецслотерне-1,3 млн тонн сырой нефти, ремонт цистерн у нас вырос в два-три раза. Вложения оказались вполне оправданными.

БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

Владимир
Антипов,
начальник
рефрижераторного
вагонного депо
Уссурийск

– Чем была вызвана необходимость реконструкции?
– Развитие депо важно, поскольку в Уссурийске смыкаются направления поездов на Находкинский, Владивостокский узлы, российско-китайский пограничный переход Гродеково – Суйфэнхэ. Вся основная выгрузка дальневосточной дороги здесь, а вагон, которому необходим ремонт, по-

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

26 декабря 2011 года

понедельник

№ 237 (24957)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Услуги для пассажиров

Беспроводной сетью Wi-Fi в 2012 году будут оснащены 160 вокзалов. Сейчас такая услуга предоставлена всего на 20 вокзалах страны – это вокзалы Московского узла, Московский и Финляндский в Санкт-Петербурге, а также Вологда, Нижний Новгород, Владимир, Череповец, Архангельск, Ярославль-Главный, Пятигорск, Ростов-Главный и Сочи. На вокзалах также начали устанавливать автоматические камеры хранения багажа и ручной клади пассажиров. На 4 вокзальных комплексах установлено 980 автоматических ячеек – на Ленинградском вокзале в Москве, Московском и Финляндском вокзалах Петербурга и в Выборге. До конца 2012 года будет установлено еще 20 тыс. ячеек.

Вакцина от гриппа

Более 26 тыс. железнодорожников привито против гриппа на Восточно-Сибирской дороге. Это работники из «группы риска», контактирующие с большим количеством людей, – поездные бригады, билетные кассиры, служащие вокзалов, воспитатели и учителя учебных заведений ОАО «РЖД». Также вакцинировали железнодорожников, отвечающих за безопасность движения, – локомотивные бригады, монтёров пути, специалистов дистанций электроснабжения, связистов.

На приобретение вакцины было выделено более 6,5 млн руб. Благодаря массовым прививкам компании удается значительно снизить экономический ущерб от гриппа во время сезонных эпидемий. Как показывает практика, эффективность вакцинации составляет 70–90%.

Выгодные предложения

Октябрьская дорога сэкономила более 62 млн руб. за счет рационализаторских проектов своих специалистов. Так, изобретение начальника тяговой подстанции Санкт-Петербург-Балтийской дистанции электроснабжения Андрея Корнилова – изолирующая вставка в тягу короткозамыкателя – повышает надежность оборудования и экономит средства на приобретение деталей. А переносные рампы для посадки инвалидов с коляской с низкой пассажирской платформы в вагон электропоезда, которые придумали главный инженер Дирекции по обслуживанию пассажиров «Карел-Пригород» Константин Протопопов, уже сейчас используются на 17 вокзалах дирекции. Экономический эффект от внедрения составил более 4,1 млн руб.

Около 1,5 млн руб. дороге сэкономил электрогазосварщик Тосненской механизированной дистанции пути Владимир Зинченко. В этом году он внедрил с соавторами 20 рацпредложений.

Полмиллиарда на медицину, жильё и образование

В проекты социального развития в 2011 году Северная дорога инвестировала более 500 млн руб. Эти средства были направлены на обновление образовательных и учебных учреждений, приобретение медицинского оборудования, реконструкцию пансионеров и санаториев, введение жилья. В частности, в строительство домов было инвестировано более 218 млн руб. Готовится к сдаче двухквартирные дома на станциях Волта, Удима, Понарезово и четырехквартирный – на станции Судиславль. Кроме того, в 2011 году были подготовлены проекты технологического жилья на станциях Едва и Малошуйка.

Строит вторые пути

Инвестиции в комплексную реконструкцию участка 9-й км – Юровский – Анапа – Темрюк – Кавказ Северо-Кавказской магистрали с января по ноябрь составили около 1,7 млрд руб. Продолжается строительство второго пути на перегоне Варениковская – Юровский (около 24 км). Проложено 10,5 км второго пути на участке Чекон – Юровский.

Завершение строительства второго пути на этом участке (13 км) планируется в 2012 году. В ноябре начались вынос коммуникаций и отсыпка земляного полотна.

Кроме того, разрабатывается проектная документация по расширению перегона со строительством второго главного пути на участке Юровский – Красная Стрела и расширению перегона со строительством второго главного пути на участке Красная Стрела – Старогорловка. Их реализация намечена на 2012–2013 годы.

Напомним, что в 2004–2009 годах выполнен первый этап реконструкции участка 9-й км – Юровский – Анапа – Темрюк – Кавказ, а в 2010 году был начат второй.

Искали мины за Днепром

В субботу днем пассажирский поезд Днепропетровск – Москва был остановлен на 40 минут после пересечения моста через реку Днепр. Причиной стало сообщение о минировании. По информации пресс-службы управления МВД на Приднепровской дороге, к тому времени поезд уже отправился со станции и пересек железнодорожный мост. После получения сообщения о минировании он был остановлен, пассажиров (280 человек) не эвакуировали. Поезд осмотрели сотрудники милиции и взрывотехники. Взрывчатые вещества не обнаружены.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Развитие

Безупречный выдох

Медики позаботились не только о здоровье, но и дисциплине пациентов



С начала нового года на Южно-Уральской и Красноярской дорогах начнется внедрение нового поколения комплексов автоматической системы предрейсовых осмотров (АСПО).

Однако если на ЮУЖД и КРЖД их установка только стартует, то на Восточно-Сибирской уже подвели первые итоги использования этого оборудования.

Как рассказала «Гудку» начальник региональной Дирекции медицинского обеспечения Елена Семенищева, ВСЖД стала полигоном для испытания АСПО в начале года.

«Заметных проблем при внедрении новой версии АСПО мы не испытывали, сказался опыт эксплуатации предыдущей системы. К тому же совместно с экспертами ЗАО НПП «Системные технологии» мы обучили фельдшеров, психофизиологов и терапевтов. Кроме того, организовали семинар для врачей цеховых участков», – отметила Елена Семенищева.

По словам начальника лечебно-профилактического отдела дирекции Натальи Ефимовой, в новой системе несколько достоинств, которых не было у предыдущей версии АСПО.

Она, например, сопряжена с алкометром. «В результате алко-

метрия теперь проводится через компьютер. Всё фиксируется там. А технику не обманешь», – говорит Наталья Ефимова. По её словам, и в целом комплекс аппаратно-программных измерений, и анализа параметров пульса и артериального давления работает быстрее, а его аналитическая программа обладает большими возможностями.

«В результате риск развития гипертонии мы выявляем на ранней стадии, значит, вовремя начинаем лечение. Появилась возможность оперативного снятия электрокардиограммы непосредственно перед рейсом с возможностью сохранения записи в общей базе данных и последующей передачей данных по сети для анализа специалистом», – говорит Наталья Ефимова.

Использование АСПО предыдущей и новой версий позволило сформировать уникальную базу данных о здоровье машинистов и их помощников. В итоге медики теперь не только мониторят ситуацию, но и своевременно проводят профилактику.

Возможности новой системы оценили и локомотивщики. «Во всех инонсах я не разбираюсь. Но простой пример. Раньше,

например, приходилось дышать в алкотестер. Эти данные никогда не отмечались. Сейчас всё иначе: данные не только фиксируются, но и доступны в интернете – с ними могут ознакомиться проверяющие даже в Москве. В общем, это дисциплинирует многих», – сказал машинист Нижнеудинского эксплуатационного депо Валерий Кошеленко.

Это подтверждает Руслан Катников, машинист Абаканского эксплуатационного депо КРЖД: «Человек лишний раз задумается и не пропустит рюмочку-другую накануне рейса. Ведь от того, в какой форме бригада заступает на работу, прежде всего зависит безопасность движения».

Как отметил заместитель начальника региональной Дирекции медицинского обеспечения на ЮУЖД Тамара Косогова, на дороге готовы к замене оборудования.

«Оно будет установлено во всех эксплуатационных локомотивных депо, кроме депо Петropavловск, которое находится на территории Казахстана. Медработники пунктов предрейсового осмотра в феврале пройдут подготовку».

Игнат Выгин

Экология

Эксперт на выезд

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ МАГИСТРАЛИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ БУДЕТ ТОЧНОЙ И ЭКОНОМИЧНОЙ

На Куйбышевскую дорогу поступил модернизированный экологический вагон-лаборатория.

«Этот вагон предназначен для контроля источников загрязнения окружающей среды в различных подразделениях магистрали. Это выбросы в атмосферу, слив сточных вод, загрязнение почвы», – рассказал «Гудку» начальник дорожной производственной лаборатории по контролю за загрязнением окружающей среды Денис Ундерович.

В соответствии с федеральным законодательством каждое предприятие, оказывающее негативное воздействие на окружающую среду, обязано контролировать источники загрязнения, чтобы не превышать предельно допу-

стимые показатели. В случае отсутствия вагона-лаборатории подразделениям дороги надо было заказывать экспертизу у сторонних организаций, а это надо платить, причем не мало.

«А с собственным вагоном-лабораторией таких проблем нет. Мы можем контролировать источники загрязнения любого предприятия – будь то дистанция пути или электротрансформаторная, вагоноремонтное или локомотивное эксплуатационное депо, путевая машинная станция или котельная», – пояснил Денис Ундерович.

Это позволяет сделать обследование, установленное в лаборатории.

К примеру, для определения загрязняющих веществ в сточных водах используется система капиллярного электрофореза

«Капель-104Т» и концентратомер нефтепродуктов «КН-2М».

Для выявления вредных выбросов в атмосферу применяются газоанализатор «ДАГ-510», метеоприбор «МЭС-200» и дифференциальный манометр ДЦМ-01М, а для определения загрязняющих веществ в выхлопах автотранспорта – газоанализатор «Автотест-01».

В вагоне предусмотрены помещения для отдыха специалистов. А это значит, что дорожным экологам не придется жить в гостинице.

«Экономия от собственной лаборатории составит порядка 5 млн руб. в год», – отметил Денис Ундерович.

Выезд вагона-лаборатории планируется ежемесячно.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,

СОВ. КОРР. «ГУДКА»

САМАРА

Реконструкция

Нужная концентрация

ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ИСКЛЮЧИТ РЕЗЕРВНЫЙ ПРОБЕГ ЛОКОМОТИВОВ



Открытие цеха стало символом освоения перспективных объемов перевозок по северному широтному ходу Дальневосточной дороги

На Дальневосточной дороге открыли цех технического обслуживания тепловозов. На одном из важнейших участков северного широтного хода созданы условия для обеспечения надежной эксплуатационной работы.

На линию был выпущен первый грузовой 3-секционный тепловоз ТЭ10 как символ начала освоения перспективных объемов перевозок грузов по северному широтному ходу Дальневосточной дороги.

Реконструкция позволит обеспечить устойчивую работу тягового подвижного состава Комсомольского региона Дальневосточной дороги и более полное и эффективное использование возможностей по его обслуживанию, оптимизировать эксплуатационные расходы.

Необходимость ввода новых мощностей вызвана ростом

сортиментов. Было составлено техническое задание на разработку проектной документации. Проектом предусмотрено проведение реконструкции недостроенных зданий и сооружений Байкало-Амурской магистрали, по которым работы были прекращены в 1984 году. Расчетная мощность ПТО увеличится с 38880 до 79570 секций в год.

Реконструкция позволит обеспечить устойчивую работу тягового подвижного состава Комсомольского региона Дальневосточной дороги и более полное и эффективное использование возможностей по его обслуживанию, оптимизировать эксплуатационные расходы.

Экономический эффект от ввода в эксплуатацию Пункта технического обслуживания

Реконструкция позволит обеспечить устойчивую работу тягового подвижного состава

на Дальневосточной дороге

перевозок грузов Комсомольского региона Дальневосточной дороги. Так, за период с 2008 по 2010 год на ванинско-согдавинском направлении грузооборот вырос с 8,5 млн ткм до 15,1 млн ткм. Прогнозируется, что в 2013 году грузооборот в этом направлении вырастет до 24 млн ткм, в 2016-м – до 30 млн ткм. В конце 2012 года запланирован ввод в эксплуатацию тоннельного обхода существующего перевального участка Оунэ – Кузнецкий, что позволит сократить работу локомотивов на 6480 локомотиво-часов в год, высвободить два-три локомотива в рабочем парке, или пять-шесть локомотивных бригад ежедневно. Экономический эффект составит около 6,195 млн руб. в месяц или 74,340 млн руб. в год.

По итогам 2011 года будут введены в эксплуатацию объекты на общую сумму более 500 млн руб.

«В дальнейшем предусмотрено завершение второй очереди объекта с вводом в постоянную эксплуатацию цехов ТО-3 и межпоездного ремонта.

Для этого во втором полугодии 2009 года на Дальневосточной дороге была начата реконструкция недостроенного и заброшенного еще в 80-х годах комплекса объектов Пункта технического осмотра локомотивов (ПТО) на станции Комсомольск-Камчатский.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

будет достигнут за счет исключения резервного пробега локомотива со станции Комсомольск-Камчатский до станции Комсомольск-сортировочный, что позволит сократить работу локомотивов на 6480 локомотиво-часов в год, высвободить два-три локомотива в рабочем парке, или пять-шесть локомотивных бригад ежедневно. Экономический эффект составит около 6,195 млн руб. в месяц или 74,340 млн руб. в год.

По итогам 2011 года будут введены в эксплуатацию объекты на общую сумму более 500 млн руб.

«В дальнейшем предусмотрено завершение второй очереди объекта с вводом в постоянную эксплуатацию цехов ТО-3 и межпоездного ремонта.

Для этого во втором полугодии 2009 года на Дальневосточной дороге была начата реконструкция недостроенного и заброшенного еще в 80-х годах комплекса объектов Пункта технического осмотра локомотивов (ПТО) на станции Комсомольск-Камчатский.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

будет достигнут за счет исключения резервного пробега локомотива со станции Комсомольск-Камчатский до станции Комсомольск-сортировочный, что позволит сократ

Соседи

Портфель под спрос

Акции КТЖ готовят к «народному» размещению на бирже

Сенат парламента Казахстана одобрил проект закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросу развития фондового рынка в Республике Казахстан». Если его примут, это позволит внести поправки в целый ряд нормативных актов, необходимых для первичного биржевого размещения акций двух крупнейших железнодорожных компаний – АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) и АО «Казтемиртранс» (КТТ).

Станет возможным провести так называемое народное IPO, когда ценные бумаги может купить любой желающий.

Поправки будут вноситься в законы «О транспорте», «О железнодорожном транспорте» и «Об акционерных обществах». Возможный вывод на фондовый рынок акций КТЖ и КТТ ожидается в 2013–2014 годах.

Президент Казахстанской фондовой биржи Кадыржан Дамиров отметил, что АО «НК «Казахстан темир жолы» является естественной монополией.

«У таких компаний особое регулирование, – подчеркнул он. – Поэтому необходимо внести определенные изменения в законодательство страны».

Управляющий директор АО «Самрук-Казына» Питер Хауз добавил, что для участия в приобретении на фондовой бирже размещаемых акций госкомпаний всё же потребуется соответствующий брокерский счёт.

«Покупка акций – это не депозит, и она не даёт прибыль в краткосрочной перспективе, это инвестиции на длительный период», – подчеркнул он.

Ориентировочный размер выводимых на первичное размещение пакетов акций КТЖ и «Казтемиртранса» может составить от 5% до 15%. Начальная цена одной акции пока не определена.

Купить акции КТЖ и КТТ, которые будут размещены на главной казахстанской биржевой площадке, сможет с определенными ограничениями любой желающий. Однако, поскольку данное размещение будет носить характер «народного», акции, выставляемые для продажи, предлагаются в первую очередь населению страны, где оперируют компании-эмитенты. Среди тех, кому согласно законодательству Казахстана будет запрещено приобретать выходящие на биржу акции, – члены правительства и судьи Верховного суда Казахстана.

Ожидается, что большой интерес к скupке выводимых на первоначальное размещение акций двух железнодорожных компаний проявят национальные казахстанские накопительные пенсионные фонды, что обуславливается гарантированной государством долгосрочной надежностью данных ценных бумаг.

Леонид Григорьев

На Сахалине увеличили число лавиноопасных участков, взятых железнодорожниками под контроль. На ДВЖД объясняют, что для безопасности движения важно знать места не только с потенциальной, но и со скрытой угрозой схода снега.

Сегодня на острове восстанавливается система для борьбы с обвалами и лавинами.

– Собственно, ещё в советское время существовала специализированная структура, следящая за лавинообвальными участками, где проходит железная дорога на Сахалине, – рассказывает начальник снеголавинной станции Сергей Чеботарёв. – Подразделение занималось предупреждением схода лавин, обустройством защитных сооружений на 80-километровом участке Южно-Сахалинск – Холмск, который построили в 1920-е годы японцы.

Эта линия имела стратегическое значение: связывала столицу губернаторства Карагуа с незамерзающим портом на западном побережье. И после освобождения южного Сахалина в 1945 году она долгое время сохраняла свою важность. Соединяя линии западного и восточного побережья, участок был кратчайшим маршрутом для переброски основных грузопотоков, поступающих с материка через паромную переправу.

Путь между Южно-Сахалинском и Холмском, проходивший через Камышовый перевал, был наиболее сложным по плану и профилю на всей сети. Здесь насчитывалось 15 тоннелей и 35 мостов. Ко всему причем участок был опасным. Летом бывали случаи обрушения скал и селевых потоков. Зимой – сходов лавин на путь.

Кстати, именно на этом участке дороги последний экзамен перед получением права на управление локомотивом держали практически все машинисты остройной магистрали. Считалось: раз прошёл участок Южно-Сахалинск – Холмск, значит готов работать самостоятельно.

– Но началась перестройка, сложная экономическая ситуация в начале 1990-х, спад перевозок, и подразделение, занимавшееся борьбой с лавинами, упразднили. К тому же в 1994 году было закрыто движение на линии Южно-Сахалинск – Холмск, – вспоминает Сергей Чеботарёв.

Впрочем, немало лавиноопасных мест на других участках магистрали. На западном побережье это вся линия Шахта – Ильинск и особо перегон у станции Чехов. В 2005-м здесь, у северного портала тоннеля №17, лавина опрокинула локомотив.

Уязвимые перегонки есть и на восточном побережье, которые обслуживает Поронайская дистанция пути. В начале 2010 года из-за обильных снегопадов в течение нескольких суток на острове было прервано движение поездов. Некоторые участки дороги оказались занесены снегом высотой более трёх метров. На 219-м км линии Корсаков – Ноглики одна из лавин сбила с

Безопасность

Ловля снега и камней

Для борьбы с лавинами магистраль привлекает синоптиков и геологов



Поезда по Сахалину идут в непростых условиях: с одной стороны от путей горы, с другой – море

«Сооружение в виде стоек и наклонных панелей словно скимает ветряной поток на гребне склона, не давая образовываться снежному козырьку. Снег в результате откладывается ниже в лавинособоре», – поясняет Сергей Чеботарёв.

Намечены и капитальные работы. В следующем году завершится строительство новой системы защитных сооружений

На Сахалине необходимы системные меры

для предупреждения сходов лавин

на тех дорогах, где действуют подобные подразделения, в частности на Восточно-Сибирской.

Также были подняты архивные материалы изыскательских работ, проводимых когда-то на Сахалинской магистрали. В них предлагались различные рекомендации, варианты защиты дороги от лавин.

За счёт сил эксплуатирующих организаций, рассказывает замначальника службы пути ДВЖД Сергей Ким, в этом году обустроили ряд склонов защитными сооружениями. На Холмской дистанции, там, где в прошлом году сходили лавины, установлено 100 м деревянных снегозадерживающих заборов и столько же – на Поронайской. Плюс у северного портала тоннеля №17 поставили снеговыдающие дюзы.

ний на 219-м км линии Корсаков – Ноглики. Цена вопроса – порядка 117 млн руб. Только заборов по склонам установлено почти 1,5 км.

– Держаться ограждения будут на металлических стойках, которые крепятся на анкерах. Это армирует склон, не даёт развиваться летом и осенью оползням-сплыкам. Кроме того, вблизи полотна предусмотрены рвы, пазухи для накопления снежных масс при расчистке пути. В дальнейших планах – подобное обустройство 112-го км линии Шахта – Ильинск. Проектно-сметная документация по нему готова, – уточнил Сергей Чеботарёв.

Конечно, все участки, где сходят лавины, инженерными сооружениями не закрыты, только наиболее опасные. Ведь это боль-

шие трудозатраты и финансовые средства. Поэтому большую роль играет мониторинг. Например, для отслеживания количества снега на склонах устанавливаются снегомерные рейки, для определения его состояния в снежной толще вырываются шурфы.

На основе собранных данных принимается решение о принудительном спуске снежной массы. Если её объём небольшой – как правило, нужно убрать образовавшийся козырёк, делается его подрез. Если лавина ожидается большая, то на опасных участках снег спускается посредством взрывчатки. Здесь снеголавинный центр тесно работает совместно с Сахалинским управлением гидрометеослужбы.

Не обойтись и без научной поддержки. Дорога заключила договор с лабораторией лавинных и селевых процессов Сахалинского филиала Дальневосточного геологического института.

– Совместно с их специалистами мы обследовали часть участков в горной местности. Насколько там существует вероятность схода лавин. В результате на карте лавиноопасности число таких мест в зоне железнодорожного увеличилось. Если до этого лавиноопасными в Сахалинском регионе ДВЖД считались 35 участков протяжённостью почти 13 км, то по итогам этого полевого сезона их стало 42 общой длиной 19 км, – резюмирует Сергей Ким.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Рейтинг

В победителях – Московская

В рейтинге предприятий пригородного комплекса за текущий год первое место заняла Московская дорога.

С начала года рейтинг предприятий проводится с учётом результатов не только всех пригородных компаний, работающих в пределах конкретной железной дороги, но и совместной деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.

Лидирующие позиции по итогам года заняли Западно-Сибирская (2-е место), Октябрьская (3-е) и Приволжская (4-е) дороги. В пятёрку лидеров также вошла Красноярская магистраль.

Как сообщила «Гудку» главный специалист департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Елена Лонина, одним из ключевых решений в текущем году стало выделение в федеральном бюджете субсидий за услуги пригородной инфраструктуры общего пользования при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, что и повлияло на итоги рейтинга. В результате

этого были снижены расходы в части оказания услуг инфраструктуры.

За показатель экономической эффективности максимальный балл получили предприятия пригородного комплекса, работающие на полигонах Московской и Октябрьской дорог. Это привело к смене постоянного лидера текущего года Западно-Сибирской дороги, а Октябрьская магистраль переместилась с шестого места на три позиции вверх, вытеснив тем самым Дальневосточную из пятёрки лидеров.

По словам Елены Лониной, снижение в рейтинге Западно-Сибирской дороги способствовали не только резкие сокращения доходов на Московской, но и произошедший в конце года случай нарушения правил безопасности и эксплуатации моторвагонного подвижного состава, который лишил дорогу 6 баллов. В остальном в рейтинге значительных изменений не произошло. Так, Дальневосточная и Свердловская дороги заняли 6-е и 7-е места соответственно. Восточно-Сибирская дорога переместилась на одну позицию вниз – на 8-е место. Горьковская и Куйбышевская дороги заняли 10-е и 11-е места соответственно. Калининградская сохранила пока-

затели на прежнем уровне и заняла 12-е место.

Последние места рейтинга предприятий пригородного комплекса разделили между собой Северная, Юго-Восточная, Забайкальская

и Южно-Уральская дороги, что соответствует картине прошлого рейтинга.

В департаменте пассажирских сообщений отметили, что в текущем году на сети установлено 1120 билетопечатающих автоматах, большая часть которых находится на Московской и Октябрьской дорогах.

159 вокзалов, станций и остановочных пунктов оборудовано 3094 турникетами.

В 2011 году 24 пригородными компаниями (ППК) выполняется 100% общесетевых перевозок пассажиров в 73

регионах страны. В уставных капиталах компаний участвуют 26 регионов, а также

одно муниципальное образование. В 2012 году перевозить пассажиров также станут ОАО «Забайкальская ППК» и ОАО «Пассажирская компания «Сахалин».

МАРЬЯНА БАЛАШИНА

Рейтинг работы пригородного комплекса за 12 месяцев 2011 года

Использование подвижного состава		Качество обслуживания и безопасность пассажиров				Интегральный показатель экономической эффективности		Интегральное значение рейтинга, баллы		Место в рейтинге			
Населённость вагона в текущем месяце	Производительность вагона в прошлом месяце	Кол-во жалоб / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце	Кол-во благодарностей / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце	Кол-во случаев в текущем месяце	нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.	Кол-во случаев в текущем месяце	нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.	Уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций, руб. финального результата / руб. дохода					
ПривЖД	35,1	ВСЖД	2073,6	ЗСЖД	23,6	ПривЖД	21,0	КрЖД	0	МЖД	0,26	МЖД	73,48
ДВЖД	28,8	МЖД	2001,6	ЮЖД	52,6	КЖД	11,3	ВСЖД	1	ОЖД	0,01	ЗСЖД	66,55
ЗСЖД	26,7	ПривЖД	1807,8	ЮВЖД	58,2	СЖД	7,5	ДВЖД	1	СвЖД	-0,09	ОЖД	62,66
ВСЖД	25,8	КоТЖД	1581,8	МЖД	61,1	КбшЖД	5,3	ЗабЖД	1	КрЖД	-0,11	ПривЖД	61,85
КбшЖД	25,6	ЗСЖД	1567,6	ЗабЖД	82,6	СвЖД	3,8	ЗСЖД	1	ГЖД	-0,13	КрЖД	58,95
СКЖД	24,6	ДВЖД	1532,4	СКД	99,5	ЗабЖД	3,6	ПривЖД	1	ЗСЖД	-0,14	ДВЖД	57,15
КрЖД	22,8	СКЖД	1460,5	ДВЖД	100,6	ГЖД	3,4	ЮВЖД	1	СКЖД	-0,23	СвЖД	56,60
МЖД	22,1	ГЖД	1359,2	ОЖД									

Итоги

От точки невозврата –

Для усиления инфраструктуры российских железных дорог

> НАЧАЛО | 1

элементах коммерческой, производственной иправленческой деятельности;

– во-вторых, кардинально повысить качество услуг и конкурентоспособность как на российских, так и на международных рынках;

– в-третьих, обеспечить концентрацию усилий и мотивацию всех работников холдинга на реализацию Корпоративной стратегии и постоянный поиск возможностей для оптимизации и улучшения работы;

– в-четвёртых, обеспечить экономически обоснованные отношения с государством в сферах развития инфраструктуры, оказания социально значимых услуг, тарифного регулирования естественно-монопольных видов деятельности.

При этом необходимо, чтобы дальнейшие шаги по структурному реформированию отрасли реализовывались взвешенно, с учётом чёткого понимания последствий для технологической устойчивости и эффективности работы ОАО «РЖД».

И, наконец, важно обеспечить выход на необходимые темпы развития инфраструктуры и обновления основных фондов, сформировать за счёт собственных, заемных и бюджетных средств объёмы инвестиций, достаточные для развития. Здесь я считаю необходимым ещё раз подчеркнуть, что износ основных средств компании давно уже по всем теоретическим и практическим положениям превышает критический уровень.

Без решения этих задач недостижимы высокие темпы роста бизнеса холдинга и удовлетворение потребностей в перевозках наших ключевых потребителей и партнёров.

Нами развернута системная работа по планируемой реализации стратегических задач и обеспечению требуемой динамики продвижения к поставленным целям. С 2012 года в контракты и Правительства РФ осуществлена приватизация ОАО «Первая грузовая компания», продав 75% минус 2 акции. По оценкам представителей правительства, профессионального сообщества, это единственный наставляемый, и нас поддерживает профессиональное сообщество, на неоднозначности локомотивной тяги

Компания в соответствии с решениями совета директоров и Правительства РФ осуществила приватизацию ОАО «Первая грузовая компания», продав 75% минус 2 акции. По оценкам представителей правительства, профессионального сообщества, это единственный наставляемый, и нас поддерживает профессиональное сообщество, на неоднозначности локомотивной тяги

Компания в соответствии с решениями совета директоров и Правительства РФ осуществила приватизацию ОАО «Первая грузовая компания», продав 75% минус 2 акции. По оценкам представителей правительства, профессионального сообщества, это единственный наставляемый, и нас поддерживает профессиональное сообщество, на неоднозначности локомотивной тяги

Наиболее масштабная и сложная работа проведена для создания конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами. ОАО «РЖД» полностью выполнило свои обязательства.

Мы испытываем и испытываем по-прежнему серьёзное давление на нашу экономическую деятельность. При инфляции в стране порядка 6% цены в промышленности возросли более чем на 13%, а это прямое влияние почти на две трети расходов ОАО «РЖД». В то же время индексация грузовых тарифов составила только 8%.

Пассажирооборот в текущем году остался на уровне 2010 года и составил 139 млрд пасс.-км.

Мы испытываем и испытываем по-прежнему серьёзное давление на нашу экономическую деятельность. При инфляции в стране порядка 6% цены в промышленности возросли более чем на 13%, а это прямое влияние почти на две трети расходов ОАО «РЖД». В то же время индексация грузовых тарифов составила только 8%.

ОАО «РЖД» заработало в текущем году 1 трлн 283 млрд руб. В результате проведения оптимизационных мероприятий, превышения плановых параметров по продаже пакетов акций дочерних обществ и с учётом государственной поддержки чистая прибыль компаний по итогам года составила 17,7 млрд руб. Это выше плана, но следует учесть, что прибыль сформировалась как за счёт нашей операционной деятельности, так и переоценки тех основных средств, которые были выведены в дочерние компании и затем приватизированы.

В текущем году правление одобрило Корпоративную стратегию развития на период до 2030 года с детальным определением приоритетов и целевых задач до 2015 года. Утвержденный документ ясно показывает цели холдинга по долгосрочному устойчивому развитию и укреплению рыночных позиций при одновременном росте эффективности. Мы ставим перед собой крайне сложные задачи, для достижения которых необходимо:

– во-первых, продолжить качественные изменения во всех



мотивагонного подвижного состава, которого в этом году мы закупили более 520 вагонов. Те, кто платит, те, кто сотрудничает, должны предоставить гражданам, проживающим на этих территориях, новый подвижной состав, высококачественную услугу, чтобы люди видели, как усилия руководства субъекта Федерации приносят им конкретные плоды.

Хочу подчеркнуть очень важный факт – в этом году в большинстве регионов нам удалось обеспечить ценовую доступность пассажирских железнодорожных перевозок: уровень пригородных тарифов в среднем по сети повысился на 3,2%, что существенно ниже инфляции.

Продолжается активная работа по приведению к современным стандартам комфорта и безопасности вокзалов. В текущем году многие из этих изменений стали наглядны для пассажиров. Это касается и организации порядка на при вокзальных терминалах. Особые слова благодарности хочу сказать руководителям тех субъектов Федерации, которые первыми поддержали нашу инициативу по передаче привокзальных площадей в операторование ОАО «РЖД». В ряду первых хочу отметить мэра Москвы Сергея Семёновича Собянина и московское правительство.

Также улучшается работа касс, появляются современные сетевые объекты торговли, сферы услуг. Внедрена технология заказа и оплаты проездных документов на скорые пригородные поезда через интернет-портал ОАО «РЖД». Наряду с этим через билетопечатающие автоматы уже покупается 14% билетов, введена система из 49 видов абонементных билетов на пригородные перевозки.

В целом задачи правления по повышению качества услуг и сохранению рыночных позиций в 2011 году выполнены.

Безусловно, одним из главных инструментов реализации стратегических задач холдинга является кадровая и социальная политика. В 2011 году среднемесячная заработка плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, составила более 33,5 тыс. руб. Это более чем в 1,4 раза выше, чем в среднем по экономике России. И в этом соотношении мы пока не дотягиваем до теоретического максимума, но уже преодолели минимум.

При этом производительность труда, как и в предыдущие годы, растёт более высокими темпами. Если реальная заработка плата повысилась на 5%, то производительность труда возросла на 14%. Считаю необходимым отметить, что правительство в лице первого вице-премьера Игоря Ивановича Шувалова всегда подчёркивало этот факт. Это не популизм – повышение заработной платы работникам отрасли обеспечивается именно через рост производительности труда, и это нормальная экономическая формула.

В 2011 году компания выполнила все обязательства, закреплённые в Коллективном договоре. Стоимость обеспечения социальной защищённости работников и ветеранов отрасли составила 87 млрд руб. При этом на каждого работающего приходится в среднем 46 тыс. руб., на неработающего пенсионера – 8 тыс. руб.

Нормально функционирует наша пенсионная система. Отмечу также, что в 2009 году был разработан компенсируемый социальный пакет по принципу «кафе». Он был успешно апробирован на Октябрьской, Горьковской и Красноярской железных дорогах, а с 2011 года внедрён на всей сети.

версальными вагонами мы вынуждены были реализовать так называемую агентскую схему, в отношении которой уже сломано много копий. Однако факт является то, что в результате и в профессиональном сообществе, и у грузовладельцев, и в правительстве сформировалось чёткое представление о необходимости консолидации определённого парка универсальных вагонов под управлением ОАО «РЖД», без чего невозможно обеспечить потребности растущей экономики.

Ещё одной приоритетной задачей текущего года была определена динамичная реализация мероприятий, направленных на достижение целевого состояния системы управления холдингом. Могу с уверенностью сказать, что в целом мы достигли запланированных результатов.

2011 год ознаменовался важным событием – завершением формирования эксплуатационной вертикали локомотивного комплекса. В два этапа: с 1 октября и с 1 ноября в состав Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» переведены все дорожные дирекции тяги. При этом мы по-прежнему настаиваем, и нас поддерживает профессиональное сообщество, на неоднозначности локомотивной тяги

этого проводится работа по налаживанию сквозных процессов планирования, повышению согласованности бюджетных параметров, введению в действие новых нормативов и регламентов.

Важной здесь является роль начальников железных дорог, которые сегодня выступают одним из главных локомотивов становления новой системы управления, решают значительно более широкий круг возложенных на них задач, несут вместе с руководством компании ответственность за общекорпоративный результат.

При этом они не должны подменять руководителей дирекций, на которых возложена полная ответственность за конкретные обязательства финансово-хозяйственной деятельности.

Для повышения эффективности взаимодействия вновь сформированных вертикалей создан Центр по технологической ко-

Грузооборот увеличен более чем на 7%, то есть с превышением на 1,5% к плану

от инфраструктуры. Считаю необходимым заявить об этом с трибуны итогового заседания ОАО «РЖД».

Созданные ранее филиалы – в первую очередь Центральная дирекция управления движением, Дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Центральная дирекция по управлению терминално-складским комплексом – прошли этап становления, устойчиво работают и начинают доказывать обоснованность проведённых преобразований.

Сформирован аппарат Центральной дирекции инфраструктуры, который уже сейчас играет важную роль в управлении деятельности инфраструктурного комплекса.

Утверждена Концепция организационного развития холдинга на период до 2015 года, которая определяет основные направления и целевые параметры совершенствования всех элементов системы управления компаний и дочерних обществ. И если в прошлом году мы говорили о необходимости ментально пройти точку невозврата в преобразовании системы управления, то сейчас руководители самых разных уровней демонстрируют понимание обоснованности изменений и своего места в новой системе координат.

Безусловно, столь масштабная трансформация не может идти без определённых трудностей и сбоев. После реорганизации любой системе нужно время для стабилизации и наработки устойчивых механизмов функционирования и связей в новой конфигурации. Для ускорения

ординации. На территориальном уровне на это направлена деятельность технологических служб железных дорог. Считаю, что в текущем году мы сделали очередной серьёзный шаг на пути к формированию современной, эффективной и устойчивой системы управления.

В числе приоритетов уходящего года была определена необходимость повышения доли железнодорожного транспорта на рынке дальних пассажирских перевозок за счёт эффективной маркетинговой политики и повышения качества услуг. Этому задачу нам не удалось решить в полной мере. Падение в дальних перевозках составило 1,2%, хотя в пригородном сообщении мы достигли роста на 4,9%. В то же время на авиационном транспорте увеличение пассажирских перевозок составило 13%. Не последнюю роль в этом сыграл тот факт, что Федеральная пассажирская компания была вынуждена лимитировать объём социально значимых перевозок в общих и плацкартных вагонах по причине ограниченностей бюджетных средств, выделяемых на компенсацию возникающих от ценового регулирования убытков.

Как известно, из ничего бывает только ничего. И когда мы сравниваем параметры роста авиационных и железнодорожных пассажирских перевозок, должны отдавать себе отчёт в том, что там, где государство совершенно плавильно выделяет дотации на билеты для жителей дальних регионов нашей страны, это, конечно же, положительно влияет на объём перевозок. А

ординации. На территории, на котором устроено это направление, деятельность технологических служб железных дорог. Считаю, что в текущем году мы сделали очередной серьёзный шаг на пути к формированию современной, эффективной и устойчивой системы управления.

В числе приоритетов уходящего года была определена необходимость повышения доли железнодорожного транспорта на рынке дальних пассажирских перевозок за счёт эффективной маркетинговой политики и повышения качества услуг. Этому задачу нам не удалось решить в полной мере. Падение в дальних перевозках составило 1,2%, хотя в пригородном сообщении мы достигли роста на 4,9%. В то же время на авиационном транспорте увеличение пассажирских перевозок составило 13%. Не последнюю роль в этом сыграл тот факт, что Федеральная пассажирская компания была вынуждена лимитировать объём социально значимых перевозок в общих и плацкартных вагонах по причине ограниченностей бюджетных средств, выделяемых на компенсацию возникающих от ценового регулирования убытков.

Как известно, из ничего бывает только ничего. И когда мы сравниваем параметры роста авиационных и железнодорожных пассажирских перевозок, должны отдавать себе отчёт в том, что там, где государство совершенно плавильно выделяет дотации на билеты для жителей дальних регионов нашей страны, это, конечно же, положительно влияет на объём перевозок. А

Итоги

К устойчивой модели развития

НЕОБХОДИМЫ ОБЩИЕ УСИЛИЯ РЕГУЛЯТОРОВ И УЧАСТНИКОВ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК

жилищных условий работников является здесь одним из важнейших. В 2011 году порядка 2 тыс. железнодорожников получили ипотечные субсидируемые кредиты для приобретения жилья в собственность. Кроме того, около 1300 человек получили безвозмездные субсидии на погашение задолженности в связи с рождением детей. Также мы строим технологическое жильё для закрепления кадров в отдалённых районах.

Огромное внимание мы уделяем развитию молодёжи, привлечению её в отрасль. И если ещё года три назад среди студенческой молодёжи, получающей высшее образование, ОАО «РЖД» не значилось в качестве желаемого работодателя, то сегодня мы устойчиво входим в пятёрку наиболее интересующих молодёжь компаний.

Реализуются корпоративные социальные проекты «Дороги будущего», «Открытые двери компаний», «Сеть ЗД: Дорога, Дом, Друзья», «Семейный альбом». Эти проекты охватывают все категории молодых специалистов. За период реализации участниками таких программ стали более 40 тыс. человек.

Важнейший вопрос – это обеспечение безопасности перевозок. Вынужден констатировать, что в текущем году мы не полностью решили все запланированные задачи. Наиболее сложной проблемой остаётся преувеличенный человеческий фактор – невыполнение предписанных инструкций и технологий.

В то же время без крушений и аварий отработали 13 железных дорог. В целом по компании наметилась положительная тенденция снижения отказов в работе технических средств.

К сожалению, одной из наиболее тяжёлых по возможным последствиям проблем на сегодня остаётся низкое качество литьих деталей тележек грузовых вагонов. 2011 год стал пиковым по количеству их изломов – 21 случай, четыре случая привели к крушениям и авариям грузовых поездов, 14 – к сходам подвижного состава. 95% изломавшихся литьих деталей, изготовленных на предприятиях «АЗовЭлектро-Сталь», «Алтайвагон», «Уралвагонзавод» и «Промтрактор-Промлит», эксплуатировались не более 3 лет.

Ответственность за выпуск бракованных изделий должны нести бракоделы. Как известно, в нашем законодательстве на руководителя компании, владеющей инфраструктурой, возложена уголовная ответственность за непринятие мер по обеспечению безопасности граждан. Почему же бракоделы, эксплуатация продукции которых может привести к тяжелейшим последствиям, не несут такой ответственности? Считаю, это серьёзный вопрос для рассмотрения властных структурах.

По-прежнему высоки риски аварийности на железнодорожных переездах. В текущем году произошло 220 дорожно-транспортных происшествий, приведших к пяти сходам в поездах. При этом погибли почти 50 человек: водителей и пассажиров автотранспорта. Но не было ни одного случая по вине железнодорожников. Всё – прямое нарушение Правил дорожного движения. Эти цифры свидетельствуют о необходимости продолжения взаимодействия с государственными органами системной работы для повышения уровня безопасности перевозочного процесса.

Не менее значимой задачей текущего года правительство определило формирование устойчивой модели развития холдинга «РЖД», в том числе по вопросам государственной поддержки модернизации и расширения инфраструктуры. Компанией проведена большая работа в этом направлении с привлечением авторитетных экспертов сил и достигнуты определённые результаты.

Во-первых, у наших специалистов и сторонних экспертов вы-



работано практически единое системное понимание, что на основных направлениях сети РЖД фактически исчерпаны пропускные способности инфраструктуры.

Во-вторых, получено обоснование социально-экономической эффективности формирования современной сети высокоскоростных линий и снятия инфраструктурных ограничений для роста скоростей пассажирских поездов.

В-третьих, сделаны оценки рисков при сохранении инерционной динамики инвестиций в развитие сети, основным из которых является риск невозможности со стороны отрасли в полном объёме удовлетворить спрос на перевозки и потребности экономики.

На сегодняшний день недовложение составляет около 400 млрд руб. Если мы не разовьём инфраструктурные возможности, не обеспечим приобретение тягового подвижного состава, в 2015 году мы уже не сможем перевезти более 200 млн тонн грузов, предъявленных к перевозке. Нам необходима поддержка и решения по развитию инфраструктуры на подходах к портам Усть-Луга, Тамань, Мурманск, по модернизации и развитию БАМа, участков Междуреченск – Тайшет, Тобольск – Сургут и др.

Во всех этих случаях мы показывали масштабы экономических потерь, обусловленных неразвитостью инфраструктуры. В этом зале присутствуют грузовладельцы, которые хорошо знают, что у нас сегодня делается на направлении в дальневосточные порты. При этом опять-таки мы вправе задать вопрос: почему одни частные владельцы портовых терминалов тратят деньги на обеспечение современной технологии перегрузки угля, а другие стригут купоны, но продолжают использовать грейферный способ? Почему коммунальные предприятия не могут потре-

бовать от владельцев портов соответствующего развития технологий?

15 июня на заседании научно-технического совета ОАО «РЖД» была одобрена Концепция модернизации и развития железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года с учётом строительства выделенных высокоскоростных магистралей.

Позволю себе сказать, что компанией подготовлен фактически прообраз государственной программы развития высокоскоростного и скоростного движения в России.

Перспективы реализации масштабных инфраструктурных проектов постоянно находятся в повестке дня наших встреч с руководителями регионов. По инициативе ОАО «РЖД» по вопросам развития инфраструктуры проведено множество совещаний в государственных инстанциях и органах, на площадках конференций и фору-

мов, в том числе на площадке РСПП и в рамках рабочих групп по подготовке Стратегии-2020.

При этом предложенные компанией методы увеличения инвестиций в развитие инфраструктуры, такие как «сетевой контракт», инфраструктурные облигации, применение механизмов государственно-частного партнёрства, в том числе контрактов жизненного цикла, пока все еще находятся в стадии рассмотрения. В проектах государственной программы развития транспорта и профильной ФЦП до 2019 года мы также не видим перспектив существенного увеличения бюджетных ассигнований.

Таким образом, задачу правления можно считать выполненной лишь частично. Мы сформировали у государства инициативу и партнёрами, но не смогли совместно найти решение по кардинальному наращиванию инфраструктурных инвестиций. Не хотелось бы, чтобы в очередной раз реализовалась народная мудрость, гласящая: «Пока гром не грянет, музик не прекрестится».

Первый министр путей сообщения Российской империи Павел Петрович Мельников как-то сказал: «Железным дорогам суждено иметь громадное влияние на внутренний быт государства, и это влияние должно быть особенно значительно в применении к обширному государству, какова Россия». Это высказывание сохранило свою актуальность и сегодня. Для нас это означает, что работу по изысканию источников финансовых ресурсов для расширения «западных мечт» и развитию инфраструктуры необходимо продолжать, и мы надеемся на поддержку наших коллег – потребителей железнодорожных услуг, прежде всего грузовладельцев.

Большая работа проделана за год в рамках поставленных руководством государства масштабных задач по инновационному развитию и внедрению современных научно-технических решений. Мы, пожалуй, единственная компания, которая уже сегодня по величине расходов на научно-технические исследования и программы в процентном отношении к доходам вышла на уровень соответствующих зарубежных корпораций. А к 2015 году доля инвестиций на НИОКР превысит в ОАО «РЖД» 1% от доходов.

Компания совместно с лидерами российского машиностроения добилась серьёзных успехов в создании подвижного состава, который традиционно выпускался за рубежом: пассажирских электропоездов, магистральных и маневровых тепловозов, вагонов габарита РИЦ и других. Дан старт возрождению российского дизелестроения.

В текущем году впервые с Западно-Сибирской дороги до порта Усть-Луга через Уральские горы на расстояние 4000 км был проведён поезд весом 9000 тонн с использованием современного электровоза «Гранит».

Многие инновационные решения созданы в сфере информатизации процесса перевозок, управления качеством услуг, мониторинга состояния основных средств и производственных процессов. Инновационные наработки, выполненные либо компанией, либо по её инициативе, были презентованы на железнодорожном салоне «Экспо-1520» в Шербинке.

Совместно с ведущими российскими компаниями и зарубежными партнёрами (Росnano, Rosatom, КАМАЗ, Philips, Самарский научно-технический комплекс им. Кузнецова) создан передвижной выставочно-лекционный комплекс ОАО «РЖД», в котором демонстрируются лучшие достижения не только железнодорожников, но и других компаний.

Можно сделать вывод, что задачи инновационного развития в целом выполнены. В компании есть хороший задел инновационных наработок и идей. Однако масштабы внедрения наработанных инновационных технологий и решений не всегда достаточны. Мы видим острую необходимость радикального повышения эффективности использования всех ресурсов, роста производительности труда, обновления основных фондов и изменения их структуры. В связи с этим на сети необходимо активнее разворачивать внедрение эффективных и результативных инновационных технологий, тиражировать решения, приносящие позитивные результаты.

Уважаемые члены правления и участники заседания! Подводя итог работе компании в 2011 году, предлагаю считать приоритетные задачи, поставленные правлением на основании решений правительства и совета директоров, в целом выполнеными.

Теперь о задачах 2012 года. Уже сегодня отчётливо понятно, что мы начинаем год в условиях глобальной неопределенности, высокого уровня экономических рисков и ожиданий кризиса. Замедляется экономический рост в странах Евросоюза и Китая, усиливаются негативные макроэкономические тенденции в США. В совокупности эти факторы будут усиливать развитие диспропорций в системе международной торговли, негативно влиять на коньюнктуру ряда сырьевых и промышленных товаров, что не лучшим образом отразится на динамике международных перевозок.

В России также происходит усугубление ряда негативных тенденций. Мы видим замедление динамики промышленного производства, снижение экспортного отдельных видов продукции, рост кредитных ставок, увеличение отката капитала. Тем не менее мы пришли за основу при планировании достаточно оптимистичный среднесрочный прогноз Минэкономразвития на 2012–2014 годы. Мы не строим радужных планов и не надеемся на получение лёгкой прибыли, но рассчитываем на работу в условиях роста ВВП на 3,7% при инфляции в пределах 5–6%.

Кроме того, необходимо обеспечить эффективную работу созданных 8 межрегиональных координационных советов, которые сформированы специально для того, чтобы регулировать наши взаимоотношения на региональном уровне с органами власти, перевозчиками, операторами и грузовладельцами.

Следующей задачей является улучшение качества эксплуатационной работы. Здесь мы видим свои собственные ограничения, и должны принять все необходимые меры на базе новейших информационных технологий и подходов к организации перевозок, реализовать все задачи, связанные с перевозками грузов. Для этого необходимо обеспечить повышение маршрутной скорости, скорости продвижения грузов, улучшение планирования объёмов перевозок. Безусловно, нужно повысить качество содержания локомотивов и обеспечить сокращение числа их отказов.

Необходимо эффективнее планировать и использовать «окна» для работы на инфраструктуре, оптимизировать логистику в парке порожних полуваагонов для того, чтобы избежать встречных порожних потоков, улучшить работу грузовых и сортировочных станций.

Безусловным приоритетом для нас является сотрудничество в рамках Совета по железнодорожному транспорту. Хотел бы обратиться к присутствующим здесь коллегам с тем, что в связи с созданием Единого экономического пространства нам следует подумать о формировании новой, возможно коммерческой структуры в рамках взаимодействия трёх железнодорожных дорог ЕЭП. Возможно, это будет ассоциация или же иная структура. В любом случае нам необходимо вырабатывать новые инструменты экономического взаимодействия.

Я также хочу поблагодарить за сотрудничество председателя правления железнодорожных дорог Германии господина Грубе, председателя правления «Австрийских железных дорог» господина Керна, президента представительства компании «Сименс» в России господина Меллера, начальника Улан-Баторской железной дороги господина Очирху, а также наших коллег из других стран.

Безусловно, мы будем продолжать все начатые инфраструктурные проекты. Это касается и нашей работы в Монголии. Это касается и нашей работы по строительству терминала в порту Раджин и соответствующего участка железной дороги. Безусловным приоритетом является также развитие проекта широкой колеи до Вены. Надеюсь, что при изменении обстановки в Ливии мы сможем продолжить свою работу по строительству железнодорожной дороги Сирт – Бенгази. Мы будем развивать сотрудничество в Иране, Сербии, Катара, Арабских Эмиратах, Кувейте, Индонезии и других странах. Рассчитываем, что здесь мы также будем сотрудничать с нашими коллегами из зарубежных компаний.

Мы должны в ещё большей степени закрепиться на рынке грузовых и пассажирских перевозок. Эти задачи стоят и перед ФПК, ПГК, ВГК, «Трансконтейнером», «РЖД-Логистикой», «Русской Тройкой» и т.д. Значительный потенциал существует для роста роли железнодорожных перевозок. Я думаю, что такие поезда, какими мы создали с французами, в перспективе должны дать конкретные результаты в 2012 году.

Следует завершить формирование новой организационной структуры и системы управления ОАО «РЖД». Необходимо

Решающая роль принадлежит людям, которые способны превратить новую систему управления в мощный инструмент развития компании

кам продолжить создание правовых и организационных условий для реализации pilotных проектов по формированию института локальных перевозчиков по принципу конкуренции «за маршрут» и «на маршруте». При этом нужно не допустить ухудшения работы сети при реализации данных проектов. Нам требуется продолжить реформирование в сфере пассажирских перевозок и обеспечить реализацию единой стандартной обслуживания.

Нужно продолжить реформирование в сфере грузовых перевозок с формированием единой стандартной обслуживания.

Нужно продолжить реформирование в сфере грузовых перевозок с формированием единой стандартной обслуживания.

Следует сформировать со-вместно с грузоотправителями, собственниками подвижного состава, государственными орга-нами исполнительной власти механизмы повышения эффективности процесса перевозок в условиях конкурентного рынка и обеспечение создания всех необходимых условий для работы на безубыточной основе. Также необходимо обеспечить продажу пакетов акций дочерних и зависимых обществ.

Следует сформировать со-вместно с грузоотправителями, собственниками подвижного состава, государственными орга-нами исполнительной власти механизмы повышения эффективности процесса перевозок в условиях конкурентного рынка и обеспечение создания всех необходимых условий для работы на безубыточной основе. Также необходимо обеспечить продажу пакетов акций дочерних и зависимых обществ.

Приоритетной задачей является и повышение безопасности на транспорте, в том числе антитеррористической защищённости объектов инфраструктуры, совместно с причастными органами государственной власти, спецслужбами и органами правопорядка. За прошедший год в этом направлении сделано немало, и работа по обеспечению безопасности будет продолжена.

В рамках задач государственной важности в 2012 году, конечно, завершение наших обязательств по строительству инфраструктуры для саммита АТЭС во Владивостоке. Здесь я уверен, что мы все обязательства выполним.

Важным приоритетом в работе компании должна оставаться международная деятельность. Я с огромным уважением и удовольствием ещё раз хочу поблагодарить руководителя «Французских железных дорог» господина Гийома Пепи за организацию нового поезда Москва – Берлин.

У нас активно развивается сотрудничество в рамках Международного союза железнодорожных дорог. Мы сотрудничаем с железнодорожными компаниями Запада, такими как «Дойче Бан», польскими компаниями, словацкими и др.

Конечно же, приоритетом для нас является сотрудничество в рамках Совета по железнодорожному транспорту. Хотел бы обратиться к присутствующим здесь коллегам с тем, что в связи с созданием Единого экономического пространства нам следует подумать о формировании новой, возможно коммерческой структуры в рамках взаимодействия трёх железнодорожных дорог ЕЭП. Возможно, это будет ассоциация или же иная структура. В любом случае нам необходимо вырабатывать новые инструменты экономического взаимодействия.

Я также хочу поблагодарить за сотрудничество председателя правления железнодорожных дорог Германии господина Грубе, председателя правления «Австрийских железных дорог» господина Керна, президента представительства компании «Сименс» в России господина Меллера, начальника Улан-Баторской железной дороги господина Очирху, а также наших коллег из других стран.

Безусловно, мы будем продолжать все начатые инфраструктурные проекты. Это касается и нашей работы в Монголии. Это касается и нашей работы по строительству терминала в порту Раджин и соответствующего участка железной дороги. Безусловным приоритетом является также развитие проекта широкой колеи до Вены. Надеюсь, что при изменении обстановки в Ливии мы сможем продолжить свою работу по строительству железнодорожной дороги Сирт – Бенгази. Мы будем развивать сотрудничество в Иране, Сербии, Катара, Арабских Эмиратах, Кувейте, Индонез

ВАШЕ ПРАВО

Обжалованию подлежит

Необоснованное взыскание можно оспорить

– Кто вправе применить к работнику дисциплинарное взыскание и как оно оформляется?

Владимир Котов

– Дисциплинарное взыскание применяется руководителем организации. Другие должностные лица могут применять дисциплинарные взыскания, если такие полномочия им предоставлены соответствующими документами (уставом организации, приказом руководителя и др.).

О применении дисциплинарного взыскания издаётся приказ (распоряжение) работодателя. В приказе (распоряжении) указываются основания применения взыскания, то есть конкретный дисциплинарный проступок, за совершение которого работник подвергнут дисциплинарному взысканию, и его вид (замечание, выговор и др.). Приказ о наложении взыскания объявляется работнику под роспись в течение трёх рабочих дней со дня его издания, не считая времени отсутствия работника на работе. Если работник по тем или иным причинам отказывается ознакомиться с приказом (распоряжением) о применении к нему дисциплинарного взыскания, работодатель обязан составить соответствующий акт.

Если, по мнению работника, дисциплинарное взыскание применено к нему необоснованно или мера взыскания не соответствует тяжести совершенного проступка, он вправе обратиться за защитой к правовому инспектору труда Роспотребнадзора, обжаловать дисциплинарное взыскание в государственной инспекции труда и (или) органам по рассмотрению индивидуальных трудовых споров в установленном законом порядке.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспотребнадзора

Итоги

Почёт за хороший учёт

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА ВЫЯВИЛ ЛУЧШИХ БУХГАЛТЕРОВ КОМПАНИИ



Лучшего бухгалтера по итогам года определил Центр корпоративного учёта и отчёточности «Желдорчут». Фото: Е. Маркова

Это уже второй конкурс профмастерства среди бухгалтеров. Участие в нём приняли почти столько же специалистов, сколько и в прошлом году, – 147 человек. По традиции, заложенной для подобных конкурсов в РЖД, определение лучших начинается на региональном уровне. А под самый занавес года «Желдорчут» пригласил финалистов в Москву.

По словам организаторов, жюри оценивало не только цифровые результаты работы кандидатов, но и такие качества, как компетентность, креативность и клиентоориентированность.

Соответственно появились две специальные номинации: «Корпоративная компетенция – клиентоориентированность», в ней лучшей стала Татьяна Пахомова, представляющая Абаканский территориальный центр обслуживания, и «Корпоративная компетенция – компетентность и способность к развитию», в которой победила Марина Мартыненко из Дальневосточного регионального общего центра обслуживания.

Кроме того, была введена номинация «Руководитель бухгалтерского подразделения», и здесь победителем стал Сергей Храмов, возглавлявший отдел учёта основных средств Астраханского территориального центра обслуживания.

Также решено было отмечать отдельно молодых специалистов. «Дело в том, что у нас идёт смена поколений, приходит молодёжь, так что средний возраст наших работников составляет уже 30–35 лет», – рассказывает руководитель «Желдорчута» Андрей Пряхин. Все региональные финалисты номинации «Молодой специалист» в этом году были приглашены в Москву на подведение итогов конкурса.

В торжественной обстановке победителям в разных номинациях были вручены дипломы, цветы и премии.

Юлия Корчагина

Победители конкурса

Любовь Тукова, отдел учёта расчётов с персоналом Казанского территориального центра обслуживания;

Виктория Смородская, сектор банковских операций отдела бухгалтерского учёта Санкт-Петербургского территориального центра обслуживания;

Антонина Акулова, группа обслуживания Западно-Сибирской дистанции инженерных сооружений Новосибирского территориального центра обслуживания;

Ольга Киселева, сектор учёта материально-производственных запасов отдела учёта материально-производственных запасов Санкт-Петербургского территориального центра обслуживания;

Елена Мосина, группа обслуживания ремонтного локомотивного депо Брянск-Льговский Брянского территориального центра обслуживания;

Татьяна Батютина, сектор формирования налога на прибыль сводного отдела формирования налоговых баз и деклараций Приволжского регионального общего центра обслуживания;

Юлия Погорелова, отдел учёта операций путевого хозяйства Северо-Кавказского регионального общего центра обслуживания;

Тамара Соловьева, отдел учёта доходов от перевозок Западно-Сибирского регионального общего центра обслуживания;

Наталья Большакова, отдел методологии бухгалтерского и налогового учёта Гарьковского регионального общего центра обслуживания;

Сергей Храмов, отдел учёта основных средств Астраханского территориального центра обслуживания;

Наталья Гулович, группа обслуживания Смоленской дистанции пути Смоленского территориального центра обслуживания;

Татьяна Пахомова, отдел учёта материально-производственных запасов Абаканского территориального центра обслуживания;

Марина Мартыненко, отдел методологии бухгалтерского и налогового учёта Дальневосточного регионального общего центра обслуживания.

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Цена надежды

Для больных детей важна даже незначительная помощь

ДЕСЯТЬ РУБЛЕЙ С КАЖДОГО ПРОДАННОГО БИЛЕТА «ЛОТЕРЕИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» НАПРАВЛЯЮТСЯ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА «РУКА ПОМОЩИ» БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО ФОНДА «РАСПРАВЬ КРЫЛЬЯ!». С МОМЕНТА СТАРТА ЛОТЕРЕИ В ФОНД ПЕРЕДАНО БОЛЕЕ 28 МЛН РУБ., КОТОРЫЕ ПОШЛИ НА ПОМОЩЬ ДЕЯТЕЛЯМ.

Судьба каждого такого ребёнка – история упорной борьбы и упрямой надежды.

Первые шесть лет своей жизни девятилетний Даниил Булах из города Ивантеевка Московской области провёл в инвалидной коляске, не ходил, не видел, у него не было никаких рефлексов. Благодаря любви и терпению его мамы произошло настоящее чудо: мальчик начал ходить, у него полностью восстановилось зрение. Но пока малыш плохо разговаривает. Курс лечения в центре патологии речи, который Данилка прошёл при участии фонда «Расправь крылья!», поддержал его успехи.

Преждевременное появление на свет стало для двухлетней Вероники Наумовой из села Кармаскалы Республики Башкортостан причиной тяжёлого недуга – детского церебрального паралича (ДЦП). Родные девочки знают, что борьба за каждый шаг крошки будет трудной, но они готовы бороться, и курс лечения в научно-терапевтическом центре стал им хорошей подмогой.

Даже если операция или курс лечения проводится бесплатно, семье требуются средства на проезд к месту лечения, потому



что, как правило, оно проходит в клиниках крупных городов. Родителям приходится оплачивать своё пребывание в столицах регионов, нужны лекарства и порой расходные материалы. Всё это обходится в копеечку.

Это, как никто другой, знает, например, семья Мещеряковых из города Демидова Смоленской области. За 11 лет своей жизни Ваня с мамой несётное количество раз переходил из одной клиники в другую, от одной операции к другой, пытаясь преодолеть ДЦП. Здоровье мальчика улучшается, но у семьи иногда не хватает денег на самые необходимые медикаменты. Фонд «Расправь

крылья!» в этом году поддержал Мещеряковых в очередной трудной ситуации.

Если для детей с ДЦП лечение означает улучшение качества жизни, надежду на нормальное – как у всех сверстников – детство с пятнашками, физкультурой, учёбой в обычной школе и разных кружках, то для детей с онкологическими заболеваниями это зачастую вопрос жизни и смерти.

Например, Амирхан Дарсигов из ингушского села Новый Редан всегда радовал родных

хорошими оценками, любил играть в футбол. Однако именно увлечение спортом сыграло с 13-летним пареньком злую шутку: ушиб головы стал причиной развития опухоли в лобной доле. И спасти мальчика удалось лишь благодаря сложной операции.

Или другой случай – в марте у 13-летней Оли Ворониной из посёлка Усть-Кинельский Самарской области внезапно заболела левая нога. После многочисленных обследований доктора поставили страшный

диагноз: рак кости. Девочка прошла шесть курсов химиотерапии, но они не помогли, и теперь спасти жизнь девочке может только ампутация ноги. Вести полноценный образ жизни Оле поможет эндопротез немецкого производства. Он сделан по современным технологиям, благодаря которым будет «растя» вместе с организмом девочки.

Список подобных историй можно продолжать ещё и ещё. За три месяца сотрудничества фонда «Расправь крылья!» и «Лотереи железных дорог» из собранных средств были полностью оплачены лечение и реабилитация 30 детей.

– Акция лишний раз подтверждает наш любимый лозунг «Не бывает маленькой помощи» – всего лишь 10 руб. с каждого купленного лотерейного билета сложились в большую сумму. И мы получили 30 спасённых жизней, 30 шансов прожить жизнь полноценно, ярко, без «креста» инвалидности, – говорит президент благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!» Анна Аббасова.

По её мнению, благодаря благотворительному характеру проекта «Лотереи железных дорог» ещё больше людей узнают о необходимости оказывать помощь детям и о возможностях, которые предоставляет в этом деле фонд «Расправь крылья!».

«Мы от всей души благодарим всех принимающих участие в лотерее – и пассажиров, и инициаторов проекта!» – подчеркнула Анна Аббасова.

Светлана Коваль

Соцзащита

Условно богатые

В ФЕВРАЛЕ 2012-го снизится число пенсионеров, получающих доплаты



Из-за повышения уровня жизни, пенсионеры останутся без доплат

Число пенсионеров, получающих социальные доплаты к пенсии, в следующем году уменьшится. Как сообщают Пенсионный фонд России (ПФР), это произойдёт из-за улучшения уровня жизни населения.

вается на условиях софинансирования: 75% обеспечивается из федерального бюджета, 25% – из бюджетов краёв, областей и республик. В следующем году на софинансирование доплат государство выделит 7,3 млрд руб., что на 0,4 млрд больше, чем в нынешнем.

Однако, по мнению экспертов, величину индексаций вряд ли можно рассматривать как показатель повышения уровня жизни пенсионеров. По словам заведующей кафедрой «Социального страхования и страхового дела» Академии труда и социальных отношений Марины Аношиной, есть регионы, где установленный прожиточный минимум занижен, и рост пенсий до этого номинального значения лишь делает очень бедных стариков менее бедными, но не значит, что реально улучшает жизнь остальных.

Ответить на вопрос, сколько пенсионеров потеряют социальные доплаты в 2012 году, в ПФР обещают только к февралю.

Юлия Корчагина

ПОТРЕБИТЕЛЬ

Брют без яблочного вкуса

ШАМПАНСКОЕ ДЕШЕВЛЕ 115 РУБ.
ЭКСПЕРТЫ ПОКУПАТЬ НЕ СОВЕТУЮТ

НАРЯДУ С САЛАТОМ ОЛИВЬЕ, СЕЛДЁЙ ПОД ШУБОЙ И МАНДАРИНАМИ НЕИЗМЕННЫМ АТРИБУТОМ НОВОГОДНЕГО СТОЛА ЯВЛЯЕТСЯ, КОНЕЧНО, ШАМПАНСКОЕ. И ЭКСПЕРТЫ, КАК ПРАВИЛО, ПРОВЕРЯЮТ ИГРИСТЫЙ НАПИТОК «НА ПРОЧНОСТЬ» В КОНЦЕ ДЕКАБРЯ.

«Мы всегда стараемся оценить игристые вина перед Новым годом. Раньше разбирали российские образцы стоимостью до 200 руб. В этом году решили изменить подход: ценовая категория возросла до 1000 руб., все напитки были категории «брют», но разных стран-изготовителей», – сообщил заместитель генерального директора ГУП «Московское качество» Игорь Назаров.

Качество определялось не в лаборатории, а на дегустации – говорят, что опытный специалист может на вкус определить качество игристого вина. Естественно, дегустация была закрытой, чтобы обеспечить объективность, то есть эксперты не знали марку и страну-изготовителя.

На суд были вынесены семь образцов: 100 баллов не получил ни один, но шесть дегустаторы одобрили. Не прошло проверку только крымское коллекционное шампанское «Новый Свет». «У этого экземпляра интенсивный жёлтый цвет вместо соломенного с зеленоватым оттенком по стандарту. Желтизна говорит о наличии тонов окислённости, что является существенным недостатком. В таком случае в шам-



панском будет присутствовать вкус окислившегося яблока или яблочных косточек», – отметила заведующая испытательной лабораторией по контролю качества винодельческой продукции ВНИИ пивоваренной, безалкогольной и винодельческой промышленности Регина Точилина.

Оказалось, чем бледнее напиток в бокале по отношению к белому листу бумаги, тем лучше. Но дать беззошибочные советы по выбору напитка, как выяснилось, нельзя. Этикетка и состав непрощёенному потребителю тоже не помогут, и на глаз подделку не определить. Регина Точилина считает, что подобрать подходящее игристое вино можно только методом проб и ошибок.

«Во-первых, нельзя покупать очень дешёвое вино – мы проводили эксперимент и рассчитали минимальную стоимость. Она равняется 115 руб. Соответственно, бутылки за 60–80 руб. должны сразу насторожить. Во-

вторых, выбирайте винодельческие страны», – советует она. Специалисты сходятся во мнении, что полусладкие напитки лучше и вовсе не приобретать. Категория «брют» считается мастерством винодела, а обилием сахара некоторые производители, наоборот, стараются скрыть какие-то недостатки.

В лидерах оказались испанское вино «Фрешенет Кава Кордон Негро» и российское «Абрау-Дюрсо». Безоговорочным победителем стал венгерский «Торлей Шардоне Брют». Оставшиеся три участника: южноафриканский «Симонсит Капаоне Вонкель», австралийский «Джейкоб'с Крик Шардоне» и итальянское «Мартини Брют» сомнений не вызывают – твёрдая четвёрка. «Не отравитесь, но большого удовольствия не получите», – прокомментировали их уровень специалисты.

«Все образцы претендуют на премиальную категорию», – говорит куратор проекта «Винотека.ру» Игорь Сердюк. – Но если вы не уверены, что сможете самостоятельно выбрать хорошее игристое вино, идите в бутик. А супермаркет оставьте профессионалам».

Что касается самого популярного «Советского шампанского», специалисты советуют приобретать его от Московского завода шампанских вин, так как этот производитель использует французские материалы, совместившиеся с французскими же консультантами.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

ДОКУМЕНТЫ ЦИК

Первый финансовый отчёт о поступлении и расходовании средств избирательного фонда кандидата

Путина Владимира Владимировича № 40810810700020008718
(фамилия, имя, отчество кандидата, номер специального избирательного счёта)
ОАО «СБЕРБАНК РОССИИ», г. Москва, ул. Вавилова, 19
(наименование и адрес филиала Сберегательного банка Российской Федерации)

По состоянию на 12 декабря 2011 года

Строка финансового отчёта	Шифр строки	Сумма, руб.	Примечание
1	2	3	4
1 Поступило средств в избирательный фонд, всего		10	0,00
в том числе			
1.1 Поступило средств в установленном порядке для формирования избирательного фонда		20	0,00
из них			
1.1.1 Собственные средства кандидата		30	0,00
1.1.2 Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией		40	0,00
1.1.3 Добровольные пожертвования гражданами		50	0,00
1.1.4 Добровольные пожертвования юридического лица		60	0,00
1.2 Поступило в избирательный фонд денежных средств, подпадающих под действие п.2 и 6 ст. 58 Федерального закона от 10.01.2003 г., № 19-ФЗ		70	0,00
из них			
1.2.1 Собственные средства кандидата		80	0,00
1.2.2 Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией		90	0,00
1.2.3 Средства гражданина		100	0,00
1.2.4 Средства юридического лица		110	0,00
2 Возвращено денежных средств из избирательного фонда, всего		120	0,00
в том числе			
2.1 Перечислено в доход бюджета		130	0,00
2.2 Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших с нарушением установленного порядка		140	0,00
из них			
2.2.1 Гражданам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платежном документе		150	0,00
2.2.2 Юридическим лицам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платежном документе		160	0,00
2.2.3 Средств, превышающих предельный размер добровольных пожертвований		170	0,00
2.2.4 Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших в установленном порядке		180	0,00
3 Израсходовано средств, всего		190	0,00
в том числе			
3.1 На организацию сбора подписей избирателей		200	0,00
3.1.1 Из них на оплату труда лиц, привлекаемых для сбора подписей избирателей		210	0,00
3.2 На предвыборную агитацию через организации телерадиовещания		220	0,00
3.3 На предвыборную агитацию через редакции периодических печатных изданий		230	0,00
3.4 На выпуск и распространение печатных материалов		240	0,00
3.5 На проведение публичных массовых мероприятий		250	0,00
3.6 На оплату работ (услуг) информационного и консультационного характера		260	0,00
3.7 На оплату других работ (услуг), выполненных (оказанных) юридическими лицами или гражданами РФ по договорам		270	0,00
3.8 На оплату иных расходов, непосредственно связанных с проведением избирательной кампании		280	0,00
4 Распределено незакрашиваемого остатка средств фонда пропорционально перечисленным в избирательный фонд денежных средствам		290	0,00
5 Остаток средств фонда на дату сдачи отчёта (заверяется банковской справкой) (СТР.300=СТР.10-СТР.120-СТР.190-СТР.290)		300	0,00

Публикуется на основании федерального закона «О выборах Президента Российской Федерации».

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

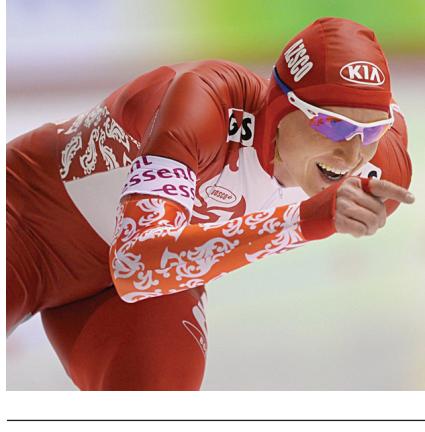


Новости спорта

Снова – Скобрев

В московском спорткомплексе «Крылатское» завершился чемпионат России по конькобежному спорту в классическом многоборье. У мужчин победу одержал призёр Олимпиады в Ванкувере, чемпион Европы и мира Иван Скобрев. Он захватил лидерство в первый же день соревнований. На пятисотметровке Иван был вторым, на дистанции 5000 м он показал лучшее время и поднялся на первую строчку в общем зачёте.

Во второй день соревнований Скобрев только наращивал преимущество, выиграв дистанции в 1500 и 10000 метров. Именно заключительная дистанция вывела на второе место Дениса Юскова, который сумел опередить занимавшего второе место Евгения Лаленкова.



Главные соревнования Ивана Скобрева состоятся уже в начале января на чемпионате Европы

– Своим выступлением на чемпионате России я доволен, – признался Скобрев. – Я показал тот результат, на который и рассчитывал. Отдельно стоит отметить заключительную дистанцию – 10000 м. Я бежал её в паре с Денисом Юсковым. Задачей Дениса было отыграть 12 секунд у Жени Лаленкова. И у него это получилось. Я жеставил себе задачу «включиться» где-то после десяти кругов. Я сознательно не выкладывался по максимуму. Для многооборца постоянно «умирать» на десятке и ненужно. Я знаю, как бежать такую дистанцию быстро, умею это делать и не раз уже это доказал. Теперь посмотрим, что мы сумеем показать на чемпионате Европы, который пройдёт в начале января в Будапеште.

У женщин очередную победу одержала призёр Олимпиады в Турине Екатерина Лобышева, которая, набрав по итогам четырёх дистанций сумму 165,684 балла, установила личный рекорд. «Серебро» в многоборье выиграла Ольга Граф, которая показала лучший результат на дистанции 5000 м. Она стала единственной, кто смог опередить Лобышеву, которая выиграла три других дистанции.

Триумф олимпийцев

В подмосковном Красногорске прошёл этап Континентального кубка и всероссийские соревнования по лыжным гонкам «Красногорская лыжня». У мужчин в спринтерском стиле победил олимпийский чемпион Банкувера Никита Крюков, который на самом финише опередил серебряного призёра тех же игр Александра Панжинского. Получился своего рода ремейк олимпийского финала. «Бронзу» выиграл Игорь Усачёв. Лидер спринтерского зачёта текущего Кубка мира Алексей Петухов стал только 13-м, олимпийский чемпион Турина в дуатлоне Евгений Деметьев, недавно вернувшийся в большой спорт, занял 9-е место.

В женском спринте победу одержала Наталья Матвеева, второй финишировала призёр Олимпийских игр Наталья Коростелева, третьей – Елена Соболева. Кстати, для Соболевой эта награда стала второй в спринте на «Красногорской лыжне». Днём ранее Елена выиграла спринт свободным стилем. У мужчин в этом виде программы победил Глеб Ретивых.

Хук ждёт февраля

Определилась точная дата следующего боя чемпиона мира в супертяжёлом весе по версии Всемирной боксёрской ассоциации (WBA) россиянина Александра Поветкина. Соперником Поветкина будет немецкий боксёр хорватского происхождения Марко Хук. Бой пройдёт 25 февраля в немецком Штутгарте, о чём уже заявил представитель промоутерской компании Sauerland Event, которая представляет интересы обоих боксёров.

Для Хука, который является чемпионом мира в первом тяжёлом весе по версии Всемирной боксёрской организации (WBO), поединок с Поветкиным станет первым, который он проведёт в супертяжёлом весе. Кстати, год назад Хук уже встречался с российским боксёром Денисом Лебедевым и победил по очкам. Но многие специалисты решение арбитров назвали тогда странным.

РОМАН ВИШНЕВ

Память

Жил-был брат

СЕРГЕЙ БОДРОВ СУМЕЛ ВОПЛОТИТЬ НА ЭКРАНЕ ОБРАЗ ГЕРОЯ СМУТНОГО ВРЕМЕНИ

В негласном кодексе современных мужчин с недавних пор утвердился обычай: не отмечать сорокалетие – мол, плохая примета. Интересно, посчиталась бы с этим Сергей Бодров-младший, которому завтра исполнилось бы 40 лет?

«Я – Сергей Бодров, иногда снимающийся в кино» – так он сам говорил о себе.

На талантливого молодого актёра впервые обратили внимание после выхода фильма «Кавказский пленник», снятого его отцом, Сергеем Бодровым-старшим. Однако оглушительная известность, настоящая слава пришли к нему в 1997 году – в день телевизионной премьеры картины Алексея Балабанова «Брат».

Критики терялись в догадках, как этот начитанный и умный молодой человек, обладатель кандидатской степени искусствоведения смог столь правдиво воплотить на экране образ героя смутного времени – человека сомнительным прошлым и неразлучного с пистолетом. Как вообще, не участвуя ни в одной киношколе, не проходя театральных азов, стал в одночась одним из самых востребованных актёров?

А Сергей продолжал повторять: «Я не артист, я не артист, я не артист». Когда ему говорили: «Не-е-е, вы артист!», он всегда отвечал: «Артист – это совсем другое, роль для меня – это не профессия, а поступок...»

В кино он действительно совершил поступок: подарил экрану уникальную личность, ставшую символом поколения. Его Данила Багров собрал ворох призов, широкопрокатился по кино- и телезрелищам, расплодился на видео, разлетелся на фрагменты и сделал Бодрова-младшего чуть ли не культивированного актёра.

Если для большинства зрителей мужского пола Бодров-младший был просто «брать», то представительница слабого пола, особенно девочки-подростки, при виде его захлебывались от восторга, а в Интернете забрасывали страстными посланиями.

Своих поклонниц он разочаровал ещё в 1997 году, женевшись на Светлане. Как сам Бодров не раз признавался, влюбился в неё с первого взгляда и сразу же понял, что это его будущая жена. В 1998 году у Бодровых



Главный герой Сергея Бодрова любил повторять: у кого правда, тот и сильнее

родилась дочь Ольга. В начале августа 2002 года, за месяц до отъезда Сергея в роковую командировку на Кавказ, у него родился сын Саша.

Трагедия в Кармадонском ущелье – сход ледника протяжённостью 5 км, шириной 200 м и толщиной от 10 до 100 м, в результате чего пропала без вести съёмочная группа Сергея Бодрова – произошла вечером 20 сентября 2002 года. А накануне, вечером 19 сентября, жена Светлана имела необычно длинный разговор с Сергеем. «У него был очень грустный голос», – вспоминает Светлана.

Мне показалось, что-то с ним случилось... Он был не такой, как всегда. Но Серёжа успокоил меня и стал расспрашивать о детях. Обычно мы говорим с ним всего по несколько минут, а тут наш последний разговор затянулся... Я чувствовала, что он никак не может прощаться со мной. Только в конце разговора сказал: «Береги детей».

Они познакомились на ТВ, в 1997 году в телекомпании «ВИД» начался их служебный роман: Светлана как режиссёр снимала

послужило хорошей жизненной школой, он через два года оставил. Почему? Вот как недавно ответил на этот вопрос Сергей Бодров-старший: «На мой взгляд, телевидение, занятное сиюминутными проблемами, вообще должно было ему быстро наскучить. Его больше волновали вечные, долгоиграющие вещи – кино, литература, живопись, то, что глубже, интереснее. Он не хотел тратиться на то, что живёт всего один день».

Наверное, на такую «жизнь в искусстве» Сергей имел полное право, ведь за его плечами исторический факультет МГУ имени Ломоносова, кандидатская диссертация на тему «Архитектура в венецианской живописи Возрождения». Добившись успехов и признания, он не стремился умножить достигнутые результаты, не цеплялся ни за телевизионное кресло, ни за высокие актёрские гонорары – мечтал о режиссёрской работе.

Славу на этом поприще Сергею пророчил Алексей Балабанов, снявший его в своих знаменитых картинах «Брат» и «Брат-2». И эти надежды Бодров-режиссёр вполне оправдал – в своём первом и единственном фильме «Сёстры» показал себя профессионалом. Не пытался задействовать в картине беспроигрышный звёздный состав, на роль главных героинь взял талантливых и никому не известных девочек. Открыты в картине, между прочим, звезду – Оксану Акиньшину.

Её героя в «Сёстрах» любила слушать Виктора Цой. И в этом, конечно же, просматривалась и естественная перекличка поколений, и тень «Брата». «Сёстры» связаны с «Братьями» одной пуповиной. И Цой, и Данила Багров были героями смутного времени. Когда всё размыто, нет ничего определённого, никаких ценностей и ориентиров. В такие времена в большой цене надёжность, верность, сила и уверенность в своей правоте. Простые, но правильные слова. То, за что любили Виктора Цоя и Данилу Багрова.

В то смутное время у мальчишек и девочек был Брат. Сильный и добрый, мужественный и честный. Любивший повторять столь справедливые и сегодня слова: «У кого правда, тот и сильнее».

ЮРИЙ АКИМОВ

ГАСТРОЛИ

Хосе Каррерас в Москве окружил себя красавицами

ИСПАНСКИЙ ТЕНОР ДАЛ РОЖДЕСТВЕНСКИЙ КОНЦЕРТ В «КРОКУС СИТИ ХОЛЛЕ»

ПЕВЕЦ, КАК И ПОДОБАЕТ ГОРЧАЧЕМУ ИСПАНЦУ, НАХОДИЛСЯ НА СЦЕНЕ В ОКРУЖЕНИИ КРАСАВИЦ.

Самой яркой из них была сопрано Ольга Перетятько, звезда лучших оперных залов Европы. Вместе с Каррерасом она спела «Русалку» Антонина Дворжака, «Травиату», а также исполнила на русском языке партию Адели из оперетты «Летучая мышь» Штрауса.

Две другие красавицы – огромные, раскидистые ёлки – можно сказать, были героями вечера, поскольку программа посвящалась Рождеству.

65-летний Каррерас прославился благодаря оригинальности и яркости своего исполнения партитур опер Верди и Пуччини. Он дебютировал в 8 лет на испанской радиостанции, а к 28 годам у певца уже было 24 оперные роли первого плана. Вместе со своим соотечественником Пласидо Доминго и итальянским тенором Лучано Паваротти Каррерас вошёл в самое известное в истории оперы «трио теноров». «Я прекрасно помню это выступление, – рассказал певец. – К сожалению, было невозможно для меня быть в чём-то лучше, однажды я сделал всё возможное для того, чтобы быть в чём-то лучше. Могу сказать, что я был лучше, чем кто-либо другой в мире».

Однако Каррерас не оставил в памяти зрителей только Доминго. В 1987 году Каррерасу поставили диагноз: острая лейкемия. К счастью, через год певец справился с болезнью и создал организацию, собирающую пожертвования для финансирования исследований в области лечения лейкем