

Вагон-дефектоскоп нового поколения с аппаратно-программным комплексом работает в два раза эффективнее

Железнодорожникам могут вернуть право штрафовать безбилетников, этот вопрос рассматривает Минтранс

В Волгоградском регионе полностью компенсируют выпадающие доходы пригородного перевозчика

Несмотря на богатый на урожай год, розничные цены на продукты вряд ли снизятся

28 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 109 (24829)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152695
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Без рецепта

Уже готов предварительный вариант «Стратегии-2020», разрабатываемой под руководством ректора Академии народного хозяйства при правительстве Владимира Мау. Осенью можно ждать окончательного варианта. К сожалению, железнодорожному транспорту, который многие учёные и сейчас называют станovým хребтом экономики страны, в нём уделено очень мало места. Транспорт в «Стратегии» вообще не выделен в какую-то отдельную категорию. В секции № 19 «Преодоление территориальной и информационной разобщённости: развитие транспортной системы, связи и информации» авторы ограничились автотранспортом, пробками и малыми аэропортами, о чём прямо и предупреждают. Отраслевой подход к проблемам отсутствует. Косвенно железнодорожный транспорт упоминается в разделе транзита, где констатируется, что пока страна никаких успехов здесь не доби́лась и, возможно, время уже безнадёжно упущено. Больше места уделено железной дороге в секции № 18 «Реформа естественных монополий», где указывается, что первоочередными задачами являются обеспечение глобальной конкурентоспособности транспортной системы и развитие эффективных инвестиционных механизмов в отрасли. Определены две развилки: нужно или продолжать развитие конкуренции, или восстановить государственное регулирование для некоторых сегментов железнодорожной отрасли. На Санкт-Петербургском экономическом форуме при обсуждении «Стратегии» Владимир Мау высказал мнение, что транспортная инфраструктура уже становится ограничителем развития страны. Но за счёт чего это ограничение может быть снято, из документа совершенно неясно. Вроде бы за счёт инвестиций. Принципиальный вопрос – каких? Если на развилке повернуть в сторону большего государственного регулирования, частные инвестиции только уменьшатся. При рентабельности отрасли в 1–2% и сложности с получением государственных субсидий какой частный инвестор будет решать проблемы инфраструктуры? Если же, по словам авторов, «продолжать развивать искусственную конкуренцию», то железным дорогам грозит коллапс, подобный автомобильному в больших городах. Но рецептов выхода из этой «ловушки» в «Стратегии-2020» не предусмотрено. Во всяком случае пока.

Цифра дня

840 млрд

руб. будет выделено из разных источников на модернизацию железнодорожной инфраструктуры для организации транспортного обслуживания пассажиров во время чемпионата мира по футболу 2018 года.

Блиц

Не ревизия, но проверка

На Свердловской железной дороге состоялось выездное заседание Президиума ЦК Роспрофжела



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛЫЧЕВ

Николай Никифоров, председатель Роспрофжела

– Николай Алексеевич, каковы главные итоги поездки?
– Мы ещё раз непосредственно на железнодорожных узлах Сургута, Тобольска, Екатеринбургa убедились, что здесь на хорошем уровне решаются социальные вопросы, выполняются коллективные договоры ОАО «РЖД» и «дочек» компании.
– Это была своего рода ревизорская проверка?
– Нет, цель выездных заседаний – на месте убедиться, как вы-

полняются решения съезда Роспрофжела и исполнительных органов профсоюза в подразделениях. Смотрим, что реально сделано, общаемся с рядовыми членами профсоюза.
Кроме членов ЦК, в выезде участвуют председатели дочерних территориальных профорганизаций, и они имеют возможность ознакомиться с успешным опытом решения различных проблем.
К примеру, где-то реабилитационные центры при локомотивных депо выглядят как дворцы и начинены современной техникой, но используются слабо. А вот на Свердловской они совмещены с поликлиниками. И после того как железнодорожники прошли реабилитационный курс, они могут обратиться в поликлинику за назначением профилактической программы, дополнительного обследования, если не снята какая-то проблема в здоровье.

Или другой момент: до конца не решены вопросы по вагонам сопровождения. Враз их не заменишь, но создать элементарные условия – навести порядок, баньку поставить на платформе – вполне можно. На Западно-Сибирской так и сделали, ещё лет 10 назад. Теперь была возможность посмотреть, как обстоят дела на всей сети. Следующим пунктом определили Забайкальскую дорогу, там много социальных проблем. Несмотря на то что на магистрали имеется своя программа социального развития, она пока не подкреплена деньгами.
БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Планы

Ищите в Сети

Документооборот текущего отцепочного ремонта автоматизируют



ФОТО: АНТОН КАВАНШИН

Процесс согласования документов на текущий отцепочный ремонт должен стать проще

отправляются в путешествие. Электронный документооборот позволит решить все вопросы за один день», – говорит начальник департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Дмитрий Лосев.
С помощью автоматизированной системы можно будет не только формировать документы, но и пользоваться электронной цифровой подписью. Предполагается, что согласовываться документы будут через интернет-портал, который свяжет вагонные службы, депо и собственников подвижного состава. «Вместо уведомительной телеграммы, как это происходит сейчас, с портала собственнику придёт уведомительное письмо о том, что его вагон забракован. Если по условиям договора требуется согласование по предварительной калькуляции, в этом же письме будут содержаться ссылки. И собственник, зайдя на портал по ссылкам, сможет просмотреть подготовленные документы на данный вагон», – поясняет архитектор проекта департамента систем ремонта и эксплуатации подвижного состава Отраслевого центра разработок и внедрения Алексей Остров. Здесь же,

на портале, будет выложен Прейскурант на услуги текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов. И собственник сможет перепроверить калькуляцию, корректность составления счетов.
После согласования соответствующее уведомительное письмо уйдёт в депо инженеру, ответственному за работу с собственниками. Предполагается, что автоматизированная система будет гибкой. Например, по итогам ремонтных работ прямо в портале уже по факту можно будет внести изменения, сформировать дефектную ведомость и провести окончательную калькуляцию. «Далее происходит подписание документов цифровой подписью. Программа автоматически формирует пакет документов для собственников, и там же, на портале, инженер депо проверяет правильность комплекса документов, утверждает его», – уточняет Алексей Остров.
Кроме того, для собственников подвижного состава может быть создан и единый на всю сеть счёт.

>Окончание | 2

Совещание

Доставить вовремя

Рост погрузки в первом полугодии составит 3,9%

Ситуация с выполнением объёмных показателей по погрузке в текущем месяце остаётся сложной.

Однако благодаря принятым оперативным мерам за прошедшую неделю улучшился ряд аспектов эксплуатационной работы. В частности, число просроченных отправок сократилось на 1,5%, а объявленное на сеть повышенное задание по погрузке в отдельные сутки выполнялось в полном объёме.
Об этом сообщила вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева.
По её словам, из-за повышения экспортных пошлин произошло снижение предъявления грузов нефтяной номенклатурной группы, что серьёзно повлияло на план: потери в погрузке составили 20 тыс. тонн в сутки. «Но в настоящий момент имеются дополнительные заявки



ФОТО: ИГОРЬ ЯКИРОВ

Работа станций должна быть более эффективной

на оставшиеся дни, и по этой группе удастся избежать отставания от плановых параметров», – отметила Елена Кунаева.
В итоге, для того чтобы план июня был выполнен, было принято решение по погрузке – 3,571 млн тонн в сутки. В це-

лом по июню рост к маю этого года составит 0,2%, а к июню прошлого года – 1,7%. Рост к первому полугодию прошлого года составит 3,9%.
«Все меры по обеспечению выполнения плана будут приняты», – заявила Елена Кунаева.

Лента новостей

Месяц на регламент

Президент Дмитрий Медведев поручил правительству выработать окончательные предложения по срокам техрегламента на нефтепродукты. «Я вам поручаю, и Минэнерго, и Минпрому, и Минэкономразвития, всё это дообсудить и в месячный срок мне доложить, потому что это очень важная проблема для развития экономики, для экологической ситуации. Предложения по срокам, конечно, должны быть разумными», – заявил президент Медведев на заседании комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики. Глава государства отметил, что никому не нравятся нестабильные цены на топливо и его отсутствие, но необходимо «видеть перспективу, а не откладывать это каждый раз на потом».

Во всём виноват диспетчер

Задержка авиарейса Иркутск – Москва, которая произошла из-за опоздания на борт губернатора Иркутской области Дмитрия Мезенцева, признана незаконной. В Байкало-Ангарской транспортной прокуратуре сообщили, что после проведения проверки было составлено представление и виновным признан диспетчер Росаэронавигации. Инцидент с задержкой рейса произошёл 8 июня: вылет был отложен на час из-за губернатора, который задержался в Законодательном собрании, где отчитывался перед депутатами. По прибытии на борт лайнера Дмитрий Мезенцев извинился перед пассажирами, жалоб на задержку рейса не было – экипаж частично наверстал задержку, и самолёт прибыл в столицу на полчаса позже намеченного времени.

Утекающие проценты

В России находится около 10 млн мигрантов. Глава комитета Госдумы по международным делам Константин Косачёв выступил с докладом и сообщил, что при сохранении тенденции к 2050 году доля мигрантов и их потомков в населении страны составит более трети. Кроме того, депутаты отметили, что объём денежных средств, перечисленных мигрантами на родину в 2009 году, составил около \$19 млрд, что сопоставимо с 2% ВВП России.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Президент компании Владимир Якунин акцентировал внимание на необходимости повышения эффективности работы станционного звена – большие потери происходят именно там, а также из-за несбалансированности отношений между дирекциями в ходе исполнения нормативных сроков по организации движения.
Между тем за истекшие дни июня было допущено 5,4 тыс. случаев отказов технических средств (по состоянию на 27 июня расследовано 3,7 тыс. из них).
С начала текущего года для производства ремонтных путевых работ закрыто 116 перегонов, это на 16 перегонов больше, чем в прошлом году. Всего в режиме закрытия отремонтировано всеми видами ремонта 707 км. Оздоровлено всеми видами ремонта более 3 тыс. км путей.
ВЕРА ДЕРЖАВИНА

Фотофакт



Вчера в ОАО «РЖД» получили свидетельства об окончании курсов повышения квалификации 20 руководителей компании. Обучение проходило по 140-часовой программе «Корпоративное управление» в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. Всего с 1997 года по программам переподготовки кадров для железнодорожной отрасли здесь обучились 484 управленца, которые затем перешли в кадровый резерв компании. В этот раз слушателями были заместители начальников дорог по региону и начальники дирекций инфраструктуры. Обучение завершилось защитой аттестационных работ и краткосрочной зарубежной стажировкой во Франции. Как отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, на тех, кто сегодня прошёл обучение, возлагаются особые надежды при построении системы управления в холдинге.

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЫЙО

Новости ОАО «РЖД»

От асфальта до дверей

В этом году Северная региональная дирекция железнодорожных вокзалов планирует провести капитальный ремонт вокзальных комплексов Архангельского региона на общую сумму около 5 млн руб. В Архангельске отремонтируют фасад и зал ожидания, заменят витражные стёкла. На вокзале Плесецкая отремонтируют кровлю, зал ожидания, багажное отделение и асфальтовое покрытие перрона, заменят входные двери. Планируется провести текущий ремонт инженерных систем, фасада вокзала и платформы в Северодвинске. Частичный ремонт кровли и водопровода ждёт нынешним летом и вокзал Исакогорка.

Поезд к морю

Поезд Москва – Сухум начнёт ходить в начале июля. Как сообщил глава Абхазской железной дороги Гурам Губаз, реконструкция пути до реки Псоу будет закончена к 30 июня. Вскоре после запуска поезда Москва – Сухум будут пущены пригородные поезда Сухум – Адлер. ОАО «РЖД» начало реконструкцию путей на отрезке Псоу – Сухум в феврале. За это время было отремонтировано более 100 км полотна.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Планы

Ищите в Сети

> НАЧАЛО | 1

«Это будет выгодно и собственникам, и железнодорожникам. Собственник получает возможность через лицевой счёт видеть свои платежи и средний расход за период. То есть он получает инструмент планирования своих расходов на текущий отцепочный ремонт. А ремонтники будут знать о том, сколько у собственника средств на счету. Например, пришёл вагон, мы автоматически сформировали предварительную калькуляцию, зарезервировали средства на счету, проверили их доступность», – рассказал Алексей Остров.

После того как систему апробируют, её планируют распространить на всю сеть.

По словам ведущего специалиста по текущему и отцепочному ремонту вагонной службы ООО «Трансойл» Елены Быстровой, новый информатизационный проект ОАО «РЖД» давно ожидался участниками операторского рынка. «Сегодня мы согласов договорным документам оплачиваем текущий и отцепочный ремонт по данным Главного вычислительного центра ОАО «РЖД», – подчеркнула она. – Но что касается первичной учётной бухгалтерской документации, то нередко возникают проблемы с подтверждаемостью указанных в ней дан-

ных». Директор департамента вагонного хозяйства ООО «Трансгарант» Николай Кошелев отметил, что собственнику будет удобно в более оперативном режиме видеть расчёты стоимости текущего ремонта и в случае несогласия с ценой обсудить соответствие стоимости и объёма работ до момента подписания документов.

«Очень важно оперативное взаимодействие между теми на счету. Например, пришёл вагон, мы автоматически сформировали предварительную калькуляцию, зарезервировали средства на счету, проверили их доступность», – рассказал Алексей Остров.

По мнению директора по подвижному составу ООО «Аппарель» Виктора Чернышова, новая система может быть полезной, если позволит оператору отслеживать совпадение реальных инвентарных номеров ремонтируемых и заменяемых узлов вагона с теми, что заносятся в итоговые документы. В целом же, по его мнению, востребованность нового проекта ОАО «РЖД» будет во многом зависеть не только от объёмов предлагаемых информационных сервисов, но и от абонентской платы за подключение к portalу.

Игнат Выгогин

Технология

Следит в оба

Вагон прогнозного типа выявляет в два раза больше дефектов



ФОТО: ЮЛИЯ ИВАНОВА

На Куйбышевской дороге завершена промышленная эксплуатация вагона-дефектоскопа нового поколения с аппаратно-программным комплексом.

Он позволяет дефектоскопировать рельсы ультразвуковым и магнитным методами контроля. РДМ-15К – единственный на сети совмещённый вагон и в отличие от других дефектоскопов имеет бесконтактную с рельсами следящую систему. Она удерживается при помощи двух магнитов, и её срок службы выше, чем у других дефектоскопов.

Как рассказал начальник дорожной лаборатории дефектоскопии дорожного центра диагностики и мониторинга устройства инфраструктуры КбшЖД Алексей Трушков, новый вагон поступил на дорогу в октябре 2009 года и находился в опытной, а затем в промышленной эксплуатации. За это время с его помощью проверили 23,9 тыс. км пути, выявили 144 остродефектных и 282 де-

фектных рельса. «Эффективность превышает среднедорожную почти в два раза», – отметил Алексей Трушков.

РДМ оказался актуален при диагностике скрытых и трудновыявляемых дефектов. Если обычный дефектоскоп может пропустить трещину в 1–1,5 мм, то РДМ фиксирует и эту мелочь. «Вероятность обнаружения зарождающихся дефектов увеличивается кратно», – сказал начальник вагона РДМ-15К Александр Комолов.

Проверка всех систем и программ пришла на зиму и жаркое лето прошлого года. По словам Александра Комолова, зимой много нареканий было к системе водоснабжения. Поскольку ультразвук не проходит через воздух, перед датчиком на рельсы подаётся вода. Зимой вода не нагревалась до нужной температуры, что необходимо для постоянной работы ультразвука.

«Экипаж вагона предложил разработчикам установить в

баках электронагревающие элементы. Это более экономичный, экологически чистый и автономный способ подогрева, не связанный с системой отопления», – пояснил Александр Комолов.

Изготовители исправили эту ошибку. Специалисты ООО НПО «РДМ-ВИГОР» (Москва) устраняли и другие недостатки по рекомендации КбшЖД. В частности, усилили гидро- и пылезащиту механической части следящей системы.

Были проблемы и с бесконтактным устройством. На магниты, которые удерживают следящую систему, притягивались металлические предметы с пути. Система теряла контакт с рельсом. Тогда специалисты дорожного центра диагностики обнулили магниты специальной тканью, исключив прилипание металла.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

Свердловская

«Путеец» снова в строю

Профсоюзные работники будут учиться и отдыхать на берегу водохранилища

В минувший четверг на месте бывшей базы отдыха «Путеец» под Екатеринбургом открыли филиал учебного центра дорпрофжела Свердловской магистрали.

Два новых двухэтажных здания центра, окружённые сосновым лесом, расположены на берегу Белоярского водохранилища, примерно в 60 км от Екатеринбурга. Раньше на этом месте стояли одноэтажные деревянные домики базы отдыха, принадлежавшей Свердловск-пассажирской дистанции пути. «Её работники построили это здание своими силами в начале 80-х годов, однако в годы перестройки база пришла в упадок, а последние семь лет вообще не эксплуатировалась и даже не охранялась», – рассказал председатель дорпрофжелла СвЖД Анатолий Гаращенко.

В начале прошлого года президиум профсоюза принял решение приобрести эту базу у магистрали, и в апреле началось строительство.

Сейчас в первом здании на втором этаже подготовлены двух-, трёх- и четырёхместные номера, а на первом этаже – кухня и конференц-зал. Во втором здании расположены двухместные люксы и малый

конференц-зал. Каждый корпус оборудован собственной котельной, а вода подается из скважин, так что база полностью автономна.

В ближайшее время установят оборудование, которое позволит проводить обучение профактива в режиме аудио- и видеоконференции.

В новый центр профактив станет приезжать на обучение на несколько дней. Кроме того в корпусах будут жить отдыхаю-

водить учёбу, организовывать тренинги, деловые игры. Это очень важно, ведь без знаний сегодня сложно защищать права людей. Особенно приятно, что это первый такой профсоюзный учебный центр на Среднем Урале», – отметил председатель Федерации профсоюзов Свердловской области Андрей Ветлужских.

А на сети свердловская база дорпрофжелла стала пятой. Подобные учебные центры

Установят оборудование, которое позволит проводить обучение в режиме аудио- и видеоконференции

щие, так что номера будут задействованы круглогодично.

Как рассказал председатель Роспрофжелла Николай Никифоров, обучению профсоюзных работников сегодня уделяется большое внимание. Сейчас на ХХІХ съезде было принято новая учебная программа, сходная с системой профессиональной переподготовки выпускников вузов. В дальнейшем по этой программе будут готовить профактив и на других железных дорогах.

«На этой базе можно действительно эффективно про-

уже работают на Дальневосточной, Северной, Восточно-Сибирской и Октябрьской магистралях. «Исторически сложилось так, что у нашего профсоюза нет своей собственности. Но пять лет назад на ХХІХ съезде было принято решение о приобретении недвижимости дорпрофжеллами, и сейчас они доказывают, что могут эффективно её эксплуатировать», – рассказал Николай Никифоров.

Вера Морозова, соб. корр. «Гудка» ЕКАТЕРИНБУРГ

Экономика

«Длинные» деньги

Пенсионным накоплениям нашли задачу по плечу

Деньги пенсионеров должны приносить пользу стране, работая на экономику. Об этом говорилось на встрече членов Совета Национальной ассоциации негосударственных пенсионных фондов (НАПФ), в число которых входит исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова, с руководителем Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР) Дмитрием Панкиным.

Руководитель ФСФР отметил потребность российской экономики в «длинных» деньгах и то, что сегодня практически единственным источником таких денег выступают НПФ.

Это полностью соответствует мировому опыту. Представители НАПФ обратили внимание на то, что инвестиционные возможности негосударственных пенсионных фондов служат мощным локомотивом развития экономик как ведущих, так и развивающихся стран. Для этого в государстве должна быть сформирована благоприятная инвестиционная политика.

В развитых странах негосударственные фонды, аккумулирующие средства пенсионных

накоплений, являются важными участниками инвестиционного процесса, предоставляющими экономике существенные средства на долгосрочной основе. Наиболее важными и эффективными направлениями вложения являются проекты в жилищном строительстве и капиталоемких инфраструктурных секторах (транспорт, связь и т.д.). Привлечение средств НПФ на отечественный финансовый рынок (а сегодня под их управлением находятся 248,5 млрд руб. пенсионных накоплений) также может способствовать формированию устойчивого процесса экономического роста.

В своём выступлении Елена Сухорукова подчеркнула, что предложения руководства ФСФР по активизации работы в этом направлении чрезвычайно важны. «Пенсионные деньги нужны стране. Мы можем поддерживать компании, которые являются локомотивами российской экономики: предприятия в сфере высоких технологий, глубокой переработки сырья, транспорта и т.д. В переходе от сырьевой экономики к модернизации мы видим будущее», – заявила она.

Светлана Коваль

Развитие

Парковое кольцо

Юным железнодорожникам будет где развернуться

Участок Читинской Малой дороги станет городским аттракционом.

Через территорию парка Победы в столице Забайкалья проложат дополнительные пути для Малой дороги.

– Кольцевая магистраль протяжённостью 2 км, пересекает часть парка. Здесь будут построены три остановки. На них и смогут сесть в поезд отдыхающие в парке горожане, – рассказал «Гудку» заместитель начальника Читинской Малой железной дороги Наталья Матафоновна.

Новое кольцо компенсирует Малой дороге утраченный три года назад участок. Тогда в связи со строительством автомобильного моста через реку Читинку была демонтирована часть её путей.

Дополнительные пути строят в 2012–2013 годах. Запланировано и строительство новых зданий.

По словам Натальи Матафоновой, это будет учебный корпус с гостиницей на 120 мест, вокзал и вагонное депо для отстоя 10 вагонов.

– Юным железнодорожникам для занятий нужны новые учебные кабинеты и лучшие условия проживания. Раньше у нас обучались 750 человек в школах линейных станций и около 400 детей из Читы. Но из-за отсутствия жилья с линии мы пока можем принять максимум 390 человек. Со строительством гостиницы ситуация должна улучшиться, – говорит Наталья Матафоновна.

Все проекты будут осуществлять при поддержке Забайкальской железной дороги. По предварительным подсчётам, инвестиции в развитие инфраструктуры Малой магистрали составят более 400 млн руб.

Сергей Донцов, соб. корр. «Гудка» ЧИТА

50 лет первому заместителю начальника Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» Алексею Борисовичу Киреевину

Уважаемый Алексей Борисович!

Коллектив Южно-Уральской дирекции по ремонту пути Центральной дирекции по ремонту пути – филиала ОАО «РЖД» искренне поздравляет Вас с юбилеем со дня рождения!

Всю свою трудовую деятельность Вы посвятили железнодорожному транспорту, пройдя нелегкий путь от рядового работника до первого заместителя начальника Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД». Ваша активная жизненная позиция, оптимизм, организаторские способности снискали заслуженное уважение в коллективах, которыми Вы руководите.

С теплотой вспоминаем то время, когда работали под Вашим чутким руководством в дирекции по ремонту пути.

В этот праздничный день, желаем Вам уважаемый Алексей Борисович, доброго здоровья, удачи, счастья и благополучия!

Коллектив Южно-Уральской дирекции по ремонту пути ЦДРП – филиала ОАО «РЖД»

Реклама

Анонс

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОРТАЛ RZD.partner.ru

Что может сравниться с журналом «РЖД-Партнёр» по актуальности и насыщенности?

Портал «РЖД-Партнёр» на русском и английском языках! Постоянное обновление портала делает его более информативным, функциональным и нацеленным на популяризацию деятельности транспортного сектора экономики.

Информационный портал «РЖД-Партнёр» сегодня – это актуальная и аналитическая информация о тенденциях развития транспортно-логистического рынка в России и за рубежом. Оперативная лента новостей, комментарии к наиболее значительным событиям транспортной отрасли, актуальные интервью, а также ежедневный дайджест прессы и интерактивное взаимодействие журнала и пользователей, – всё это на информационном портале www.rzd-partner.ru/www.rzd-partner.com

Отдел рекламы: +7 (812)458-3490 +7 (499)261-6090 reclama@rzd-partner.ru

Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Саковская Светлана Григорьевна
Старший нарядчик локомотивных бригад, стаж в ОАО «РЖД» 7 лет:

«Железная дорога всегда была, есть и будет. Я хотела поехать по России, увидеть страну. Поэтому РЖД – это мой выбор».



ТрансКредитБанк

Банк, с которым по пути

Пригород

Финансовая охота на «зайцев»

В электрички могут вернуться штрафы для безбилетников



ОАО «РЖД» провело в Кисловодске сетевую школу передового опыта «Совершенствование технологии организации перевозок, оплаты, контроля и учёта проезда в пригородном сообщении». Там участникам было сообщено, что компании удалось сдвинуть с мёртвой точки проблему штрафов.

Как рассказала заместитель начальника отдела сопровождения корпоративных проектов правового департамента ОАО «РЖД» Анастасия Дамарацкая, в Минтранс рассматривается вопрос о наделении железнодорожников правом штрафовать безбилетников. Согласно проекту «зайцам» придётся оплатить пятикратную стоимость проезда. Документ уже получил одобрение причастных департаментов министерства и в ближайшее время будет рассмотрен руководством ведомства.

«Останется проблема идентификации нарушителя, так как в случае отказа уплатить штраф мы должны будем подать на него в суд. Но права потребовать предъявить удостоверяющие личность документы железнодорожники не имеют. В этом вопросе будет необходимо тесное сотрудничество с представителями МВД», — считает Анастасия Дамарацкая.

Однако пока пригородные компании вынуждены бороться с безбилетниками своими методами.

— В этом году должно быть обеспечено сопровождение разъездными билетными кассирами и работниками частных охранных предприятий всех наиболее населённых пригородных поездов, а рост платной выручки от перевозки пассажиров в пригородном сообщении должен составить 20% к уровню прошлого года без учёта роста тарифа, — отметил заместитель начальника департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Александр Ротанов. — Кроме того, за счёт сокращения числа безбилетных пассажиров необходимо повысить учётную населённость пригородных поездов на 10% к уровню прошлого года.

По подсчётам специалистов, сегодня пригородные компании перевозят ежедневно около 700 тыс. безбилетников и несут финансовые потери около 12,5 млн руб. в день.

Для сокращения безбилетного проезда, по мнению участников школы, необходим жёсткий контроль, а также доступность в приобретении билетов и хороший сервис.

Пригородные компании перевозят ежедневно около 700 тыс. безбилетников

«На восьми остановочных пунктах мы ежедневно проводим контроль проездных документов перед посадкой, — рассказал заместитель генерального директора ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» Юрий Пономарёв. — Рост продажи проездных документов при перронном контроле увеличился на 20%. Кроме того, проводим в часы пик акции с привлечением сотрудников аппарата управления компании, сотрудников ЧОПа и ЛОВД. Рост денежной выручки в кассе «на выход» Ленинградского вокзала в период акции составляет в среднем 12%».

Основную нагрузку по повышению выручки должны взять на себя разъездные билетные кассиры, тем более что дополнительные сборы за продажу билетов в поездах Федеральная антимонопольная служба России на днях

За пять месяцев выручка СЗППК, собранная кассирами-контролёрами, составила около 130 млн руб. Затраты на содержание контролёров и сотрудников ЧОПа — около 47 млн руб.

признала законными. Оптимальной технологией работы разъездных билетных кассиров считается схема 2+4 — два кассира и четыре сотрудника ЧОПа на два вагона с проверкой билетов на входе в электропоезд. К примеру, в Москве на Ярославском направлении при сплошных проверках по такой схеме собираемая выручка возросла на 150–270%. Причём добросовестные пассажиры с пониманием относятся к строгости и даже сами предлагают дополнительные меры контроля. Как рассказал начальник сектора обеспечения технологического контроля департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Михаил Зайцев, от постоянного пассажира электрички Владимира Борисова, возмущённого количеством безбилетников и создаваемой ими суетой, пришлось несколько предложений — от драконовских штрафов до увеличения количества контролёров.

То, что использование кассиров-контролёров — эффективный экономический инструмент, было показано на

примере Северо-Западной пригородной пассажирской компании. За пять месяцев этого года выручка, собранная ими, составила около 130 млн руб. Затраты на содержание контролёров и сотрудников ЧОПа — около 47 млн руб.

Важным является и фактор удобства при приобретении билетов пассажирами. Далеко не все безбилетники являются злостными нарушителями. По признанию специалистов, зачастую «заяц» просто не успевает приобрести билет в кассе из-за очередей.

По мнению начальника Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максима Шнейдера, одной из возможностей снижения очередей в кассы за счёт ускорения обслуживания может стать установление тарифов без копеек. Кроме того, необходимо активное внедрение билетопечатающих устройств для самообслуживания при покупке билетов.

Ещё одним положительным фактором может стать активное внедрение абонементных проездных документов.

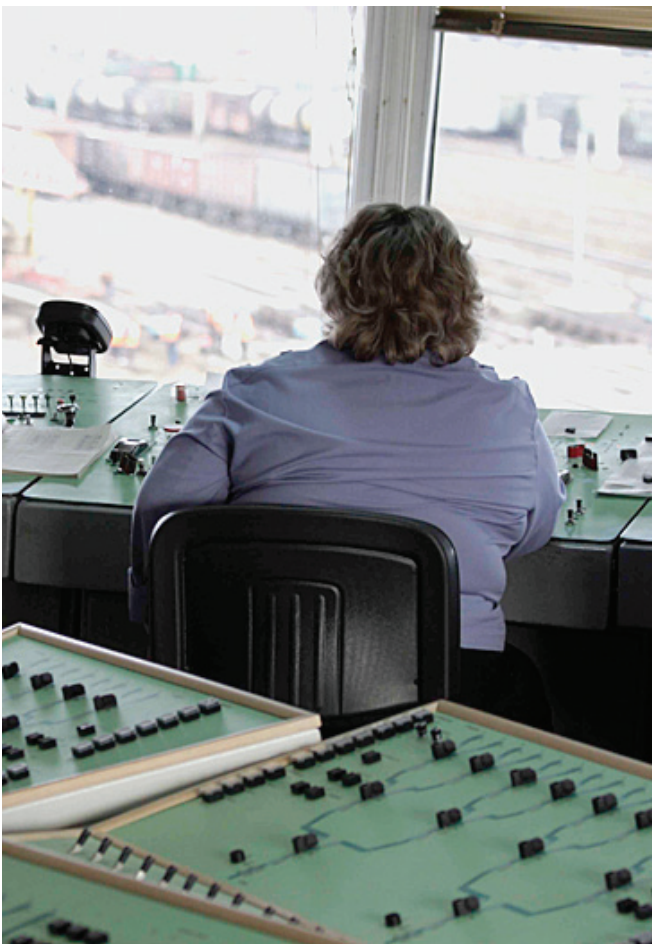
Здесь показателен московский опыт. «Была установлена единая стоимость абонементного билета «ежедневно» на месяц в размере 3500 руб. вне зависимости от дальности поездки, если она превышает 53 км, — рассказал заместитель генерального директора по пассажирским перевозкам ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» Руслан Лисневский. — В итоге в мае было продано 5348 абонементов, что составляет 273% к уровню прошлого года, более чем в два раза выросла и выручка». При этом стоимость проездного билета снизилась. К примеру, до внедрения единой стоимости проездной билет на участке Москва — Александров стоил более 7 тыс. руб. Единая же стоимость абонементов выгодно не только пассажиру, ведь перевозчик не остаётся в накладе, так как уменьшается количество «зайцев».

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Кисловодск

Инициатива

Опасные горки

СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ НАДО УЛУЧШАТЬ



Работники горочных комплексов чаще других в хозяйстве перевозок нарушают требования нормативов и сквозь пальцы смотрят на ошибки, допускаемые при работе коллег.

Центральная дирекция управления движением ОАО «РЖД», проанализировав случаи нарушения безопасности движения, произошедшие по вине работников хозяйства перевозок в 2008–2010 годах, занесла представителей профессий, задействованных в обслуживании горочных комплексов, в особую группу риска. В ходе исследования выяснилось, что, например, на составителей поездов приходится 28,8% от всех нарушений, дежурных по сортировочным горкам 14,4%, операторов сортировок вагонов 13,8%.

Как отмечалось на совещании работников хозяйства перевозок — организаторов и исполнителей перевозочного процесса, которое прошло в Санкт-Петербурге, слишком дорого стоят ошибки дежурных по сортировочным горкам. В качестве примеров приводились случаи схода подвижного состава на горке станции Абакан Красноярской магистрали, столкновение вагонов на станции Агрыз Горьковской дороги в прошлом году. Убытки от подобных аварий исчислялись сотнями тысяч рублей.

В первом квартале 2011 года типичные причины нарушений такие: отсутствие работника на подножке первого вагона, слабый контроль за положением стрелок, поспешная подача команды на движение. Между тем путь может быть завален снегом или стрелка может оказаться в неправильном положении. Наконец, распространённой ошибкой служит нерасчётливое торможение вагонов при расформировании составов.

Для борьбы с этими нарушениями предложено внести поправки в Функциональную стратегию обеспечения гарантированной безопасности и надёжности перевозочного процесса до 2015 года. Они касаются должностных обязанностей составителей поездов и кондукторских бригад и порядка их выполнения. В поправках необходимо отразить параметры подготовки персонала для гарантий безаварийной работы. Следует изменить и талонную систему. Сейчас, когда у нарушителя изымают все предупредительные вкладыши, ему запрещён доступ к работе. А процедура восстановления порой превращена в формальность: получай строгий выговор и снова приступай к обязанностям. К тому же проверка знаний нарушителей иногда напоминает беседы на отвлечённые темы, которые

Ошибки дежурных слишком дорого обходятся компании

заводят для соблюдения видимости процедур. Надо, чтобы на станциях анализировали эти ошибки и нарушения и, исходя из этого, эффективно обучали персонал.

Процедуры подготовки работников должны быть понятными и прозрачными, а люди — мотивированы и чётко выполнять инструкции. Нужно не только наказывать виновных, но и поощрять лучших сотрудников за длительный безаварийный труд. Поэтому предложено переработать Положение о стажировке работника хозяйства перевозок от 25 ноября 2008 года и ввести чёткие критерии оценки качества.

Случается, что руководители подразделений скрывают недостатки. Например, в феврале этого года на станции Нижний Новгород-Московский Горьковской дирекции на один из путей экипировочного парка под состав пассажирского поезда № 23, состоявшего из 8 вагонов, был подан маневровый локомотив для перестановки в парк отправления. Составитель поездов неправильно оценил состояние пути, и вагон сошёл с рельсов. Данный факт попытались скрыть. Вагон отправили в составе поезда, который проследовал до станции Владимир. Там вагон отцепили для смены колёсных пар. Этот случай был зафиксирован в протоколе селекторного совещания у замначальника управления движения Центральной дирекции управления движением 18 марта 2011 года.

По словам замначальника отдела безопасности движения поездов управления движения Центральной дирекции управления движением Александра Филатова, в улучшении системы контроля за безопасностью движения в рамках существующих технологий должны помочь технические аудиты в дополнение к проверкам ревизоров.

Анализ эффективности используемых на практике инструкций и технологий должен помочь руководству сделать правильный вывод. Все нюансы процедур подробно указаны в распоряжении от 2 июня 2009 года № 1150р «Технические аудиты в системе управления безопасностью ОАО «РЖД». Теперь на их основе надо утвердить соответствующее положение о порядке организации, проведения технических аудитов в Центральной дирекции управления движением.

И наконец, надо решить основную задачу — сделать так, чтобы диспетчерский персонал стал координатором новаторских перемен на станциях.

Олег Иванов

Модернизация

Оптимальный пробег

На сети внедряют новую технологию регулировки локомотивов

Технология организации эксплуатационной работы с применением автоматизированной системы управления локомотивным парком «СИГНАЛ» успешно применяется на полигоне Рыбное — Челябинск.



Локомотивы быстрее прибывают к готовым к отправлению поездам

менную регулировку парка локомотивов.

Решение вопроса оптимального использования локомотивов нашли учёные Самарского государственного университета путей сообщения. Экономически целесообразный вариант работы локомотивных парков они предложили определять

на основе научно обоснованного регулирования размеров грузового движения, а также оптимальной структуры отправляемых грузов и транзитных грузопотоков.

Как рассказал заведующий кафедрой «Экономика и логистика на транспорте» вуза Пётр Куренков, сотрудники универ-

ситета провели экономическое сравнение различных схем обслуживания перевозок и вариантов работы локомотивных парков на сети отечественных железных дорог.

Оптимальным оказался вариант, предусматривающий неразъединение системы многих единиц тяги локомотивов, поступающих на Куйбышевскую магистраль с Южно-Уральской, и следование их в нечётном направлении, не дожидаясь накопления вагонов до графической массы или длины состава.

При этом в грузовом поезде может быть меньше количество вагонов, чем установлено нормой. Более того, высвобожденные локомотивы могут двигаться даже в одиночном следовании под готовые к отправлению нуждающиеся в них составы на станцию Челябинск-Главный.

Такая мера позволяет избежать включения в систему многих единиц тяги локомотивов с различными пробегами после

очередного техобслуживания, а также ускорить их возврат на станцию Челябинск-Главный. Подобная организация эксплуатационной работы на Куйбышевской и Южно-Уральской железных дорогах позволяет существенно сократить оборот грузовых вагонов. Важно, что благодаря новой технологии, предложенной учёными СамГУПС и поддержанной бывшим начальником Куйбышевской и Южно-Уральской магистралей Анатолием Левченко, на полигоне Челябинск — Рыбное протяжённостью свыше 2 тыс. км железнодорожникам удалось обеспечить своевременный возврат электровозов объединённого парка на станцию Челябинск-Главный.

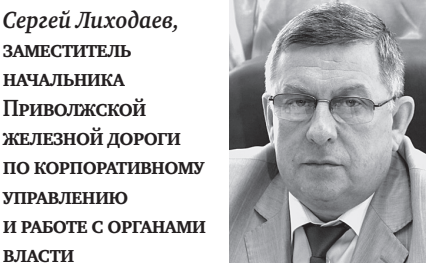
Согласно подсчётам специалистов вуза, общий экономический эффект от внедрения новой схемы регулировки локомотивного парка превысил 50 млн руб. в год.

Андрей Стрельцов Самара

Сотрудничество

Сто процентов

В Волгоградском регионе полностью компенсируют выпадающие доходы пригородного перевозчика



Одно из главных решений прошедшей недавно встречи руководства Приволжской ма­гист­ра­ли с главой ад­ми­ни­стра­ции Вол­го­град­ской об­ла­сти ка­са­ет­ся до­ве­де­ния при­го­род­ной де­ятель­но­сти до без­у­быт­но­сти уже в 2011 го­ду.

Региональные власти обязались добавить при­го­род­ной пас­са­жир­ской ком­па­нии ОАО «Вол­го­град­транс­при­город» к уже вы­де­лен­ным 124,7 млн руб. ещё 65,6 млн руб., ком­пен­си­ро­вав тем самым пе­ре­воз­чи­ку вы­па­да­ю­щие до­хо­ды на 100%.

Также губернатор Анатолий Бровко рас­смот­рит во­прос по сни­же­нию та­ри­фов на пе­ре­воз­ку пас­са­жиров в при­го­род­ном со­бо­ще­нии до уров­ня 2010 го­да.

Мы со своей стороны усилим безо­пас­ность пас­са­жир­ских пе­ре­воз­ок бла­го­даря воз­мож­но­сти кон­тро­ли­ро­вать тер­ри­то­рию Вол­го­град­ского же­лез­но­до­рож­ного вок­за­ла. Ад­ми­ни­стра­ция об­ла­сти по на­шей



50-метровую зону перед Волгоградским вокзалом передадут железнодорожникам

просьбе уже в июле передаст Приволжской региональной дирекции железнодорожных вокзалов 50-метровую зону – от здания вокзала до платной парковки на Привокзальной площади. Получив эти земли, мы уберём все торговые точки (мэрия во избежание судебных процессов предоставит их владельцам другие места) и упорядочим подъезд автотранспорта к вокзалу. Дорога планирует предоставить пассажирам услуги «РЖД-такси». В этой организации

будут работать проверенные водители, которые не только встретят клиентов у вагонов и помогут донести багаж, но и обратят особое внимание на тех, кто садится к ним в такси, на багаж пассажиров. Наши водители получат профессиональный инструктаж, что просто необходимо в столь беспокойное время. Услуги такси будут оплачиваться по прейскуранту в железнодорожных кассах, это исключит возможность торга водителя с клиентом.

Решение

Кнутом и пряником

К нарушителям дисциплины нужно применять жёсткие методы, а ответственных работников – поощрять и мотивировать

В одном из недавних номеров «Гудка» железнодорожники делились мнениями о том, как поддерживать производственную дисциплину на предприятии. На мой взгляд, с нарушениями дисциплины надо бороться методами и кнута, и пряника.

Нельзя сказать, что на нашем предприятии всё отлично с дисциплиной, но и что плохо – тоже. Если составить рейтинг по дисциплине предприятий Забайкальской дороги, мы будем где-то в середине. А ведь ещё год назад ситуация была иная. Случалось, путеицы не выходили на работу группами. Или отдельные работники из числа мон­тёров пути могли уйти в загул на неделю. Их увольняли, а они через неделю снова приходили в отдел кадров, и их снова брали на работу, так как дистанция пути постоянно испытывала острый дефицит в рабочей силе. Но через какое-то время такой работник снова срывался. И всё – по кругу. Но теперь такая «гуманность» в прошлом. Благодаря жёстким мерам, вплоть до увольнения любителей спиртного по статье, без возможности восстановления на работе, ситуацию удалось изменить. Неблагонадёжные товарищи отселились.



В достижении трудовой дисциплины важны не только взыскания, но и поощрения

Конечно, остались люди, с которыми бывают проблемы, но их единицы. В целом коллектив дистанции обновился. Отмечу, что очень много значит для людей и человеческое отношение. Тем более, учитывая специфику нашей работы и природные условия, в которых трудятся люди. Они же не в уютных помещениях находятся, а работают физически, на от-

крытом воздухе. В лютую стужу, в минус 50 градусов зимой и в палящий зной, у раскалённых рельсов – летом. Не каждый такое выдержит. Если за такую работу ещё мало платить, а разговаривать исключительно на повышенных тонах, кто же тогда пойдёт в путеицы? Поэтому мы со своей стороны стараемся создать для работников более комфортные условия труда.

Инфраструктура

Особая роль

Реструктуризация позволила перейти к более гибкому реагированию

Олимпийские змнии игры в Сочи и связанные с ними организационные мероприятия в регионе отдели Северо-Кавказской дирекции по управлению терминально-складским комплексом особую роль в деятельности на Черноморском побережье.

В ходе реализации инвестиционного проекта ОАО «РЖД» «Строительство грузовых дворов для приёма олимпийских грузов» на станции Весёлое в 2009 году был введён в эксплуатацию грузовой двор «Россельхоз-академия», а в 2010 году – «Сочинский». Оба двора имеют расчётную величину грузопереработки до 15 млн тонн в год и были переданы на баланс дирекции.

Производственный участок «Россельхоз-академия» специализируется на выгрузке инертных материалов, оснащён 21 ковшовым погрузчиком и 3 козловыми кранами. Только за 2010 год и 5 месяцев 2011 года на восьми повышенных путях выгружено 155825 вагонов, или 10,6 млн тонн грузов, среднесуточная выгрузка составила 302 вагона.

Производственный участок «Сочинский» специализируется на выгрузке, хранении тяжёловесных и тарно-штучных грузов, а также цемента, оснащён 5 козловыми кранами и 6 малагабаритными погрузчиками. За прошлый год и январь – май нынешнего на путях грузового двора выгружено 11528 вагонов, или 646 тыс. тонн грузов, со среднесуточной выгрузкой 22 вагона. Для выгрузки цемента на грузовом дворе «Сочинский» станции Весёлое установлен современный и единственный в России автоматизированный прирельсовый склад цемента общей ёмкостью 3600 тонн, позволяющий производить одновременную



выгрузку цемента из вагона в приёмный бункер и независимую погрузку из склада на автотранспорт.

Рост основных экономических показателей стал возможен благодаря более рациональному перераспределению трудовых ресурсов, техники и проводимой руководством Дирекции по управлению терминально-складским комплексом политики, основанной на глубоком анализе и регулярном мониторинге рынка. Так, например, мало используемый в Минераловодской дистанции ковшовый погрузчик типа CLG-842 направлен в Краснодарскую дистанцию на производственный участок станции Весёлое, где загрузка дорогостоящей техники составила 100%, временно недействующие работники участков направляются на участки станции Весёлое, Сочи и т.д.

В период с 12 по 24 февраля 2011 года при закрытии федеральной автомобильной дороги М-27 Джубга – Сочи из-за оползней в очередной раз дирекция проявила инициативу и стала одним из немногих предприятий, способных осуществлять перегруз автомобильной техники и грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный. Так, силами дирекции было перегружено 126 автомобилей, погружено 93 вагона назначением на станции Сочи, Весёлое и Туапсе, большая часть грузов которых предназначалась для строительства олимпийских объектов.

В июне сего года Северо-Кавказской дирекцией запланировано проведение на базе Краснодарской механизированной дистанции общесетевой школы с участием руководителей департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок,

Руководители Волгоградской области показали свою заинтересованность и в воспитании юных железнодорожников. Обсудив реконструкцию Волгоградской Детской железной дороги, запланированную на 2012–2014 годы, мы заручились поддержкой властей в вопросе увеличения её общей протяжённости с нынешних 1,7 до 3 км в районе бывшей станции Волгоград-Порт.

Мы же в свою очередь готовы помочь региону решить проблему пробок на автодорогах. В ближайшее время изучим пассажиропоток и, где это возможно, добавим электрички и вагоны, чтобы работники предприятий могли добираться до места работы и обратно не автобусами, а электропоездами.

Приволжская примет участие в строительстве путепроводов через железнодорожные пути в районах станций Абганерово (автомобильная дорога Волгоград – Сальск) и Бетонная (маршрут Волгоград – международный аэропорт Волгоград). Окажем содействие в выносе коммуникаций инфраструктуры железной дороги, а также бесплатно предоставим «окна» в движении поездов на время проведения дорожно-строительных работ.

Наша встреча с руководством региона ещё раз подтвердила истину, что только сообща возможно добиваться хороших результатов.

Запланировали капитальный ремонт путевых кладовых и пяти пунктов обогрева на нескольких перегонах. Каждый месяцнемного, но повышаем среднемесячную зарплату, прежде всего – мон­тёрам пути. А бригады, которые хорошо отработали по результатам контрольной проверки состояния пути вагоном-путеизмерителем, знают, что вовремя получают достойную премию.

В прежние годы многие выпускники институтов и техникумов не выдерживали тяжёлых условий труда, увольнялись. Сказывался и хронический дефицит в обеспечении жилищлоадью. Но и эту проблему сейчас решаем. Например, на станции Ерофей Павлович запланировано строительство двух двухквартирных домов для специалистов узла.

Поэтому моё мнение: с нарушением дисциплины нужно бороться и кнутом, и пряником. На нашем предприятии таким образом удалось добиться положительных результатов. Судите сами: при необходимости работники дистанции по своей инициативе трудятся даже в выходной.

СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ,
начальник дистанции пути
Ерофей Павлович Забайкальской дороги

? Вопрос дня ?

По каким причинам увеличивается количество случаев неплановых заходов локомотивов в ремонт? Как этого избежать?

Александр Оробец, начальник ремонтного локомотивного депо Карасук Западно-Сибирской дороги:

– Главная причина в старении парка. Да, его обновление идёт, в депо сети поступает тяговый подвижной состав нового поколения, оснащённый электроникой. Вот только ещё далеко не все предприятия могут порадоваться новой технике. К примеру, у нас в Карасуке эксплуатируются машины, возраст которых превысил тридцать лет. И они, по сути дела, выработали свой ресурс.

Тем не менее наш коллектив не допускает увеличения количества случаев непланового ремонта. Даже несмотря на то, что порой качество поступающих к нам запасных частей не соответствует установленным требованиям.

Андрей Zubov, машинист эксплуатационного локомотивного депо Елец-Северный Юго-Восточной дороги:

– На мой взгляд, первой причиной внеплановых ремонтов является низкое качество применяемых запчастей, с одной стороны, и, как следствие, самого ремонта – с другой. Не буду исключать, что и технология работы далеко не всегда соблюдается. Но не надо забывать и про эксплуатацию, от неё тоже многое зависит, особенно если при работе тягового электродвигателя токи превышают определённые нормы и ускоряют его износ. Нюансов много, но избежать лишних неплановых ремонтов можно качественным ремонтом, строгим соблюдением норм пробега. Хотя подчеркну, что совсем избежать их не удастся. Локомотив, по большому счёту, железяка, и ей свойственно ломаться.

Андрей Падерин, заместитель начальника ремонтного локомотивного депо Братское Восточно-Сибирской дороги:

– Многое, безусловно, зависит от качества поставляемых машин и опять качества, но теперь уже ремонта на местах. Ведь если, к примеру, локомотив плохо отремонтировали, но каким-то образом сумели это скрыть, брак всё равно вылезет как шило из мешка, при эксплуатации. Большую роль играет и качество запасных частей, квалификация слесарей. Снизить же количество неплановых заходов локомотивов можно, во-первых, повышением надёжности, а эту проблему решают заводы-изготовители. Во-вторых, усилением контроля за качеством ремонта в цехах. В-третьих, нужно добиваться более грамотной эксплуатации техники машинистами. Простой пример. Если часто нарушать весовые нормы, то возникает перегрузка тяговых двигателей и в результате они раньше времени выходят из строя. Следовательно, бригада должна беречь локомотив так же, как собственный автомобиль.

Антон Андреев, заместитель начальника по электровозному движению эксплуатационного локомотивного депо Челябинск Южно-Уральской дороги:

– Причины две – отказ техники и неподготовленный персонал. Избегать неплановых заходов на ремонт можно только добротным изготовлением, постановкой качественных узлов и деталей, а также повышением технической грамотности персонала. К нам приходят электровозы 2ЭС6, которые эксплуатируются на Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской дорогах. Машины новые, практически только что с завода. По мере того как идёт их усовершенствование и повышается культура исполнения, отказов становится меньше. Было, к примеру, несколько случаев выхода из строя компрессорной установки. Сейчас по этому узлу претензий нет. За счёт подготовки персонала мы тоже стремимся к тому, чтобы отказов не было. На пункте технического обслуживания установлены тренажёры для локомотивных бригад. Изучается техническая документация. Машинисты-инструкторы напрямую работают с изготовителем новых электровозов Уральским заводом железнодорожного машиностроения. А результат такой: если в мае было еженедельно по два отказа с заходом локомотивов на неплановый ремонт (ежесуточно к нам поступает 3–5 этих электровозов), то в июне уже не было ни одного.

Александр Лапа, технолог ремонтного локомотивного депо Канск-Иланский Красноярской дороги:

– Главная причина захода локомотивов на неплановый ремонт в том, что нарушается режим эксплуатации, возникает перепробег между плановыми ремонтами. Между ремонтами локомотив должен проходить не более 27 тыс. км. Но чаще всего в депо они заходят лишь тогда, когда пробег составляет 35 тыс. км. Избегать этого можно, если не дожидаться критической отметки, а отправлять локомотивы в ремонт немного раньше, к примеру, когда на «спидометре» ещё 22 тыс. км.

Кирилл Бондаренко, технолог первой категории технологического отдела Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Приволжской дороги:

– Если проводить качественный плановый ремонт, внеплановых не будет. На мой взгляд, проблема качества заключается в несоответствии разряда выполняемых работ и разряда рабочих. Происходит это потому, что не хватает квалифицированных специалистов. Необходимо проводить более чёткую работу с персоналом. Может быть, усовершенствовать программу обучения, ведь техника становится всё сложнее, компьютеризированнее. А также необходимо возобновить активную наставническую работу. Сейчас наставники слабо заинтересованы в передаче опыта. И важно прорабатывать узкие темы, ведь если за всё схватиться, ничего не сделаешь.

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

Горячая линия

Несчастный случай

Даже плохие истории имеют иногда счастливый конец

Часто вижу, как «зайцы», сойдя с электрички, нагло скачут через турникеты, а контролёры безучастно за ними наблюдают. Почему не останавливают? Потому что слабые женщины воевать с безбилетниками не могут, а вызывать к их совети бесполезно – они стыд давно потеряли. Правда, однажды встала на их пути женщина, но для неё самой это плохо кончилось.

7 декабря 2008 года контролёр пропускных пунктов Павлово-Посадского участка Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Наталья Домбровская дежурила в пригородном павильоне Орехово-Зуево. Примерно в 20 часов 40 минут двое молодых людей без билетов стали прорываться через турникеты, раздвигая закрытые створки. Один из них сломал дверь и сбил с ног вставшего у него на пути контролёра. Оба они рухнули на ступени лестницы, ведущей на платформу. И Наталья вскрикнула от боли. А второй контролёр Маргарита Чистова, вызвав наряд милиции, стала названивать в «скорую». Задержав безбилетника помог один из пассажиров. А пострадавшего контролёра отправили в городскую больницу. У Домбровской обнаружили «закрытый» многооскольчатый перелом обеих костей лодыжки и заднего края большой берцовой кости с подвывихом стопы». Травма была серьёзная. И милиция хотела даже возбудить уголовное дело, да Наталья пожалела парня: совсем ведь юнец.

На следующий день к ней в больницу из дирекции приехал начальник отдела охраны труда и промышленной безопасности – разобраться в причинах



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПЕТРОВ

«Зайцы» ставят под угрозу и чужую, и собственную жизнь

несчастливого случая. Потом на работе дали машину и отвезли Наталью в дорожную больницу имени Н.А.Семашко на станции Люблино, а там замечательные врачи взялись за её лечение. Ей закрепили сломанные кости металлофиксаторами и наложили гипс. Потом гипс сняли, а металлические пластины убрали только через год. Представьте себе мучения здоровой женщины, вдруг в одночасье оказавшейся в гипсе и на костылях. Девять месяцев она пробыла на больничном! Вот как аукнулась ей встреча с «зайцем». В 2010 году пришлось вновь ложиться в больницу: переломы срослись, но беспокоили боли в левом голеностопном суставе. Да и ходила она, прихрамывая.

Надо отдать должное руководству дирекции: расследование несчастного случая провели сразу же и составили акт. Потом был разбор, и дан приказ всем начальникам подразделений провести в коллективах внеплановый инструктаж, проверить наличие на рабочих местах инструкций по охране труда, а также изучить на технических занятиях порядок действия работников в конфликтных и нестандартных ситуациях. Кроме того, удостовериться в наличии «тревожных» кнопок в павильонах и связи с милицией.

Словом, сделано было всё, чтобы подобный случай не повторился. Хотя кто от беды гарантирует? Ведь и пьяные порой из электричек выходят, и обкуренные подростки, и

просто бандиты. Всякое может случиться.

– Знать бы, где упасть, соломки бы подстлала, – говорит сегодня сама Наталья Домбровская.

ции, в которой она оказалась по вине безбилетника.

Написала письмо в ЖАСО. Ей ответили: да, действительно, есть такой страховой договор и срок его действия – с 1 января

ного по решению руководства её перевели на станцию Покров билетным кассиром. Новая работа и коллектив ей нравились. Вот только о выплате по страховке по-прежнему не было ни слуху ни духу. Хотя при ней из профкома куда-то звонили. А дело почему-то не двигалось.

Вот уже и 2009 год, как свеча, истаял, потом, как один день, пролетел и 2010-й ... А она всё ждала.

Ждала и не ведала, что в бюрократическом механизме тоже произошёл своего рода несчастный случай – сбой из-за того, что в пригородном пассажирском комплексе шли реформы. Одна дирекция преобразовывалась в другую, делились функции, менялись начальники и кадровики. Хлопот было много, немудрено было потерять письмо и даже человека. С несчастным случаем на производстве разобрались быстрее, чем со страховой.

Наталья – человек добрый. Но и у неё терпение лопнуло: почему в аналогичной ситуации все сразу получают выплаты по страховому полису, а на ней всё затормозилось? Догадывалась, конечно, из-за чего её не ока-

Она уже и не верила, что чего-то добьётся, когда позвонила на «горячую линию» «Гудка» и попросила помощи. Прошло ведь два с лишним года с того злосчастного случая!

После того как прошёл шок и немного утихла боль от переломов, она вспомнила о том, что все работники Павлово-Посадского участка Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, в том числе и контролёры, застрахованы в ЖАСО. И обрадовалась: выплата по страховке – деньги не лишние. Тем более в той ситуа-

по 31 декабря 2008 года. Но тут же огорчили: к сожалению, мол, ваша фамилия в списках застрахованных работников не значится. К тому же и страховщика своевременно не уведомили о несчастном случае на производстве.

Тогда она написала письмо в родную дирекцию и обратилась в профком. В помощи ей не отказали. После выхода с больнич-

залось в списках ЖАСО, – она начала работать на Павлово-Посадском участке не 1 января, а 21 марта 2008 года. Её фамилия должна была быть в дополнительном списке, который, видимо, подать забыли. Но разве трудно исправить ошибку?

Она уже и не верила, что чего-то добьётся, когда позвонила на «горячую линию» «Гудка» и попросила помощи.

Прошло ведь уже два с лишним года с того злосчастного случая! Написала ещё раз и в дирекцию с просьбой разобраться в ситуации – в противном случае, мол, вынуждена будет обратиться в суд. А заодно отнесла заявление в прокуратуру.

И вот тут что-то щёлкнуло в заевшем механизме, и он, наконец, закрутился-завертелся. А может, просто письмо её попало в нужные руки – человеку неравнодушному и способному взять на себя решение проблемы. В результате редакция вскоре получила из управления Московской железной дороги ответ Наталье Домбровской: «Ваше письмо в газету «Гудок» рассмотрено руководством МЖД. С работниками кадровых служб Пригородной и Московской пассажирской дирекции произведён разбор. Выяснена причина задержки с выплатой страхового возмещения – она не была своевременно произведена из-за преобразования Центральной дирекции по обслуживанию в пригородном сообщении в Пригородную дирекцию и смены состава отделов кадров дирекций. Кадровиками Пригородной дирекции и представителями ОАО «Страховое общество ЖАСО» составлен акт о страховом случае. На основании этого акта на ваш лицевой счёт перечислено 30000 руб.».

Мы созвонились с Натальей, спросили: получила ли она эти деньги?

– Да, получила. Огромное спасибо всем! – ответил радостный голос.

И вся наша редакция искренне за неё порадовалась. Хорошо, когда всё хорошо кончается. Вот только немного омрачало радость то, что история с выплатой страховки длилась два с половиной года.

Татьяна Иванова

РАЗЪЯСНЕНИЕ

У каждого – своё

Размер пособия на ребёнка установлен коллективным договором

– Моя дочь работает проводником в Федеральной пассажирской компании. В настоящее время находится в отпуске по уходу за ребёнком до трёх лет и получает пособие 2300 руб. Она одна. И как на эти деньги прожить? В садик пока ребёнка не берут. Мы с мужем – пенсионеры, помогаем ей как можем. Она обращалась в свой профком с вопросом: почему в Коллективном договоре РЖД сказано, что должны платить 4600 руб., а у них в компании эта сумма в два раза меньше? В ответ услышала, что ОАО «ФПК» приняло свой коллективный договор, потому

и размер пособия меньше. Разве это правильно?

Лариса Рувимовна

– Уважаемая Лариса Рувимовна! В коллективном договоре ОАО «ФПК» на 2010–2011 годы, пункт 4.4.23 (с дополнениями от 31 марта 2011 года), отмечено, что работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребёнком, выплачивается ежемесячное пособие в размере 2300 руб., уточняя: с момента рождения ребёнка и до достижения им трёхлетнего возраста.

Размер пособия работникам ОАО «РЖД», находящимся в отпуске по

уходу за ребёнком, действительно составляет 4300 руб. (пункт 5.3.7. коллективного договора компании на 2011–2013 годы), но при этом следует учесть, что выплачивается оно с момента исполнения ребёнку полутора лет и до трёхлетнего возраста.

В связи с тем, что ваша дочь является работником ОАО «ФПК», на неё распространяется действие коллективного договора нашей компании.

Людмила Паристая, начальник управления персоналом и социального развития ОАО «ФПК»

Персонал



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:

Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.

Главный инженер.

Заместитель Генерального директора по проектам энергетики.

Заместитель директора СМП-819 по производству (г. Батайск).

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте: www.transsignalstroy.ru

Резюме просьба высылать на электронную почту: kurbak@transsignalstroy.ru
Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;
начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна

РЕКЛАМА

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

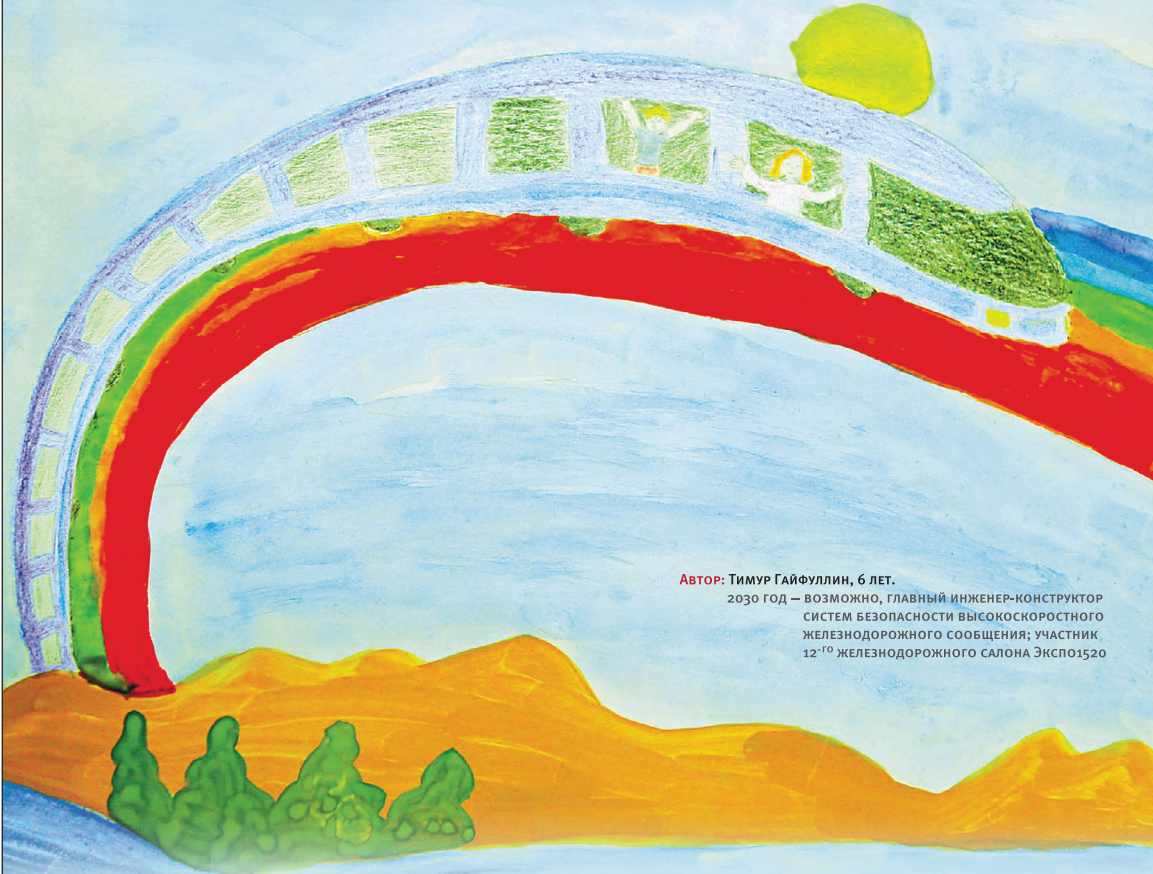
EXPO
1520

07–10 СЕНТЯБРЯ 2011

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ»
Москва, Щербинка, Россия

III Международный
железнодорожный салон
техники и технологий

Генеральный партнер



Автор: Тимур Гайфуллин, 6 лет.
2030 год – возможно, главный инженер-конструктор систем безопасности высокоскоростного железнодорожного сообщения; участник 12¹⁰ железнодорожного салона Экспо1520

Тел.: +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00
E-mail: expo@expo1520.ru

WWW.EXPO1520.RU

Организатор



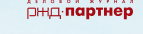
Совместно с



При поддержке



Генеральный медиалпартнер



Официальная газета



РЕКЛАМА



Новости дня

1941 год
Обращение к немецким лётчикам и солдатам
четырёх немецких лётчиков

Мы, немецкие лётчики... летаем вместе не один год. На бомбардировщике «Ю-88» мы вылетали на бомбардировки Лондона, Портсмута, Плимута и других городов Англии. Ранее мы летали над французскими городами. Теперь нас послали на русский фронт. Мы часто задавали себе вопрос: почему воюет Гитлер против целого света? На этот вопрос нам никто ответа не дал. Нас часто беспокоила мысль, что из-за кровавой собаки Гитлера от наших бомб погибнет много ни в чём не повинных женщин и детей. Теперь, когда Гитлер объявил войну России,

в которой он обязательно потерпит свою голову, мы решили предпринять побег. 25 июля наша группа, руководимая майором Крафтом, полетела в Киев. Мы сбросили бомбы в Днепр и приземлились неподалёку от города. Мы были поражены, когда нас немедленно окружили крестьяне и взяли нас в плен.

Братья лётчики и солдаты, следуйте нашему примеру. Бросьте убийцу Гитлера и переходите сюда в Россию.

ГАНС GERMAN, ГАНС КРАТЦ, АДОЛЬФ АППЕЛЬ, ВИЛЬГЕЛЬМ ШМИДТ
29 июня

1961 год
Большое кольцо – большие успехи

Эксплуатация электровозов и тепловозов на длинных тяговых плечах с применением сменной езды, использование машин нескольких депо на одном большом кольце получают всё большее распространение. Замечательное это начинание, одобренное июльским пленумом ЦК КПСС, распространилось уже на многих дорогах и приносит огромный эффект.

Благодаря широкому внедрению передовых методов работы в два года удалось высвободить и передать на другие участки около 500 электрических и дизельных локомотивов, сэкономить десятки млн руб., значительно улучшить условия труда и отдыха локомотивных бригад. Коллективы депо Москва и Барабинск первыми на сети вывели свои электровозы на большое кольцо.

1975 год
По сигналу монёра

Монёр Зиловской дистанции пути Ф.Г. Пронин в железнодорожном деле не новичок. Четверть века работает на Забайкальской дороге. В этот день Фёдор Гаврилович работал на 6619-м километре. Мимо проходил грузовой поезд № 2982. Вот миновал один вагон, за ним другой. Всё в порядке. А вот у третьего... лопнула рама тележки. Монёр знал: медлить нельзя. Не раздумывая, он стал подавать машинисту тревожные сигналы. Поезд был остановлен вовремя. За бдительность и находчивость, проявленные при исполнении служебных обязанностей, министр путей сообщения наградил монёра Зиловской дистанции пути Ф.Г. Пронина знаком «Почётному железнодорожнику».

Рынок

Розницы без разницы

Несмотря на снижение оптовых цен, потребитель платит больше

Производители сельхозпродукции рапортуют о расширении производства и благоприятных погодных условиях. Судя по всему, урожай этого года будет на славу. Но это вовсе не значит, что цены на продукты будут снижаться.

Засухи, подобной прошлогодней, в этом году не будет. «В прошлом году в это время засуха зверствовала уже месяц. Сейчас подобного не наблюдается», – сообщил руководитель исполнительного комитета Национальной мясной ассоциации Сергей Юшин. По его словам, даже если июль будет жарким, это мало повлияет на сбор урожая, количество выращенной птицы, свинины и говядины, а значит, и на рост цен на продукты.

По данным Росстата, продовольственная инфляция за месяц в мае впервые с начала прошлого года вышла в ноль. С начала этого года продукты подорожали на 5,2%, но в мае заметно дешевели яйца, сахар, манка и мука. Рост цен на крупы резко замедлился, правда, по-прежнему дорожает пшено – за последний месяц цены поднялись на 4%.

Крупы и овощи

Директор департамента регулирования агропродовольственного рынка и развития инфраструктуры Минсельхоза Илья Шестаков уверен, что цены будут снижаться. «Я ожидании нового урожая они уже начали падать», – сообщил он. – Подешевела гречка и многие другие продукты». Правда, пресловутая гречка, которая после неурожая



ФОТО ИРИИ ТИХОНОВОЙ

Дороговизна круп заставляет сменить рацион: многие семьи переходят на более дешёвые макаронные изделия

прошлого года выросла в цене в три раза, подешевела всего на 0,6% – около 40 коп.

А вот овощи дешевеют каждую неделю на 2%, а в июле и августе цены начнут падать ещё быстрее. Особенно это касается картофеля. По словам Ильи Шестакова, в минувшем сезоне из-за неурожая россияне съели картошки примерно на 1 млн тонн меньше, чем в прошлом (при годовом производстве 21 млн тонн). «Потребители перестроили рацион и перешли на макароны и рис», – пояснил чиновник. В этом году урожай картофеля ожидается на треть больше.

Зато с хлебом сложнее – он по-прежнему остаётся одним из самых быстро дорожающих про-

дуктов (с начала года на 8%). В связи с отменой с 1 июля запрета на экспорт зерна растут оптовые цены, в министерстве надеются, что розничные за ними не последуют. Но гарантировать этого не могут.

Молоко

Председатель правления Национального союза производителей молока Андрей Даниленко считает, что на молочном рынке сюрпризов тоже не будет. «В этом году ситуация на рынке скучная – цены стабильные, и темп их роста существенно ниже инфляции», – рассказывает он. – Мировые цены на молочную продукцию также не растут. Благоприятная погода установилась во всех «молочных» регионах».

Мясо

Производство отечественного мяса тоже набирает обороты. Но рост предложения не всегда означает снижение цен. Говядина пользуется популярностью во всём мире, и в разных странах рост цен на неё за год составил от 30 до 50%.

«Дорожание говядины не прекратится», – считает Сергей Юшин. – За год потребительская цена на этот вид мяса в среднем по России выросла на 12%. Думаю, для нашего потребителя эта тенденция будет не так важна, если мы сможем сделать более доступными – в необходимом объёме и качестве – свинину и птицу».

Производители говорят, что у них есть все предпосылки справиться с этой задачей. В частности, внутреннее производство свинины увеличилось

Финансы

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 года

	КОДЫ
Форма № 1 по ОКУД	0710001
Дата (год, месяц, число)	2010 12 31
Организация: Открытое акционерное общество «Объединенные электротехнические заводы»	по ОКПО 76614166
Идентификационный номер налогоплательщика:	ИНН 7716523950
Вид деятельности: Производство, кроме ремонта, прочего электрооборудования, не включенного в другие группировки, без электрооборудования для двигателей и транспортных средств	по ОКВЭД 31.62.1
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытые акционерные общества/ Смешанная российская собственность с долей федеральной собственности	по ОКОПФ/ОКФС 47 41
Единица измерения: тыс. руб./млн.руб.	по ОКЕИ 384
Адрес: Российская Федерация, 127343, г. Москва, ул. Сибиряковская, д.5	
Дата утверждения	16.06.2011
Дата отправки (принятия)	

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	238	17 795
Основные средства	120	2 354 876	2 303 438
Незавершенное строительство	130	102 481	102 497
Доходные вложения в материальные ценности	135	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	140	-	-
Отложенные налоговые активы	145	-	0
Прочие внеоборотные активы	150	1 250	1 250
ИТОГО по разделу I	190	2 458 845	2 424 980
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	737 437	803 112
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	261 416	322 832
Животные на выращивании и откорме	212	-	-
затраты в незавершенном производстве	213	275 392	237 166
готовая продукция и товары для перепродажи	214	132 909	208 424
товары отгруженные	215	-	-
расходы будущих периодов	216	67 720	34 690
прочие запасы и затраты	217	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	17 729	22 612
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	-	0
в том числе покупатели и заказчики	231	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	397 298	1 212 875
в том числе покупатели и заказчики	241	320 753	1 101 106
Краткосрочные финансовые вложения	250	-	-
Денежные средства	260	181 722	192 204
Прочие оборотные активы	270	0	0
ИТОГО по разделу II	290	1 334 186	2 230 803
БАЛАНС	300	3 793 031	4 655 783
ПАССИВ			
Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода	
1	2	3	4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	2 368 936	2 368 936
Собственные акции, выкупленные у акционеров	411		(0)

Добавочный капитал	420	593 593	593 593
Резервный капитал	430	6 211	6 211
в том числе:			
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	-	-
Резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	6 211	6 211
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	(246 566)	(197 370)
ИТОГО по разделу III	490	2 722 174	2 771 370
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	510	-	-
Отложенные налоговые обязательства	515	34 900	56 470
Прочие долгосрочные обязательства	520	-	0
ИТОГО по разделу IV	590	34 900	34 900
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	350 000	502 674
Кредиторская задолженность	620	685 957	1 325 269
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	450 824	1 106 555
задолженность перед персоналом организации	622	18 948	16 556
Задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	7 433	4 604
задолженность по налогам и сборам	624	45 478	75 273
прочие кредиторы	625	163 274	122 281
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	630	0	0
Доходы будущих периодов	640	-	-
Резервы предстоящих расходов	650	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	660	0	0
ИТОГО по разделу V	690	1 035 957	1 827 943
БАЛАНС	700	3 793 031	4 655 783
Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	16 644	50 141
в том числе по лизингу	911	14 427	16 461
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение	920	897	244
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	41	791
Износ жилищного фонда	970	19	23

Руководитель Ключко В.А. Главный бухгалтер Тлеуж К.Р. «02» марта 2011 г.

ОТЧЁТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ
за январь – декабрь 2010 г.

	КОДЫ
Форма № 2 по ОКУД	0710001
Дата (год, месяц, число)	2010 12 31
по ОКПО	76614166
ИНН	7716523950
по ОКВЭД	31.62.1
по ОКОПФ/ОКФС	47 41
по ОКЕИ	384
Организация: Открытое акционерное общество «Объединенные электротехнические заводы»	
Идентификационный номер налогоплательщика:	
Вид деятельности: Производство, кроме ремонта, прочего электрооборудования, не включенного в другие группировки, без электрооборудования для двигателей и транспортных средств	
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытые акционерные общества/ Смешанная российская собственность с долей федеральной собственности	
Единица измерения: тыс. руб./млн.руб.	

Показатель		За отчетный период	За аналогичный период
наименование	код	прибыль	убыток
1	2	3	4
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	8 144 749	3 290 675
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(7 834 495)	(3 266 520)
Валовая прибыль	029	310 254	24 155
Коммерческие расходы	030	(147 342)	(108 742)
Управленческие расходы	040	(0)	(-)
Прибыль (убыток) от продаж	050	162 912	(84 587)
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	595	284
Проценты к уплате	070	(44 006)	(55 066)
Доходы от участия в других организациях	080	0	-
Прочие доходы	090	16 776	19 676
Прочие расходы	100	(42 381)	(52 372)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	93 896	(172 065)
Отложенные налоговые активы	141	-	-
Отложенные налоговые обязательства	142	(21 570)	(4 711)
Текущий налог на прибыль	150	(21 680)	(1 578)
Другие аналогичные платежи		(1 450)	(5 647)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	49 196	(184 001)
СПРАВОЧНО			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	24 471	40 703

Показатель		За отчетный период	За аналогичный период
наименование	код	прибыль	убыток
1	2	3	4
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании		215	664
Прибыль (убыток) прошлых лет	254	3 263	3 634
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	-	-	1
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	-	-	23
Отчисления в оценочные резервы	X	-	X
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	7 573	750	258

Руководитель Ключко В.А. Главный бухгалтер Тлеуж К.Р. «02» марта 2011 г.

Бухгалтерская отчетность ОАО «ЭЛТЕЗА» утверждена годовым общим собранием акционеров 16.06.2011 г. Аудиторская проверка бухгалтерской отчетности проведена закрытым акционерным обществом БДО. Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11. Государственный регистрационный номер 1037739271701. Наименование саморегулируемой организации аудиторов: Некоммерческое партнерство «Аудиторская палата России». Номер в реестре аудиторов и аудиторских организаций саморегулируемой организации аудиторов: 10201018307. Дата аудиторского заключения 3 марта 2011 года. Проведенный аудит представляет достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской отчетности. Бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «ЭЛТЕЗА» по состоянию на 31 декабря 2010 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2010 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности. Не изменяя мнения о достоверности бухгалтерской отчетности, Аудитор обращает внимание на информацию, изложенную в разделе 5 пояснительной записки к годовой бухгалтерской отчетности: в целях более полной и достоверной информации об имущественном и финансовом положении Общество отступило от правил ПБУ 6/01 в части отражения в форме №1 «Бухгалтерский баланс» – земельных участков по переоценённой (рыночной) стоимости.

Бокс

Вторые стали первыми

СБОРНАЯ РОССИИ ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО В ОБЩЕМ ЗАЧЁТЕ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ. В Турции наши боксёры выиграли две золотые медали и четыре серебряные. Чемпионами Старого Света стали Максим Коптяков (до 75 кг) и Магомед Омаров (свыше 91 кг). Тренерский штаб сборной России во главе с Николаем Хромовым принял решение, что на чемпионате Европы наша команда будет представлена вторым составом. Понятно, что бороться за первое общекомандное место было непросто, но наши боксёры в Анкаре выступили достойно. Особенно стоит отметить успех тяжело-веса Магомеда Омарова. В финале он уверенно победил олимпийского чемпиона, двукратного чемпиона мира итальянца Роберто Каммарелле – 20:14. «Я знал, что от результата этого боя зависит исход командного первенства, – сказал Омаров. – Только моя победа выводила



ФОТО: ИТА-РИА

Магомед Омаров исключительной волей к победе преодолел сопротивление именитого соперника Роберто Каммарелле

нашу сборную на первое место. И это придало мне дополнительные силы. Никакого страха перед титулами соперника я не испытывал. Если с Камарелле работать жёстко, он сломается. Я постоянно давил, и это принесло победу». Здесь стоит отметить, что Омаров – боксёр нестандартный. И выдающимся мастером его не назовёшь, и техника у Магомеда где-то даже корявая. Зато желание драться, сокрушить соперника у нашего тяжелошеса огромное. К тому же Камарелле элементарно не знал, как будет действовать россиянин. А Омаров сделал ставку на боковые удары правой, защищаться от которых левше Камарелле было сложно. А первую победу сборной России принёс Максим Коптяков, одолевший в финале категории до 75 кг турка Адема Киличи – 18:15. Жаль, не смог выиграть свой четвёртый европейский титул один из самых опытных и титулованных боксёров сборной России – Георгий Балашкин. В решающем поединке он немного, но уступил Эндрю Селби из Уэльса. А победы Балашкин, он стал бы рекорсменом среди российских боксёров по числу выигранных чемпионатов Европы. Вполне мог стать обладателем золотой медали и Бэлик Галанов (до 48 кг). По мнению судей, в финале он проиграл два очка азербайджанцу Салману Ализаде. Но здесь возникает масса вопросов к арбитрам, которые традиционно предвзято относятся к российским боксёрам. Вот и в этом бою в третьем раунде азербайджанский боксёр только и делал, что защищался, но судьи откуда-то насчитали Ализаде семь нанесённых ударов, благодаря чему он и был признан чемпионом. Теперь наши победители и призёры чемпионата Европы будут готовиться к отбору на Олимпиаду в Лондоне. Николай Хромов уже сказал, что шанс побороться с первыми номерами на Играх у них обязательно будет.

Роман Вишнёв

Цифры и факты

\$51млн

Такова сумма контракта, который российский голкипер Илья Брызгалов подписал с клубом НХЛ «Филадельфия Флайерз» сроком на девять лет. Как сообщает официальный сайт клуба, первоначально Брызгалов рассчитывал на пятилетний контракт на сумму \$32 млн, однако затем согласился на более продолжительный договор. Напомним, что в составе сборной России 30-летний вратарь дебютировал ещё в 2000 году. Он был участником трёх Олимпиад, а в 2009 году в составе сборной России стал чемпионом мира. В 2007-м вместе с «Анахаймом» Брызгалов выиграл Кубок Стэнли.

Подготовил Владимир Суетин

Футбол

Чёрная серия

«Локомотив» проиграл третий матч подряд и опустился на восьмое место



ФОТО: ИТА-РИА

На этот раз железнодорожники уступили «Динамо». Уступили крупно, пропустив уже в первом тайме три безответных мяча. В итоге Владимир Маминов с тех пор, как официально занял пост исполняющего обязанности главного тренера, из трёх матчей проиграл все три.

Маминову не позавидуешь. Три игры подряд с принципиальными соперниками-земляками – тяжёлое испытание и для более искушённых специалистов. К сожалению, матчи со столичными командами «Локомотив» проиграл. Сначала «Спартак» и ЦСКА, а теперь и «Динамо». Но если во встречах со спартаковцами и армейцами у железнодорожников были шансы сыграть хотя бы вничью, то динамовцам подопечные Владимира Маминова уступили, что называется, вчистую. Интересное, кстати, совпадение. Недавно «Динамо» тоже возглавил новый наставник – Сергей Силкин. Он, как и Маминов, долгое время работал в тренерском штабе своего клуба, а после отставки с поста главного тренера Миодрага Божовича был назначен на его место. И с того момента «Динамо» преобразилось. Не даром многие специалисты называли игру этой команды самой зрелищной и яркой среди всех клубов российской премьер-лиги за последнее время. Встреча же с «Локомотивом» стала для динамовцев, пожалуй, лучшей в нынешнем сезоне. И ведь при этом нельзя сказать, что футболисты «Локомотива» сыграли плохо и

После штрафного, великолепно исполненного Дмитрием Лоськовым, мяч попал в перекладину и Маркес Майкон головой добил его в сетку

безвольно. Нет, они старались и, даже проигрывая три мяча, пытались спасти матч. Но остановить блестящего Андрея Воронина, на счету которого три голевые передачи и забитый мяч, а также автора дубля Кевина Кураньи им было не под силу. И даже когда динамовцы после удале

У команд есть месяц, чтобы осмыслить причины неудач, лучше подготовиться к следующим матчам

ния в середине первого тайма Андрея Кокорина остались в меньшинстве, они действовали уверенно и без сомнений в своём превосходстве. И во втором тайме, когда железнодорожники после потрясающего удара со штрафного Дмитрия Лоськова, который метров с сорока запустил мяч под перекладину, сократили разрыв в счёте, динамовцы не стали играть на удержание. Они продолжили атаковать и, воспользовавшись неуверенными действиями «Локомотива» в обороне, вновь довели преимущество до трёх мячей. «Комментарий по игре короткий: полная безответственность и безволие с нашей стороны, – сказал после завершения встречи Владимир Маминов. – Мы совершили какие-то нелепые ошибки, и к концу первого тайма счёт был уже 3:0 в пользу «Динамо». В перерыве я постарался внести коррективы в игру, но, увы, изменить ход встречи мы не смогли».

Сейчас в чемпионате российской премьер-лиги наступил месячный перерыв, и у Маминова, его подопечных появилось время на то, чтобы осмыслить причины неудачного выступления команды в июне, сделать выводы и постараться поправить ситуацию. Ведь после поражения от

останется ЦСКА. Армейцы в этом туре уверенно обыграли на выезде «Амкар» – 2:0. Оба мяча на свой счёт записал Секу Думбия, который с девятью голами лидирует в споре бомбардиров. Столько же мячей на счету Данко Лазовича из «Зенита», но два гола он забил с пенальти, тогда как Думбия все мячи провёл с игры. Кстати, что касается «Зенита», то команда из Санкт-Петербурга дома не смогла одолеть грозненский «Терек». Матч завершился вничью – 0:0. Между прочим, «Терек» с тех пор, как пост главного тренера команды покинул знаменитый голландец Рууд Гуллит, не проигрывает. Ещё один сюрприз преподнесла «Кубань», которая в гостях одолела казанский «Рубин» – 2:0. Результаты остальных матчей тура: «Спартак» (М) – «Ростов» – 3:2, «Крылья Советов» – «Спартак» (Нч) – 0:2, «Томь» – «Волга» – 0:3, «Краснодар» – «Анжи» – 2:2.

Роман Вишнёв

Табло турнира							
Команды	И	О	В	Н	П	М	
1. ЦСКА	15	34	10	4	1	31-10	
2. ЗЕНИТ	16	30	8	6	2	26-12	
3. Динамо	16	29	8	5	3	25-18	
4. Анжи	16	27	7	6	3	17-13	
5. Рубин	16	27	7	6	3	23-13	
6. Кубань	16	24	7	3	6	17-14	
7. СПАРТАК (М)	16	24	7	3	6	17-19	
8. ЛОКОМОТИВ	16	22	6	4	6	24-22	
9. КРАСНОДАР	16	21	5	6	5	18-21	
10. АМКАР	16	19	5	4	7	12-19	
11. ТЕРЕК	16	19	5	4	7	13-17	
12. Волга	15	16	5	1	9	17-17	
13. Томь	16	16	3	7	6	15-26	
14. Ростов	16	13	3	4	9	19-28	
15. СПАРТАК (НЧ)	16	12	2	6	8	13-22	
16. КР. СОВЕТОВ	16	11	2	5	9	8-24	

Кроссворд

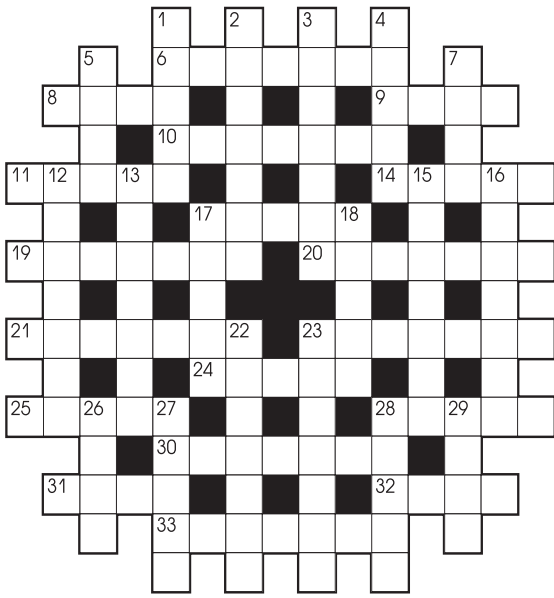
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Весь фильм возил Доронину на такси. 8. Огонь как символ семейного благополучия. 9. «От беспорядка и сильная ... погибает». 10. Кость плечевого пояса. 11. Прабабушка гитары и балалайки. 14. Всех кормлю с охотой, а сама беззотая (загадка). 17. Вонючее прозвище друга человека. 19. Посуда для подливки к кушанью. 20. Средневековый учёный, пытавшийся получить золото из ртути. 21. Что норовил съесть медведь в сказке, сев на пенёк? 23. Родина Пабло Пикассо. 24. Имя актрисы, сказавшей, что у нас управдом – друг человека. 25. Нападение в шахматах, в военной науке, в футболе. 28. Орудие труда при русской печи. 30. Местная разновидность языка. 31. Начинаются театры с вешалок, а продолжают в ... (где?). 32. Неуловимый мститель, согласившийся взять фамилию Цыганков. 33. «На тебе, Боже, что нам негоже» одним словом.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Столбик, который надо сбивать шаром в известной игре. 2. Документ, «убирающий с дороги» вахтёра. 3. След от автомобильного «поцелуя». 4. Коллективное рвение после команды «свистать всех наверх». 5. Процесс проверки разложенного по полочкам товара. 7. «Пробег» человека в профессиональной сфере. 12. Автор шутильных произведений. 13. Спутник простуды, вынуждающий часто менять носовые платочки. 15. Представитель финансово-промышленного капитала. 16. Больница, в которой совмещают лечение и учение. 17. Самая большая (до 10 м) змея. 18. Девочка, дававшая показания по делу валаета червей, укравшего семь кренделей. 22. Строитель танкеров и эсминцев. 23. Профессия выпускника технического вуза. 26. В просторечии это растение называют столетником. 27. Фанат какого-либо учения. 28. Крякающие детёныши. 29. Створка «зеркала души».

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 27 июня

1. Абрикос. 2. Спидометр. 3. Раствор. 4. Рубильник. 5. Кактус. 6. Супруга. 7. Аванс. 8. Справочник. 9. Каренина. 10. Агнец. 11. Циннизм. 12. Масло. 13. Олимп. 14. Пегас. 15. Слойка. 16. Антиквар. 17. Реалист. 18. Трал. 19. Лесоруб. 20. Браслет. 21. Танк. 22. Каблук. 23. Книголюб. 24. Бангкок. 25. Колорит. 26. Труба.

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 № ФЧ77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретовкин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Поторель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зотграф
Редакционные отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущинков (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вела: Анна Зотграф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и спорта 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и писем 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т./ф.), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Рекламы не размещаются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 28 июня 2011 года
Номер: 109 (24829) | Тираж: 152695 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.40
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батис», 23 км [Заказ № 11-06-00480] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.