

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

На Сахалине увеличили число лавиноопасных участков, взятых железнодорожниками под контроль

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

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

26 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 237 (24957)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151587
газета	1917 года	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 будут 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 присылать аудиофайлы. На основании этих записей эксперты выберут специалистов, которые смогут стать постоянными гостями радио-программ и их ведущими. Такая активность журналистов не случайна. Ведь модернизация науки невозможна без притока перспективных специалистов, способных генерировать нестандартные идеи. На железных 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



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, российский-китайский пограничный переход Гродеково – Суйфэнхэ. Вся основная выгрузка Дальневосточной дороги здесь, а вагон, которому необходим ремонт, по-

ступает именно после выгрузки. Ещё одно перспективное направление – Уссурийск – Барановский – Хасан. Оно связано с увеличением вагонопотока в адрес порта Посет и ожидаемыми перевозками по реконструируемому участку северокорейской дороги Раджин – Туманган. – Что изменилось в депо? – Реконструкция началась в 2010 году. Тогда же ввели новый цех по ремонту автотормозного 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, устанавливалось современное оборудование. Также мы открыли ещё один колёснороликовый 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. Ремонтировать 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 во Владивостоке, Находке, Славянске. Но особенно перевозки наливных возросли в связи с проектом ВСТО. Ежемесячно из Сковородино в спецморнефтепорт Козьмино следует 1,2–1,3 млн тонн сырой нефти, ремонт цистерн у нас вырос в два-три раза. Вложения оказались вполне оправданными. БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

Документ

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



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

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 полувагонов и технологически, и экономически эффективно. В первых представленных расчётах либерализованной вагонной составляющей привлечённого перевозчиком парка доходность полувагона 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 ПЛЕТНЁВ

СНЕГОВОРЬБА

Сугробы не помеха

ИНФРАСТРУКТУРА МАГИСТРАЛЕЙ ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВА К ЗИМЕ

ПРИШЕДШАЯ НАКОНЕЦ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ ЧАСТЬ РОССИИ ЗИМА С ОБИЛНЫМИ СНЕГОПАДАМИ В ЦЕЛОМ ВРАСПЛОХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НЕ ЗАСТАЛА.

На всех дорогах соответствующими планами мероприятий предусмотрена детальная установка снегоуборочной и снегоочистительной техники, сформированы снеговые поезда. Для качественной и бесперебойной работы в зимнее время в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД» подготовили 1,5 тыс. единиц снегоуборочной техники. Как отмечают в компании, в настоящее время к расчистке путей готовы 705 снегоуборочных машин СМ, 576 плужных снегоочистителей СДПМ, 104 пневмоочистительные машины, 98 стругов-очистителей и 26 фрезерно-роторных электрических снегоочистителей для ликвидации сугробов высотой более 2–3 м.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

СНЕГООБОРОЧНАЯ ТЕХНИКА ПОДГОТОВЛЕНА В ДОСТАТОЧНОМ КОЛИЧЕСТВЕ

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

Для бесперебойной работы стрелочных переводов они оборудуются специальными устройствами очистки от снега. Так, в настоящее время на дорогах устройствами пневмообдувки оборудованы более 72,2 тыс. стрелочных переводов, ещё около 7,3 – устройствами электрообогрева. Для борьбы со снегом на участках сети ЦДРП собирается задействовать около

Итоги

От точки невозврата – к устойчивой модели развития



ФОТО: ИРИНА ПЕВОВА

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 железных 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

3,3 тыс. монтеров пути, машинистов и помощников машинистов из путевых машинных станций. В целом можно отметить, что инфраструктурный комплекс компании 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 спецкоммов, валенки и утеплённые рукавицы. Вся спецодежда изготовлена из современных тканей и материалов, она хорошо сохраняет тепло и отличается износостойкостью. ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

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 вокзалных комплексах установлено 980 автоматических ячеек – на Ленинградском вокзале в Москве, Московском и Финляндском вокзалах Петербурга и в Выборге. До конца 2012 года будет установлено ещё 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, монтеров пути, специалистов дистанций электрообеспечения, связистов. На приобретение вакцины было выделено более 6,5 млн руб. Благодаря массовым прививкам компании удаётся 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 счёт рационализаторских проектов своих специалистов. Так, изобретение начальника тяговой подстанции Санкт-Петербург-Балтийской дистанции электрообеспечения Андрея Корнилова – изолирующая вставка в тягу короткозамыкателя – повышает надёжность оборудования и экономит средства на приобретении деталей. А переносные ramпы для посадки инвалидов с коляской с низкой пассажирской платформы в вагон электропоезда, которые придумал 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 Зиненко. 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 пансионатов и санаториев, возведение жилья. В частности, в строительстве домов было инвестировано более 218 млн руб. Готовятся к сдаче двухквартирные дома на станциях Волга, Удима, Поназырево и четырёхквартирный – на станции Судиславль. Кроме того, в 2011 году были подготовлены проекты технологического жилья на станциях Едва и Малошуйка.

Строят 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 – Старотитаровка. 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 днём пассажирский поезд Днепротетровск – 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 пересёк 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



ФОТО: АНАТОЛИЙ ГОРБАТОВ

С НАЧАЛА НОВОГО ГОДА НА Южно-Уральской и Красноярской дорогах начнётся 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 Семенничева, ВСЖД стала полигоном для испытания АСПО в начале года. «Заметных проблем при внедрении новой версии АСПО мы не испытали, 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 Семенничева. По словам начальника лечебно-профилактического отдела дирекции Натальи Ефимовой, у новой системы несколько достоинств, которых не было у предыдущей версии АСПО. Она, например, сопряжена с алкометром. «В результате алко-

Машинисты теперь выйдут в рейс уверенными, что возможные проблемы с их здоровьем выявят на ранней стадии

метрия теперь проводится через компьютер. Всё фиксируется там. А технику не обманешь», – говорит Наталья Ефимова. По её словам, и в целом комплекс аппаратно-программных изменений, 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 нюансах я не разбираюсь. Но простой пример. Раньше,

например, приходилось дышать в алкотестер. Эти данные нигде не отмечались. Сейчас всё иначе: данные не только фиксируются, но и доступны в интранете – с ними могут ознакомиться проверяющие даже в Москве. В общем, это дисциплинирует многих», – сказал машинист Нижнеудинского эксплуатационного депо Валерий Кошеленко. Это подтверждает Руслан Катнеков, машинист Абаканского эксплуатационного депо КрЖД: «Человек лишний раздумается и не пропустит рюмочку-другую накануне рейса. Ведь от того, в какой форме бригада заступает на работу, прежде всего зависит безопасность движения». Как отметила 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 Петропавловск, которое находится на территории Казахстана. Медработники пунктов предрейсового осмотра в феврале пройдут подготовку».

ИГНАТ ВЬЮГИН

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 за это надо платить, причём немало. «А с собственным вагоном-лабораторией таких проблем нет. Мы можем контролировать источники загрязнения любого предприятия – будь то дистанция пути или электрообеспечения, 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 концентромер 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 придётся жить в гостинице. «Экономия от собственной лаборатории составит порядка 5 млн руб. в год», – отметил Денис Ундерович. Выезд вагона-лаборатории планируется ежемесячно. Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Нужная концентрация

ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ МОЩНОСТЕЙ ИСКЛЮЧИТ РЕЗЕРВНЫЙ ПРОБЕГ ЛОКОМОТИВОВ



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

ОТКРЫТИЕ ЦЕХА СТАЛО СИМВОЛОМ ОСВОЕНИЯ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ОБЪЁМОВ 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 надёжной эксплуатационной работы.

На линию был выпущен первый грузовой 3-секционный тепловоз ТЭ10 как символ начала освоения перспективных объёмов перевозок грузов по северному широтному ходу Дальневосточной дороги. По словам начальника локомотиворемонтного депо «Амурское» Фирката Камалетдинова, реконструкция и техническое перевооружение цеха позволят сконцентрировать базу по техническому обслуживанию тепловозов. Необходимость ввода новых мощностей вызвана ростом

сортировочный. 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. Расчётная мощность ПТОЛ 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-совгаванском 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 – Кузнецовский, что позволит водить грузовые поезда в чётном направлении на порты Ванино – Советская Гавань весом до 6000 тыс. тонн.

Возрастающие перевозки потребовали комплексного развития железнодорожной инфраструктуры. Для этого во втором полугодии 2009 года на Дальневосточной дороге была начата реконструкция недостроенного и заброшенного ещё в 80-х годах комплекса объектов Пункта технического осмотра локомотивов (ПТОЛ) на станции Комсомольск-

будет достигнут за счёт исключения резервного пробега локомотива со станции Комсомольск-грузовой 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 с применением крупноагрегатного метода, что позволит разгрузить основное локомотиворемонтное депо Амурское и исключить случаи ожидания локомотивов в ремонт», – сообщил Фиркат Камалетдинов.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Сообщение

Фонд содействия социальным инициативам на железных дорогах «ЖЕЛДОРСОДЕЙСТВИЕ» доводит до общего сведения, что с 30 ноября 2011 г. досрочно прекращено действие следующих лотерей:

- Всероссийская негосударственная бестиражная лотерея «ПАРОВОЗЫ. КОЛЛЕКЦИЯ» (Разрешение ФНС от 07 мая 2010 г. № 749 ГРН лотереи Н200Б/000845ФНС);
 - Всероссийская негосударственная бестиражная лотерея «ВОКЗАЛЫ. КОЛЛЕКЦИЯ» (Разрешение ФНС от 07 мая 2010 г. № 748 ГРН лотереи Н200Б/000844ФНС);
 - Всероссийская негосударственная бестиражная лотерея «ГИРЛЯНДА УДАЧИ» (Разрешение ФНС от 22 января 2010 г. № 710 ГРН лотереи Н200Б/000806ФНС);
 - Всероссийская негосударственная бестиражная лотерея «ПРАЗДНИЧНАЯ» (Разрешение ФНС от 22 января 2010 г. № 711 ГРН лотереи Н200Б/000807ФНС).
- По всем вопросам обращаться по адресу: 115419, Москва, 2-й Рошинский проезд, д. 8, стр.1., тел.: +7 (495) 6639922 (22,24), факс: +7 (495) 663-99-25, info@genoperatorloto.ru.

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 Дамитов отметил, что АО «НК «Казахстан темир жолы» является естественной монополией.

«У таких компаний особое регулирование, – подчеркнул он. – Поэтому необходимо внести определённые изменения и 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.

Оrientировочный 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 определёнными 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 покупке выводимых на первоначальное размещение акций двух железнодорожных компаний проявят национальные казахстанские накопительные пенсионные фонды, что обуславливается гарантированной государством долгосрочной надёжностью данных ценных бумаг.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

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 Лониная, одним из ключевых решений в текущем году стало выделение в федеральном бюджете субсидий на компенсацию платежей за услуги пригородной инфраструктуры в размере 25 млрд руб., через установление льготного тарифа за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта 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, снижению в рейтинге Западно-Сибирской дороги способствовали не только выросшие доходы 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 билетопеча-

тающих автоматов, 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 БАЛАШКИНА

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 нарастающим итогом (чел./ваг.)		Производительность вагона в прошлом месяце нарастающим итогом (тыс. плат. пасс.-км/ваг.)		Кол-во жалоб / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.		Кол-во благодарностей / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.		Кол-во случаев в текущем месяце нарастающим итогом, шт.		Уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций, руб. финрезультата / руб. дохода				
ПривЖД	35,1	ВСЖД	2073,6	ЗСЖД	23,6	ПривЖД	21,0	КрЖД	0	МЖД	0,26	МЖД	73,48	1
ДВЖД	28,8	МЖД	2001,6	ККЖД	52,6	ККЖД	11,3	ВСЖД	1	ОЖД	0,01	ЗСЖД	66,55	2
ЗСЖД	26,7	ПривЖД	1807,8	ЮВЖД	58,2	СЖД	7,5	ДВЖД	1	СвЖД	-0,09	ОЖД	62,66	3
ВСЖД	25,8	КбшЖД	1581,8	МЖД	61,1	КбшЖД	5,3	ЗабЖД	1	КрЖД	-0,11	ПривЖД	61,85	4
КбшЖД	25,6	ЗСЖД	1567,6	ЗабЖД	82,6	СвЖД	3,8	ЗСЖД	1	ГЖД	-0,13	КрЖД	58,95	5
СЮКЖД	24,6	ДВЖД	1532,4	СЖД	99,5	ЗабЖД	3,6	ПривЖД	1	ЗСЖД	-0,14	ДВЖД	57,15	6
КрЖД	22,8	СЮКЖД	1460,5	ДВЖД	100,6	ГЖД	3,4	ЮВЖД	1	СЮКЖД	-0,23	СвЖД	56,60	7
МЖД	22,1	ГЖД	1359,2	ОЖД	102,2	ЮВЖД	3,1	ККЖД	2	ПривЖД	-0,34	ВСЖД	53,60	8
ГЖД	21,2	ОЖД	1327,4	СЮКЖД	106,6	ЮУЖД	2,4	КбшЖД	3	ДВЖД	-0,53	СЮКЖД	52,96	9
СЖД	20,7	СвЖД	1286,0	СвЖД	113,5	СЮКЖД	2,2	СЖД	3	КбшЖД	-0,74	ГЖД	52,67	10
ОЖД	20,6	ЮУЖД	1160,7	ВСЖД	114,7	ДВЖД	1,7	СЮКЖД	3	ВСЖД	-0,89	КбшЖД	50,40	11
СвЖД	20,6	КрЖД	1064,3	КрЖД	124,0	КрЖД	1,4	ОЖД	4	ЮУЖД	-0,91	ККЖД	46,95	12
ККЖД	17,8	ЗабЖД	943,5	ГЖД	143,1	ЗСЖД	1,2	СвЖД	4	ЮВЖД	-1,81	СЖД	45,14	13
ЮВЖД	16,7	ЮВЖД	915,5	ЮУЖД	164,3	ОЖД	1,0	ЮУЖД	5	СЖД	-2,01	ЮВЖД	44,39	14
ЗабЖД	16,6	СЖД	905,8	ПривЖД	188,8	ВСЖД	0,6	ГЖД	6	ЗабЖД	-2,51	ЗабЖД	41,18	15
ЮУЖД	15,5	ККЖД	797,2	КбшЖД	250,6	МЖД	0,4	МЖД	13	ККЖД	-2,57	ЮУЖД	37,07	16

* Дороги, не заключившие хотя бы один из следующих договоров, получают минимальный балл по показателю уровня рентабельности: договор по услугам инфраструктуры, на ТР, ТО, КР, аренду локомотивов, услуг эксплуатации.

Безопасность

Ловля снега и камней

Для борьбы с лавинами магистраль привлекает синоптиков и геологов

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 Карафуто 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 прочему участок был опасным. Летом были 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 островной магистрали. Считалось: раз прошёл участок Южно-Сахалинск – Холмск, значит готов работать самостоятельно.

– Но началось 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 перегоны 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



ФОТО: СЕРГЕЙ МАШИНСКИЙ

рельсов тепловоз и снегоочиститель, а во время подъёма техники восстановительными поездами сошла ещё одна снежная масса, накрыв работающих людей. Погибли два человека.

Стало ясно, что на Сахалине необходимы системные меры для предупреждения сходов лавин. Поэтому в октябре прошлого года при центре диагностики и мониторинга инфраструктуры ДВЖД создали снеголавинную станцию.

Часть сотрудников были переведены со службы пути. Они прошли стажировку

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

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

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

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 железной дороги 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 общей длиной 19 км, – резюмирует Сергей Ким.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОВ. КОРР. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Итоги

От точки невозврата —

Для усиления инфраструктуры российских железных дорог



ФОТО: СЕРГЕЙ ПАВЛИН

>Начало | 1

Переходя непосредственно к деятельности компании за прошедший год, хотел бы сказать, что важнейшим событием стал II Железнодорожный съезд, который прошёл 18–19 ноября в Москве, в Центральном выставочном зале «Манеж». В его работе приняли участие более трёх тысяч человек, в течение двух дней обсуждались самые злободневные, самые важные вопросы и задачи отрасли. Были определены стратегически выверенные приоритеты для продолжения реформирования, развития и модернизации железнодорожного транспорта.

В связи с этим я хотел бы добавить к тем словам благодарности, которые только что звучали в моём вступительном слове, слова благодарности и признательности за поддержку работы съезда, которая была нам оказана администрацией Президента Российской Федерации, правительством, Государственной думой и Советом Федерации, многими руководителями регионов. Как известно, свои обращения съезду направили Президент России Дмитрий Анатольевич Медведев и председатель правительства Владимир Владимирович Путин. Это свидетельство активного участия руководства страны в решении актуальных задач отрасли и признания той роли, которую железнодорожный транспорт играет в социально-экономическом развитии России.

Сейчас позвольте мне представить отчёт о выполнении приоритетных задач, которые были поставлены правлением ОАО «РЖД» на 2011 год.

Прежде всего необходимо отметить, что задания в части увеличения грузовых и пассажирских перевозок выполнены. По итогам года обеспечен плановый прирост объёмов погрузки грузов на 2,9% к уровню 2010 года.

Грузооборот (с учётом порожнего поворота частных и арендованных вагонов) увеличен более чем на 7%, то есть с превышением на 1,5% к плану. При этом доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны, по данным Росстата, увеличилась с 42,5% в январе – октябре 2010 года до 43,2% за тот же период 2011 года. А без учёта трубопроводного транспорта удельный вес нашей работы составил 85,2%.

Пассажирооборот в текущем году остался на уровне 2010 года и составил 139 млрд пасс.-км. Мы испытывали и испытываем по-прежнему серьёзное ценовое 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 учётом государственной поддержки чистая прибыль компании 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. Утверждённый 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

элементах коммерческой, производственной и управленческой 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, заёмных 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 планомерной реализации стратегических задач и обеспечению требуемой динамики продвижения к поставленным целям. С 2012 года в контракты руководителей основных подразделений холдинга будут введены целевые показатели эффективности деятельности, вытекающие из Стратегии.

С учётом стратегических целей формируются основные параметры производственных бюджетов, в том числе на 2012 год. Таким образом, основные инструменты для реализации Стратегии холдинга созданы на практике и начинают эффективно работать. В следующем году мы продолжим их развитие и совершенствование. Безусловно, приоритетной задачей текущего года было выполнение решений Правительства РФ и совета директоров ОАО «РЖД» по реализации Программы структурной реформы отрасли и продаже пакетов акций дочерних и зависимых обществ.

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

Мы в срок завершили формирование уставного капитала ОАО «Вторая грузовая компания». Нами своевременно подготовлены и направлены в федеральные органы власти предложения по совершенствованию нормативной базы в сфере оперирования и по оптимизации тарифов. Создана система, при которой стоимость перевозки в парке полувагонов дочерних компаний сопоставима с уровнем совокупных транспортных издержек, которые грузоотправители несли при перевозках в вагонах инвентарного парка. Самым наглядным доказательством этого является суточная доходность полувагонов парка ППК и ВГК, которая на 25–30% ниже, чем у других операторов. Это свидетельство того, что холдинг намеренно в соответствии с требованиями правительства сдерживал рост стоимости перевозки в вагонах своих дочерних компаний.

В качестве временной меры для оптимизации процесса управления порожними уни-

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

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 едва ли не самая крупная, чётко выдержанная сделка по приватизации за время существования Российской Федерации. Естественно, что эти средства должны пойти на финансирование инвестиционной программы компании.

Не менее серьёзные шаги по реформированию сделаны в смежной сфере ремонта грузовых вагонов. С 1 июля текущего года начали хозяйственную деятельность три вагоноремонтные компании. На аукционах реализованы акции Рославльского и Барнаульского вагоноремонтных заводов.

Завершены процедуры по продаже дочерних обществ ОАО «ЭЛТЕЗА» и ОАО «ТрансКредит-Банк» на общую сумму более 20 млрд руб.

В целом первоначальный план доходов от продажи акций дочерних обществ перевыполнен на 18,4 млрд руб. Это в совокупности с полученными от них сверх плана дивидендами позволило в текущем году обеспечить коррекцию инвестиционной программы с первоначальных 349 млрд руб. до 396 млрд руб., что на 26% больше, чем в прошлом году, и является наивысшим уровнем инвестиционной программы за время существования компании.

При этом не все предлагаемые к приобретению акции дочерних обществ нашли покупателей. Не проданы акции Ишимского и Алатырского механических заводов, Владикавказского вагоноремонтного и Петуховского литейно-механического заводов, «ТрансВудСервиса».

Это свидетельствует о том, что инвесторы в условиях нестабильности на глобальных финансовых рынках весьма консервативно относятся к приобретению бизнесов, полностью ориентированных на одного потребителя – ОАО «РЖД». Несмотря на позитивную

динамику и достигнутые результаты в реформировании отрасли, решены далеко не все вопросы и программа 2012 года будет не менее насыщенной.

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 неотделимости локомотивной тяги

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 правления ОАО «РЖД».

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

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

Утверждена Концепция организационного развития холдинга на период до 2015 года, которая определяет основные направления и целевые параметры совершенствования всех элементов системы управления компании и дочерних обществ. И если в прошлом году мы говорили о необходимости ментально пройти точку невозврата в преобразованиях 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

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 финансового характера хозяйственной деятельности.

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

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. Эту 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 полную роль в этом сыграл тот факт, что Федеральная пассажирская компания была вынуждена лимитировать объём социально значимых перевозок в общих и плацкартных вагонах по причине ограниченности 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, то должны отдавать себе отчёт в том, что там, где государство совершенно правильно выделяет деньги на билеты для жителей дальних регионов нашей страны, это, конечно же, положительно влияет на объём перевозок. А

ФПК росчерком пера одного из министерств лишилась шести миллиардов доказанных убытков от регулирования. Трудно ожидать, что в таких условиях мы сможем на равных конкурировать с другими видами транспорта.

Тем не менее результаты нашей работы по повышению качества обслуживания пассажиров можно признать в целом удовлетворительными. На полную мощность заработал Единый информационно-сервисный центр РЖД. Через Интернет приобретён 10-миллионный билет на поезд дальнего следования. Серьёзно расширен спектр маркетинговых инициатив и гибкость ценообразования. По статистике, в среднем в 2011 году четверо из десяти пассажиров приобрели билеты по маркетинговым акциям.

За год приобретено 440 современных пассажирских вагонов.

С хорошими результатами в текущем году обеспечиваются высокоскоростные и скоростные перевозки на базе поездов «Сапсан». В этом году ими перевезено 5 млн пассажиров. С учётом необходимости вывода этих составов в ремонт 19 декабря ОАО «РЖД» подписало контракт с компанией «Сименс» на поставку восьми поездов «Сапсан» в 2014–2015 годах.

Ровно год, как курсирует скоростной поезд «Аллегро» между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Его услугами воспользовались 300 тыс. пассажиров.

Немаловажно, что ФПК заканчивает год с положительным финансовым результатом, несмотря на недофинансирование, о котором я сказал.

Одной из наиболее сложных и социально-чувствительных задач этого года был гарантированный вывод пригородных перевозок на безубыточный уровень с одновременным ростом качества услуг. К сожалению, выполнить эту задачу в полном объёме мы не смогли, несмотря на беспрецедентное решение правительства о выделении 25 млрд руб. для субсидирования инфраструктурной составляющей предоставляемых нашим пригородным компаниям услуг, а также на то, что холдинг «РЖД» сократил на 9 млрд руб. свои расходы, предоставляемые к оплате пригородным компаниям.

Далеко не все субъекты Федерации выполнили свои задачи. Наихудшее положение с покрытием выпадающих доходов от пригородных перевозок сложилось во Владимирской и Курганской областях. Считаю, что мы должны учесть эти результаты при формировании соглашений на 2012 год, а также при распределении вновь приобретаемого

моторвагонного 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 привокзальных территориях. Особые слова благодарности хочу сказать руководителям тех субъектов Федерации, которые первыми поддержали нашу инициативу по передаче привокзальных площадей в оперирование 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 заработная 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 ещё не дотягиваем до теоретического максимума, но уже преодолели минимум. При этом производительность труда, как и в предыдущие годы, растёт более высокими темпами. Если реальная заработная 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 работников 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 «кафетерия». Он был успешно апробирован на Октябрьской, Горьковской и Красноярской железных дорогах, а с 2011 года внедрён на всей сети.

Естественно, что при таком количестве работающих компания «РЖД» по определению является социально ориентированной. А с учётом проблем демографического характера нам ещё более важно сохранять рабочий потенциал, особенно в отдалённых регионах нашей сети. И вопрос

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 укрепления 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 пятерку наиболее интересующих молодёжь компаний.

Реализуются корпоративные социальные проекты «Дороги будущего», «Открытые двери компании», «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Другая», «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 пресловутый 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 литых 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 литых деталей, изготовленных на предприятиях «АзовЭлектроСталь», «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 принятие мер по обеспечению безопасности граждан. Почему же бракоделы, эксплуатирующие продукцию которых может привести к тяжелейшим последствиям, не несут такой ответственности? Считаю, это серьёзный вопрос для рассмотрения во 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 во взаимодействии с государственными органами системной работы для повышения уровня безопасности перевозочного процесса.

Не менее значимой задачей текущего года правление 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-



ФОТО: ИГОРЬ ЗИМОВ

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 недоинвестирование 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 необходимы 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 государство не может потребовать от владельцев портов обеспечения 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 ещё 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 государственных руководителей, бизнес-партнёров, общественности объективную картину возможных проблем и рисков, но не смогли совместно найти решение по кардинальному наращиванию инфраструктурных инвестиций. Не хотелось бы, чтобы в очередной раз реализовалась народная мудрость, гласящая: «Лока гром не грянет, мужик не перекрестится».

Первый министр путей сообщения Российской империи Павел Петрович Мельников как-то сказал: «Железным дорогам суждено иметь громадное влияние на внутренний быт государств, 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 расшивки «узких мест» 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 электровозов, магистральных и маневровых тепловозов, вагонов габарита РИЦ и других. Дан старт возрождению российских дизелевозов.

В текущем году впервые с Западно-Сибирской дороги до порта Усть-Луга через Уральские горы на расстоянии 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 разработки, выполненные либо компанией, либо по её инициативе, были презентованы на железнодорожном салоне «Экспо-1520» в Щербинке.

Совместно с ведущими российскими компаниями (Роснано, Росатом, 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 разработок и идей. Однако масштабы внедрения разработанных 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 выполненными.

Теперь о задачах 2012 года. Уже сегодня отчётливо понятно, что мы начинаем год в условиях глобальной неопределённости, высокого уровня экономических рисков и ожиданий кризиса. Заменяется экономический рост в странах Евросоюза и Китае, усиливаются негативные макроэкономические тенденции в США. В совокупности эти факторы будут усиливать развитие диспропорций в системе международной торговли, негативно влиять на конъюнктуру 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 экспорта отдельных видов продукции, рост кредитных ставок, увеличение оттока капитала. Тем не менее мы приняли 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% и

ограничении ценового давления на издержки компании.

Плановый уровень погрузки на 2012 год определён на уровне 1 млрд 275 млн тонн с приростом на 2,8% к уровню 2011 года. При этом мы понимаем, что наибольший потенциал роста имеют низкодогодные для компании грузы. Пассажирооборот должен составить 139,2 млрд пасс.-км. При этом доходы от основной деятельности превысят 1 трлн 300 млрд руб., а чистая прибыль составит 3,5 млрд руб.

Считаю необходимым по традиции решением итогового заседания правления ОАО «РЖД» определить конкретные приоритетные задачи на 2012 год.

Нужно продолжить реализацию задач и мероприятий четвёртого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте в соответствии с решениями Правительства РФ. Нам важно обеспечить согласование изменений и дополнений в план реализации Целевой модели рынка грузовых перевозок.

Необходимо обеспечить осуществление сбалансированных регуляторных мер на рынке оперирования грузовым составом. Принципиально важно после отладки эффективного функционирования системы управления приватными вагонными пар-

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

ками продолжить создание правовых и организационных условий для реализации пилотных 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 создание всех необходимых условий для работы на безубыточной основе. Также необходимо обеспечить продажу пакетов акций дочерних и зависимых обществ.

Следует сформировать совместно с грузоотправителями, собственниками подвижного состава, государственными органами исполнительной власти механизмы повышения эффективности процесса перевозок в условиях конкурентного рынка приватных грузовых вагонов. Необходимо реализовать задачу концентрации под управлением ОАО «РЖД» порядка 200 тыс. полувагонов, принадлежащих нашим дочерним компаниям, а также полученных с рынка.

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 огрехи 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 полувагонов для того, чтобы избежать встречных порожних потоков, улучшить работу грузовых и сортировочных станций.

Безусловным приоритетом является дальнейшая работа по улучшению графика движения поездов, в том числе с переходом на движение грузовых поездов по директивным графикам, то есть по расписанию.

С учётом решения этих задач в 2012 году средний вес брутто грузового поезда должен составить 3870 тонн, а среднеуточная производительность локомотива рабочего парка – 1 млн 815 тыс. ткм брутто.

Важной задачей является расширение спектра комплексных транспортных и логистических услуг, оптимизация деятельности сети терминалов и грузовых дворов с формированием единых стандартов обслуживания. Добавлю к этому введение новых технологий контейнерных перевозок.

Ещё одна задача состоит в увеличении конкурентоспособности и привлекательности дальних пассажирских и пригородных перевозок. В этом направлении есть технологические и маркетинговые заделы, которые должны дать конкретные результаты в 2012 году.

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

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 – Париж.

У нас активно развивается сотрудничество в рамках Международного союза железных 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 железных 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 железных 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 Очирхуу, 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. Надеемся, что при изменении обстановки в Ливии мы сможем продолжить свою работу по строительству железной дороги Сирт – Бенгази. Мы будем развивать сотрудничество в Иране, Сербии, Катаре, 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 железных дорог именно в международных перевозках. Я думаю, что такие поезда, какие мы создали с французами, в перспективе должны появиться и на других направлениях.

Наконец, последняя задача – добиться большей гибкости взаимоотношений с правительством, сформировать долгосрочные отношения с государственными органами с целью выработки чёткой и предсказуемой перспективы развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Это, в свою очередь, должно позволить нам выстраивать партнёрские отношения с клиентами и финансовыми институтами.

Уважаемые коллеги! Завершая свой доклад, хочу обратиться ваше внимание, что в следующем году мы будем праздновать 175-летие российских железных дорог. Я надеюсь, что государственные органы в потоке дел не забудут об этой скромной дате – скромной, конечно, по отношению к 1150-летней истории российской государственности, которая также будет отмечаться в следующем году. Но, как констатировал Владимир Владимирович Путин, сегодня невозможно преувеличить геополитическое значение российских железных дорог. Этими словами я и хотел бы завершить своё выступление. Спасибо за внимание!

ВАШЕ ПРАВО

Обжалованию подлежит

НЕОБОСНОВАННОЕ ВЫСКАЗАНИЕ 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 основание 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 объявля-

ется 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) органах 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 компаний



Лучшего бухгалтера по итогам года определил Центр корпоративного учёта и отчётности «Желдоручёт».

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 «Желдоручёт» 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 компетентность – клиентоориентированность», в ней лучшей стала Татьяна Пахомова, представляющая Абаканский территориальный центр обслуживания, и «Корпоративная компетентность – 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, возглавляющий 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 «Желдоручёта» 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 Солодова, отдел учёта доходов от перевозок Западно-Сибирского регионального общего центра обслуживания;

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

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

Наталья Гулевич, 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.



Кирилл Тимофеевич Кириллов недавно отметил своё 90-летие. Великую Отечественную войну он прошёл с первого дня до последнего в Железнодорожных войсках. Он и его товарищи шли зачастую ещё по горящей земле, восстанавливая взорванные мосты и железные дороги.

Ветеран часто вспоминает те далёкие дни:

«Я из простой крестьянской семьи. После окончания школы поступил учиться в Федоскинское училище, но отучился всего два курса – летом 1940 года меня призвали в армию. Попал я в Железнодорожные войска, в 85-й отдельный железнодорожный батальон. Весной нас неожиданно погрузили в вагоны, и приехали мы на станцию Шепетовка. Там надо было проложить резервные пути для военного транспорта. Потом нас выдвинули на государственную границу. Расширяли станцию, строили линию укрепления, возводили доты.

А рано утром 22 июня над нами закружили самолёты, и мы поняли, что началась война. Немцы начали нас уже из артиллерии обстреливать. Приказ был дан о немедленной эвакуации. Мы – на поезд. Только тронулись, а впереди стрелки разбили. Починили их и поехали. Бомбили нас до самого Львова. Чтoб запугать народ, фашисты кроме бомб железные рельсы и дырявые бочки бросали с самолётов, всё это жутко гудело. А под Львовом настили немецкие танки. Мы заняли на станции Красное круговую оборону, но из оружия были одни винтовки и бутылки с зажигательной смесью...

Помню, как потом отступали вместе с войсками. В Сычёвке около недели весь батальон был в окружении. У нас не было продуктов, мы сухари разводили кипятком, тем и питались.

Потом были кровавые бои под Ржевом. С большим трудом нам удалось оттуда вырваться. И с большими потерями. После этого нас отправили в Москву.

Но по дороге поезд обстрелял фашистский самолёт и пробил котёл у паровоза. Состав остановился в чистом поле. Люди стали в панике разбегаться. И много ребят полегло под пулеметными очередями. Дальше шли пешком и тащили на себе тяжёлые инструменты. Плащ-палатки мы побросали – тяжело нести. Берегли только винтовки и боеприпасы.

Приехали в столицу оборванные все, голодные, грязные. Москвичи, глядя на нас, плакали. В столице первым делом мы взяли под охрану железнодорожные мосты через Москву-реку. А потом стали закладывать под них взрывчатку. На всякий случай минировали и метрополитен. А вдруг не удастся удержать город?

...На знаменитый парад 1941 года мы смотрели из окон завода, где базировалась наша часть. И этот парад вдохнул надежду: Москву не сдадим! Есть ещё в стране силы, есть мужество.

Немцы между тем упрямо рвались к Москве. На Яхроме взорвали мост, движение было прервано, и мы поднимали тот мост из воды. И мы же прокладывали рельсы от Дмитрова до Загорска, потому что Москве нужна была ещё одна железная дорога.

Затем нас перевели на Лосиноостровскую, в Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, и там мы встречались с Ворошиловым. В институте бомбы делали особые: были такие вагончики – «пионерки» на четырёх колёсиках, так вот, на них устанавливали бомбу и пускали по железной дороге в сторону немцев.

Юбилей

Всю жизнь в пути

28 ДЕКАБРЯ ПАВЛУ ТРОФИМОВИЧУ СЕМЕШКО ИСПОЛНИЛОСЬ БЫ 100 ЛЕТ

Этот замечательный человек прошёл долгую и полную трудовую жизнь на Западно-Сибирской железной дороге. Тот, кто его знал, благодарит судьбу за счастливую возможность идти рядом с «патриархом стальной колеи».

Стаж работы Павла Семешко составил, только вдумайтесь, – 57 лет! Причём более четверти века он трудился в должности заместителя начальника ЗСЖД по пути и строительству. Под его руководством возводились мосты и путепроводы, жильё и школы, детские сады, больницы и профилактории. Введено в эксплуатацию около двух тысяч километров путей.

Заслуженный строитель РСФСР, почётный железнодорожник, кавалер многих государственных наград, говоря образно, всю свою жизнь находился в пути. В Министерстве путей сообщения его уважительно называли «путеец № 1»!

– Я не представлял в молодости, какая у меня будет старость, – говорил Павел Трофимович, – и не вёл дневника. Хотя можно считать без натяги, что вся моя жизнь целиком отдана родной дороге, железнодорожному транспорту...

Родился Семешко в селе Белогородка Томской губернии в семье крестьянина. Отец, мастер на все руки, чтобы прокормить



Павел Трофимович Семешко, бывший замначальника Западно-Сибирской ЖД

семью, устроился на железную дорогу вначале кондуктором, а затем рабочим пути. Так что детство Павла прошло в путевойской казарме, и неудивительно, что после окончания школы он пошёл работать в дистанцию пути – Анжерскую.

В 1931 году поступил в Новосибирский институт военных инженеров транспорта (НИВИТ, ныне – СГУПС) на факультет «Строительство железных дорог». Диплом защитил в 1938 году и по личной просьбе направлен на Томскую железную дорогу.

Свой трудовой путь Павел Семешко начал с должности заместителя начальника Усятской (Прокопьевской) дистанции пути. Совсем немного времени

потребовалось ему, чтобы стать начальником Алейской дистанции пути. А с мая 1949 года он уже возглавил службу пути. В апреле 1950 года стремительный профессиональный рост вывел на уровень заместителя начальника железной дороги по пути и строительству.

Сделаем небольшое отступление, чтобы правильно оценить этот рост. В 1946 году Семешко возглавил коллектив Новосибирской дистанции пути. В первые послевоенные годы хозяйские пути находилось в тяжёлом положении. Балловая оценка пути составляла 1000 единиц!

Совершенно отсутствовала механизация каких-либо работ. Тем не менее всего за два года коллектив выполнил большой объём по строительству новых и реконструкции действующих путей станций Новосибирск-Главный, Кривощёково, Ельцовка и на прилегающих перегонах. На сети были внедрены, широко распространены методы передовиков-путейцев – Нефёдова, Удалова, Мальцевой...

К 1966 году Новосибирская дистанция пути, которую Павел Семешко курировал все эти годы, дважды завоёвывала переходящее Красное знамя МПС и ЦК профсоюза железнодорожников. Новосибирцы постоянно выступали с прогрессивными



Вот так в войну прокладывали путь поездам

Москву отстояли, и наша армия начала наступление. А мы шли следом за фронтом по старой Смоленской дороге.... Картина была страшная – дороги разбиты, мосты разрушены. Всё приходилось восстанавливать.

Помню такой случай: стояли в Гжатске – строили мост. Жили неделю в одном доме в деревне. А когда закончили работу, переехали на другое место. Но я на следующий день вернулся за вещами. А дома-то уже нет! Оказалось, под ним был заложен фугас с часовым механизмом. Судьба уберегла...

Вместе с нашей армией дошли мы до Польши, восстанавливали там 1,5-километровый железнодорожный мост через Вислу. Уже заканчивали работу, когда

А когда началась война с Японией, нас перебросили в Мукден. Но она быстро закончилась, и мы поехали в Ростов-на-Дону. Там ледоход грозил сорвать железнодорожный мост, и нас мобилизовали его спасать. Затем всё лето строили железнодорожный мост через реку Чемлык в Краснодарском крае. А осенью прошёл ливень, и большой котлован под мостом залило. В нём стояли лебёдки, с помощью которых поднимались наверх конструкции. Но никто не хотел лезть в воду – холодно. Я подумал тогда: «Ведь я парторг, значит, должен показать пример». И полез в котлован. Всё сделал. Ребята потом растёрли меня водкой, но я всё равно простудился и заболел... Зато мост стоял в срок».

В родное Подмосковье Кирилл Тимофеевич вернулся лишь в 1948 году. До этого ездил по стране, восстанавли-

Я на следующий день вернулся в деревню за вещами. А дома-то уже нет! Оказалось, под ним был заложен фугас с часовым механизмом

ледоход пошёл и проломил середину, пришлось заново делать...

Война ещё не закончилась, как вдруг команда: «По вагонам!» На Дальнем Востоке назревала война с Японией. И нас отправили на Байкал готовить дорогу к транспортировке военных грузов. Рельсы у Байкала проложены через многочисленные тоннели. Некоторые из них требовали ремонта. Было и такое: гора сползала в озеро, а за собой тянула железную дорогу. Наша задача была смыть эту гору. Установили пушки водяные и стали её размывать. Смывли!

Там, на Байкале, мы встретили и День Победы. Нам в честь такого случая даже водочки разрешили выпить...

ливая разбитые войной мосты и дороги. Многочисленные награды – орден Отечественной войны, медали «За боевые заслуги», «За оборону Москвы», «За освобождение Белоруссии», «За освобождение Варшавы», «За победу над Японией» – говорят о географии его войны.

А вернувшись домой, всю свою жизнь он посвятил творчеству. Стал художником, занимался миниатюрной живописью в знаменитой мастерской в Федоскине. Даже сегодня, разменяв десятый десяток, Кирилл Тимофеевич нет-нет да и берёт в руки кисть...

Надежда Ищенко

ФОТО: ЯНА ЧИКОСТАЯ

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 детям.

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 малыши 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



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАВОВ

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 одной клиники в другую, от одной операции к другой, пытаются преодолеть ДЦП. Здоровье мальчика улучшается, но у семьи иногда не хватает денег на самые необходимые медикаменты. Фонд «Расправь

Оля Воронина не собирается сдаваться, тем более когда её поддерживают семья, друзья и пассажиры, покупающие билеты «Лотереи железных дорог»

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 мячиками, 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 «расти» 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



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАВОВ

Из-за повышения уровня жизни, пенсионеры останутся без доплат

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

Если человек получает пенсию ниже прожиточного минимума для пенсионеров в регионе, где он проживает, он получает соответствующую доплату. «Численность таких пенсионеров снижается каждый год, потому что пенсия постоянно растёт. 1 февраля 2012 года снова будет индексация, и доплата многим пенсионерам уменьшится, а то и вовсе будет снята», – заявляют в ПФР.

В январе 2011-го доплату к пенсии получали 2,8 млн пенсионеров, в октябре – уже 2,3 млн. Средний размер назначенной ежемесячной пенсии, по данным Росстата, составляет 8,3 тыс. руб. Сейчас в регионах, где прожиточный минимум выше среднего уровня по стране, надбавка выплачи-

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 страхования жизни» 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, селедкой 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 окисленности, что является существенным недостатком. В таком случае в шам-



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАВОВ

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 безошибочные советы по выбору напитка, как выяснилось, нельзя. Этикетка и состав непросвещённому 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 «Френшенет Кава Кордон Негро» и российское «Абрау-Дюрсо». Безоговорочным победителем стал венгерский «Торлей Шардоне Брют». Оставшиеся три участника: южноафриканский «Симонсиг Каапсе Вонкель», австралийский «Джейкоб ‘с Крик Шардоне» и итальянское «Мартини Брют» сомнений не вызывают – твёрдая четвёрка. «Не тратьтесь, 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, советуясь с французскими же консультантами.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Документы ЦИК

Первый финансовый отчёт о поступлении и расходовании средств избирательного фонда кандидата

Путин Владимир Владимирович № 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 отчета		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 гражданина	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	
2.3	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 неизрасходованного остатка средств фонда пропорционально перечисленным в избирательный фонд денежным средствам	290	0,00	
5	Остаток средств фонда на дату сдачи отчета (заверяется банковской справкой) (СТР.300=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.



ФОТО: ВИА РИМ – ТАС

Главные старты 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 же ставил себе задачу «включиться» где-то после десяти кругов. Я сознательно не выкладывался по максимуму. Для многоборца 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 спринте классическим стилем победил олимпийский чемпион Ванкувера 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 это 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 Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФУ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Изданий 500119 <http://www.gudok.ru>, <http://www.gudok.info> E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретовкин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Анна Зотраф, Марина Малюхова

Редакционно-опделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тихо (культуры и спорта), Яна Хазанометова (социальной политики и психе), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамылов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелован | Научный редактор: Анатолий Хадорковский

Номер велл Марина Малюхина.

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, посчитался 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 с сомнительным прошлым и неразлучного с пистолетом. Как вообще, не учась ни в одной киношколе, не проходя театральных азов, стал в одночасье одним из самых востребованных актёров?

А Сергей продолжал повторять: «Я не артист, я не артист, я не артист». Когда ему говорили: «Не-е-ет, 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, широко прокатился по кино- и телеэкранам, расплылся на видео, разлетелся на фразочки и сделал Бодрова-младшего чуть ли не культовой персоной.

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

Своих поклонниц он разочаровал ещё в 1997 году, женившись 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



ФОТО: PHOTOHENS.RU

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 попрощаться 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

«Акулы пера», а Сергей Бодров был ведущим программы «Взгляд».

Когда знаменитый «взглядовец» Александр Любимов пригласил популярного актёра стать его партнёром по эфиру, многие телевизионщики недоумевали: «Разве нельзя было профессионала найти?» Однако уже по первому выпуску «Взгляда» с Сергеем Бодровым стало ясно – выбор сделан правильный.

Автору этих заметок довелось близко наблюдать начало его телевизионной карьеры – как Сергей знакомился со съёмочной группой, как готовился к передачам, как, прочитывая сотни писем, «вгрызался» в обсуждаемые проблемы. Никакой звёздности, никаких следов от Даниила Багрова: в эфирную студию всегда входил улыбчивый и слегка застенчивый молодой человек. Каждый выпуск «Взгляда» Сергей Бодров обычно заканчивал словами: «Да и вообще, всё только начинается».

Однако телевидение, которое он начал осваивать и которое, по его признанию,

Гастроли

Хосе Каррерас в Москве окружил себя красавицами

Испанский тенор дал Рождественский концерт в «Крокус Сити Холле»

Певец, как и подобает горячему испанцу, находился на сцене в окружении красавиц.

Самой яркой из них была сопрано Ольга Перетятко, 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 героинями вечера, поскольку программа посвящалась Рождеству.

Одни зрители бурно аплодировали певцу, другие ворчали по поводу его голоса: дескать, он не тот, что прежде. Может быть, вторые в чём-то и правы, однако Каррерас делает всё возможное для того, чтобы быть в тонусе. В день выступления он придерживается особой диеты, придуманной самим певцом.

Хосе Каррерас – частый гость в России. «Я считаю вашу публику очень культурной и образованной, – признаётся певец. – Если бы я знал русский, обязательно спел бы арию Ленского».

65-летний Каррерас прославился благодаря оригиналь-

ному исполнению партий 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, – рассказывает певец. – К сожалению, Лучано с нами больше нет. А мы с Пласидо не можем повторить то, что было, с другими исполнителями». Между тем к сегодняшнему дню из тогдашней тройки мог бы остаться

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 лейкемии. И теперь доходы Каррераса примерно от 60 концертов в год поступают в этот фонд.

После московского концерта Каррерас отправился домой, к семье, праздновать Рождество. А до того, как выступить в российской столице, он побывал в Милане, Праге и Лейпциге.

Евгения Заболотских

Криминал

Острая необходимость

Похитителей солярки поймали на месте преступления

Транспортные полицейские на станции Волховстрой в Ленинградской области задержали подозреваемых в хищении двух тонн дизельного топлива.

О противоправных действиях в правоохранительные органы сообщил не назвавший своего имени доброжелатель. Оперативники сразу же выехали на место происшествия и обнаружили двоих злоумышленников, сливающих дизельное топливо из баков тепловоза. Сотрудники экономического блока транспортной полиции задержали воров. Ими оказались двое жителей города Волхов 1965 и 1967 годов рождения. Оба задержанных – машинисты. Кроме того, полицейские вышли и на покупателя топлива – 19-летнего уроженца Украины, который пояснил, что приобретал краденое для своих личных нужд.

Похитенное изъято, а в отношении задержанных решается вопрос о возбуждении уголовного дела.

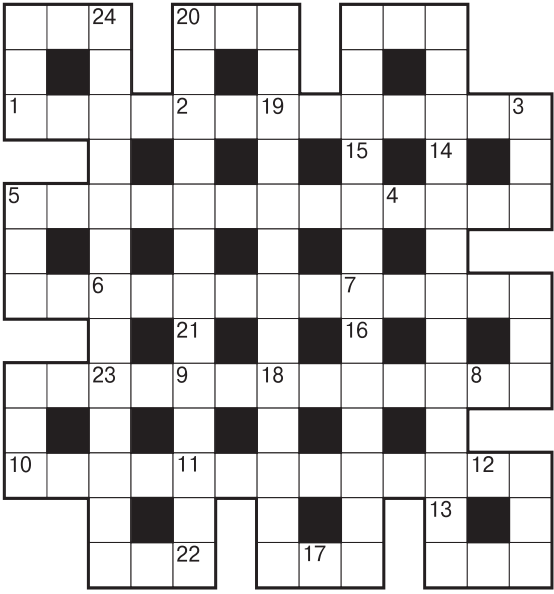
Елена Демиденко

Кроссворд

- Судорожное сжатие мышц.
- Учёный, наведший порядок в хаосе химических элементов.
- Неспокойная гора с кратером.
- Может быть весь день плохим, если встать не с той ноги.
- Щётка, способная без труда пролезать внутрь бутылок.
- Бабочка «в подростковом возрасте».
- «Резервация» для рыб, проживающих в квартире.
- Руководитель среднего звена.
- «Канун» восхода солнца.
- Презнее название ушанки.
- Что показывает девушка, когда не хочет показывать своих чувств?
- Песок плюс цемент, плюс вода.

- Вместилище для жидкостей и газов.
- Пистолет с патронами в барабане.
- Всевидашее око ПВО.
- Вещество – участник бурного процесса в колбе.
- Красивый орнамент из стекла в окне храма.
- Благодаря ему холодец можно есть вилкой.
- Страна, «приватизировавшая» Эверест.
- Осветительный символ наплевательского отношения.
- Орехи с красной шелухой.
- Реклама какого батончика призывала не тормозить?
- Доверенное лицо дуэлянта.
- Штат, где наводил порядок крутой Уокер.

Составил Михаил Сергеев



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

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

Выход в свет: 26 декабря 2011 года Номер: 237 (24957) | Тираж: 151587 экз. Время подписания по графику: 19.15 | Подписано в печать: 19.20 Цена свободная Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-12-00490] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

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