

Разрушение берега реки Сакмары в опасной близости от железной дороги останавливают габионами

Транспортные коридоры, проходящие по территории стран СНГ, получили единую рабочую структуру

Пенсионерам компании можно забыть о походах в налоговую инспекцию и заполнении деклараций

МВД предлагает вернуть из советских времён принудительное лечение алкоголиков



От редакции

Быть готовым к спаду

Сложная ситуация на мировых рынках заставляет экспертов все чаще говорить о спаде в мировой экономике. Показатели экономического роста снижаются по всему миру: в Америке, Европе и даже Китае, который в последнее время демонстрировал устойчивое развитие. В Европе, к примеру, долгосрочный прогноз снижения экономического развития в течение трёх лет достигает 1,5% (2,1–2,5% влекут уже существенные потери для Еврозоны). Относительно Америки многие эксперты открыто говорят о рецессии, несмотря на то что индикаторы рынка пока это не подтверждают. Что касается России, то, по разным оценкам, рост ВВП может уменьшиться на 1% в этом году. Даже если отменить спекулятивные факторы, присущие фондовым рынкам, снижающиеся цены на сырьё заставляют задуматься о серьёзности проблемы. Нестабильная экономическая ситуация не может не сказаться на объёмах перевозок. Оправившиеся от кризиса 2008 года предприятия восстановили запасы продукции. Поэтому если грянет новая волна кризиса, то промышленность перестанет заказывать новые объёмы, предпочитая расходовать накопленное за период стабильности. И это может серьёзно сказаться на рынке перевозок, как мы это наблюдали 3 года назад. Всё это накладывает на железнодорожную отрасль ряд задач. Во-первых, необходимо постоянно держать руку на пульсе и мониторить ситуацию на рынке, учитывая аналитические прогнозы и оценки. Кроме того, важно усилить работу с грузоотправителями, которые, что называется, кончиками пальцев ощущают происходящие негативные изменения в экономике. Возможно, придётся скорректировать и прогнозы по объёмам перевозок в четвёртом квартале 2011 года и на будущий год. В соответствии с этим будет верстаться бюджет. В кризис обостряется конкуренция за имеющуюся грузовую базу. Поэтому особенно важно в тяжёлой ситуации не отдавать рынок конкурентам. А они не дремлют. Согласно официальным данным Росстата, за 8 месяцев текущего года автомобильный транспорт увеличил грузооборот на 11,1%, продолжает расти доля авиационного транспорта в общем пассажиропотоке. При этом текущая конъюнктура и сложная эксплуатационная ситуация на сети дорог не позволяют рассчитывать на аналогичные темпы роста. Во всяком случае, пока.

Цифра дня

4-миллионный

пассажир совершил поездку на поезде «Сапсан» сообщением Санкт-Петербург – Москва. Именной сертификат и памятный подарок от ОАО «РЖД» получил предприниматель из Санкт-Петербурга Александр Карабанов.

Сочи-2014

Олимпийская скорость

Реконструкция железнодорожной инфраструктуры на Черноморском побережье близится к финишу

Отраслевое строительство к зимней Олимпиаде завершено более чем наполовину.

Такую оценку дал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в ходе инспекционной поездки. На линии аэропорт Адлер – Сочи стройка близится к концу. Уже в декабре ожидается первая опытная поездка по интермодальному маршруту. Здесь закончено строительство двух тоннелей, ведётся монтаж коммуникаций. В остановочном павильоне продолжается отделка. Появились верхнее строение пути, лифты и эскалаторы, осветительное оборудование. «Это будет отличный подарок как для гостей Сочи, так и для местных жителей», – уверен Владимир Якунин. – В целом выполнение работ на наших объектах превышает 65%. Что касается линии Туапсе – Адлер, то там объём выполнен более чем на 90%».

Активные работы ведутся и на другом объекте ОАО «РЖД». На совмещённой железной и автомобильной дороге Адлер – «Альпика-Сервис» начался монтаж металлической части пилонов вантового моста. «Это единственный вантовый мост на Юге России, – говорит начальник обособленного подразделения ОАО «Стройтрест» в Сочи Олег Фердман. – Длина – 810 м, пилоны будут по 81 м». Поскольку типовых проектов для подобных мостов нет, решение о применении подъёмной техники принимается каждый раз индивидуально. На стройплощадке неподалёку от Сочи используются башенные краны высотой 84 м и грузоподъёмностью 40 и 10 тонн. Они были заказаны в Германии исключительно для пилонов сочинского вантового моста. Все работы ведутся с соблюдением природоохранного законодательства. «Сегодня

проезжали мимо самшитовой рощи. Гордимся тем, что её удалось сохранить», – отметил Владимир Якунин. – Несмотря на то что это решение повысило стоимость строительства на 380 млн руб., всё было сделано правильно. Первоначально там планировалось построить дороги на насыпи, но затем решили соорудить эстакаду». По словам специалистов, наработанные на олимпийском полигоне технологии найдут применение и на других железнодорожных стройках. К ним относятся «зелёные» стандарты при строительстве и реконструкции площадок технологии по производству пубингов, позволяющие выпускать продукцию практически с отклонением не более 1 мм на 1 кв. м поверхности. Сомнений в пользе сочинского опыта сегодня нет ни у кого. Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Сочи

Мотивация

По высшему классу

В рядах рабочей элиты будет пополнение



В компании принято новое Положение о присвоении классных званий работникам филиалов ОАО «РЖД». В нём расширен перечень должностей и профессий, имеющих право на звание, а также увеличены надбавки за классность.

Документ, как пояснили в департаменте по организации, оплате и мотивации труда РЖД, пересмотрели по двум причинам. Во-первых, компания продолжает планомерно восстанавливать стимулирующую часть зарплат до докризисного уровня. «Зарплата железнодорожников растёт более быстрым темпом, чем восстанавливаются объёмы перевозок, что можно считать своего рода компенсацией работникам за понесённые потери в кризисный период», – отмечает начальник департамента Сергей Саратов. С начала года грузооборот по сети дорог составил около 1,8 трлн ткм, что на 1,4% выше плана и на 9% – выше уровня 2010 года. А размер заработка в первом полугодии вырос на 14,7% к уровню прошлого года. Во-вторых, продолжают реформирование и выделение вертикалей управления. И если для дорог присвоение классных званий является устоявшейся традицией, то подразделениям дирекций, например, надо было предложить некие общие правила выявления и поощрения лучших работников. Как раз с учётом преобладания специалистов той или иной профессии в функциональных филиалах, а также на основании

Своих профессионалов теперь будут поощрять и энергетики

пожеланий дорог перечень должностей был значительно расширен. Западно-Сибирская, например, предлагала среди прочих категорий внести в список машинистов локомотивов. Однако по ним есть отдельное положение – о присвоении класса квалификации, потому машинистов в обновлённый перечень не включили. Исключение составили только те, что работают на железнодорожно-строительных машинах. «Эту категорию предложили сразу несколько дорог, потому мы приняли её во внимание», – пояснил начальник отдела организации оплаты и мотивации труда Андрей Тихомиров. Теперь в перечне есть слесарь по ремонту локомотивов на ПТО, освобождённый бригадир пути, агент системы фирменного транспортного обслуживания и другие. Выросли и размеры надбавок: за звание I класса или I категории – 25% к окладу (месячной тарифной ставке), за звание II класса – 15%. Работники считают, что это хорошие доплаты для мотивации. «Если предоставится возможность получить классное звание и надбавку за него, конечно, буду стараться. По нашим зарплатам доплата за звание от 15 до 25% – это в среднем 2 тыс. руб. Есть стимул поднапрячься и добиться присвоения классности», – говорит бригадир пути путевой машинной станции № 145 Куйбышевской дирекции по ремонту пути Андрей Горбунов.

Классные звания присваиваются начальником дороги или руководителем территориального подразделения функционального филиала. Они могут самостоятельно определять условия присвоения званий, учитывая особенности филиала, устанавливая критерии оценки мастерства. Списки на утверждение предоставляет специальная комиссия уровня дороги или региональной дирекции, а она, в свою очередь, собирает предложения от комиссий предприятий или подразделений. Звания присваиваются на один год и не позднее 1 марта. Чтобы люди получили надбавку без задержки, комиссии начнут работу сразу после подведения итогов года. Критерии оценки учитывают качество работы в течение всего года, поэтому расслабляться не приходится. «Удерживать звание сложно, потому что нужно постоянно показывать высокий уровень технических знаний, изучать дополнительно литературу и опыт работы других депо, – признался слесарь по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Самара-пассажирская Виктор Драгунов. – На практике это означает выполнение сложных заданий по различным видам ремонта. При этом по выполненной работе на локомотиве не должно быть задержек и случаев брака в пути следования».

> Окончание | 3

Услуга

Вагоны для маленьких

ПГК пошла навстречу небольшим грузоотправителям

ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) запускает новую транспортную услугу для малого и среднего бизнеса. С 26 сентября на Северо-Кавказской железной дороге ПГК гарантированно предоставит крытые вагоны малым и средним компаниям, оформившим заявку через её сайт.

На сайте с помощью специального калькулятора можно будет рассчитать тариф и далее, зарегистрировавшись и введя реквизиты, перейти к заключению договора, который представляет собой публичную оферту (формальное предложение). Согласно договору, ОАО «ПГК» в течение 10 дней после оплаты услуги должна предоставить вагон, если компания не сможет этого сделать, то она заплатит клиенту штраф в размере 10 тыс. руб за один вагон. Тариф по публичной оферте будет на 15–20% выше, чем для кли-



Мелкие грузоотправители смогут гарантированно получить вагоны

ентов, заключивших долгосрочные договоры. Начальник управления маркетинга и тарифной политики ОАО «ПГК» Виктор Воронович рассказал, что услуга рассчитана на региональный средний и малый бизнес и будет иметь определённые ограничения – клиент сможет заказать перевозку не более пяти крытых вагонов по одной заявке и не более 15 крытых вагонов в

месяц. «С крупными компаниями ПГК продолжит работать на прежних условиях по долгосрочным контрактам», – отметил он. – С ноября услуга будет доступна по всей России, а в 2012 году её планируется распространить на другие типы вагонов». Начальник отдела сбыта ЗАО «Русский хром» Ольга Старостина сообщила «Гудку», что подобная услуга ОАО «ПГК»

ожидаема всеми небольшими и средними грузовладельцами, работающими с железной дорогой. «Данная услуга позволит нам практически полностью решить наши задачи по вывозу своей продукции потребителю, так только она будет распространена ОАО «ПГК» по всей сети РЖД», – подчеркнула она. При этом, по словам Ольги Старостинной, услуга будет привлекательной для грузовладельцев только при условии соблюдения ПГК всех условий договора. Вице-президент Ассоциации российских экспедиторов Сергей Желаннов считает, что новое предложение ОАО «ПГК» может изменить структуру перевозок грузов небольших и средних компаний. «Новый сервис позволяет железнодорожникам конкурировать с автомобильным транспортом», – отметил он. Леонид Григорьев

День компании

Делай, что должен



Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД»

Накануне Дня компании, который отмечается 1 октября, интервью «Гудку» дал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

– Владимир Иванович, хотелось бы начать беседу с события, казалось бы, достаточно локального, но при этом явно резонансного и значкового для компании. Многие наши читатели обратили внимание на то, как в последние пару месяцев буквально чудесным образом стали преобразаться привокзальные территории на Комсомольской площади в Москве. – Верите ли, но я и сам, хотя знал о проекте всё в деталях, немало был удивлён тем, до чего же красивым становится этот район, когда увидел на Дне празднования Москвы уже реально сделанное. Напомню, что проблема привокзальных площадей, которые традиционно принадлежали городам, а не железной дороге, как говорится, с большой бородой. Получалось так, что сколько ни благоустраивай сам вокзал, но, выйдя из него, пассажир нередко сразу же сталкивался с неубранной территорией, нагромождением каких-то убогих ларьков, несанкционированной торговой, беспорядком с парковкой автомобилей, сомнительными личностями и т.д. А если уж называть вещи своими именами, то в Москве, например, на этих территориях мы столкнулись с кормившейся там полукриминальной средой. В мае этого года компания заключила с новым руководством Москвы соглашение об аренде привокзальных территорий и обязалась навести на них порядок, то есть благоустроить, очистить от мусора, сделать лицом и города, и железной дороги. Сегодня на площади Трёх вокзалов действительно уже можно видеть разительные перемены (хотя работы ещё продолжаются).

> Окончание | 4



БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Перечислили средства

Трагедия, произошедшая под Ярославлем 7 сентября 2011 года, унесла жизни 43 человек, включая практически весь состав хоккейной команды «Локомотив», погибшей в результате крушения самолёта Як-42.

Благодарим всех, кто не остался равнодушным к трагедии. Отрадно видеть, что есть люди, которым безразлично чужое горе и которые всегда готовы откликнуться на просьбу о помощи: Абрамов С.Б., Анчутин А.А., Атьков О.Ю., Баранов Д.В., Билоха В.А., Бобров В.В., Богинский В.Я., Браер О.И., Бушуев В.В., Вахтель Д.А., Давыдов А.Ю., Данилова Н.Л., Ермолин К.Н., Карпычева Т.И., Квасникова В.А., Кныш В.К., Корнилов Г.В., Кугук О.Ю., Маркова А.Н., Маруева О.Н., Медведева Е.А., Мелентьев А.Б., Миронов А.В., Михайлов С.В., Награльян А.А., Новичкова Е.А., Новожилов Ю.В., Обухова С.Л., Овчинников А.В., Опалев С.Н., Рубжанский П.Н., Сапожников С.А., Саратов С.Ю., Сильянов К.Е., Тони О.В., Чаплинский С.И., Шнейдер М.А., Юшко О.О., Якунин В.И., сотрудники департамента безопасности ОАО «РЖД».

ООО «Аэроэкспресс», ООО «ПОЛИВИД», Роспрофжел, ЗАО «ТЕКОРА»

Также сообщаем, что пожертвования можно внести с помощью пластиковой карты через банкоматы ОАО «ТрансКредитБанк».

РЕДАКЦИЯ

ОАО «РЖД» СООБЩАЕТ

Стоят вагоны

По состоянию на 18.00 25 сентября 2011 года на железнодорожных путях общего пользования более трёх суток простаивают 35374 выгруженных, но неотправленных вагона, из них 17769 полувагонов, 14787 цистерн, 2818 крытых.

Наибольшее количество порожних полувагонов простаивает на путях общего пользования Западно-Сибирской (2629 ед.), Свердловской (2606 ед.), Дальневосточной (2141 ед.) железных дорог. Так, на станции Татарская Западно-Сибирской железной дороги более 10 суток простаивают 72 порожних полувагона, в том числе 42 – ОАО ХК «Новотранс», 10 – ООО ТК «Новотранс», 15 – ООО «ТТК»; 71 – на станции Лари-чиха, в том числе 37 – ООО «СибУглеМет-Транс», 14 – ООО «ЗапСибТрансСервис». На станции Жатва ЗСЖД более пяти суток простаивают 75 полувагонов, в том числе 31 – ООО «СибУглеМетТранс», 21 – ЗАО «НефтеТрансСервис», 10 – ООО «ЗапСибТрансСервис».

На станции Войновка Свердловской железной дороги более трёх суток простаивают полувагоны ООО «НТК» (11 ед.), ЗАО «НефтеТрансСервис» (10 ед.), ООО «Трансисбснабком» (4 ед.) и др. На станции Невьянск СвЖД более пяти суток простаивают 63 полувагона, в том числе по 13 – ОАО «Новая перевозочная компания» и ООО «Мечел-Транс», 7 – ООО «НТК».

На станции Кругликово ДВЖД более 10 суток простаивают 55 полувагонов, в том числе 39 – ОАО «СУЭК», 5 – ООО «ТТК» и др. На станции Бурлит-Волочаевский более 10 суток находятся 53 полувагона, в том числе 18 – ОАО «СУЭК», по 9 – ООО «ЕвроТранс» и ООО «Фирма Трансарант».

Наибольшее количество порожних цистерн, простаивающих без оформления перевозочных документов более трёх суток, сосредоточено на Московской (1293 ед.), Горьковской (1255 ед.) и Свердловской (1734 ед.) железных дорогах. Так, на станции Люберцы-1 МЖД более 10 суток простаивает 81 порожняя цистерна, в том числе 57 – ООО «Газпром-транс», 9 – ЗАО «Трансфат», 6 – ЗАО «СФАТ». На станции Лесок МЖД более 10 суток находятся 65 цистерн, в том числе 28 – ООО «БалтТрансСервис», 9 – ООО «Карготранс». На станции Стенькино МЖД более 10 суток простаивает 181 цистерна, из них 111 – ООО «БалтТрансСервис», 5 – ООО «Капиталтранс», 4 – ООО «Карготранс».

На станции Петряевка ГЖД более 10 суток находятся 65 порожних цистерн, из них 27 – ООО «Лукойл-Транс», 8 – ООО «ОЛК», 6 – ООО «ТЭК «Евротранс». На станции Зелецино ГЖД более 3 суток простаивают 330 цистерн, из них 70 – ООО «ТЭК «Евротранс», 44 – ЗАО «СИБУР-Транс», 26 – ООО «Лукойл-Транс».

На станции Осенцы СвЖД более трёх суток простаивают 154 цистерны, из них 37 – ООО «Лукойл-Транс», 14 – ЗАО «СИБУР-Транс», 9 – ООО «Транспортно-экспедиторская компания «Нижегородский экспресс» и ещё 33 собственников. На станции Ощепково более 10 суток находятся 77 порожних цистерн, в том числе 39 – ЗАО «СИБУР-Транс», 10 – ОАО «СГ-Транс».

РЕШЕНИЕ

# Не сползут

## Разрушение берега в опасной близости от магистрали остановят габионами



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Госкомиссия признала чрезвычайной ситуацию с обрушением берега реки Сакмары в Оренбургской области. Без инженерного вмешательства обрыв подойдёт вплотную к железной дороге.

Сакмара – река своенравная и часто меняет русло. «В последние годы она стала активно подмывать высокий яр. Сначала обрушение берега шло постепенно, по пять метров в год, хотя и это много. Но половодье двух последних лет так размыло нижние слои, что обрыв ушёл сразу ещё на 20 метров», – рассказывает глава Саракташского района Бахчан Жанбаев.

Всё бы ничего, если бы на протяжении 600 м по высокому берегу реки (обрыв здесь 25 м) не шли автомобильная и железная дороги.

«К началу сентября кромка берега подошла к автодороге Саракташ – Желтое – Беляевка уже на восемь метров – пришлось строить обводную трассу. В зону обрушения берега также попали муници-

Подобная инженерная конструкция сможет справиться с разбушевавшейся рекой

пальные линия электропередачи и газопровод высокого давления», – рассказал «Гудку» первый вице-губернатор Оренбургской области Валерий Рогожкин.

До участка Южно-Уральской железной дороги Оренбург – Саракташ – Айдырля осталось больше – 35 м. «Путевые обходчики, бригадиры и дорожные мастера Кувандыкской дистанции пути установили круглосуточное наблюдение за этим участком», – рассказал «Гудку» начальник отдела инженерных сооружений службы пути Южно-Уральской дирекции инфраструктуры Дмитрий Воробёв.

По словам начальника южного района Дорожного центра управления перевозками Сергея Юревича, ежедневно здесь проходит 26 пар грузовых и 10 пар пассажирских поездов.

На днях Госкомиссия посетила опасный участок и признала положение дел чрезвычайным.

Поэтому в ближайшее время должны начаться берегоукрепительные работы. При этом проект берегоукрепления, разработчиком которого стал Южно-Уральский научно-исследовательский институт водного хозяйства, уже почти готов – он находится в стадии государственной экспертизы.

«Мы собираемся укрепить склон габионами. Эта технология надёжна и экологична – уложенные в стальные сетки камни становятся препятствием, которое река не сможет преодолеть», – говорит директор института Раиса Казанцева.

Как отмечает Валерий Рогожкин, стоимость укрепления берега может составить 450 млн руб. Денег из областного бюджета может не хватить, поэтому обсуждается участие в финансировании других источников, в том числе ОАО «РЖД».

**Евгения Мусихина,**  
соб. корр. «Гудка»  
Челябинск

РАЗВИТИЕ

## Мост в будущее

Эволюция вокзала в Можге началась с надземного пешеходного перехода

Ровно год назад на встрече начальника Горьковской дороги Анатолия Лесуна и президента Удмуртии Александра Волкова было принято решение о строительстве пешеходного моста в Можге. Нынче оба руководителя присутствовали на его открытии.

Можга – значимая точка на магистральном южном ходу Горьковской железной дороги. Там останавливается много поездов дальнего следования. Почти за век существования станции вокруг неё вырос город, ныне пятый в Удмуртии по численности жителей.

Большинство пассажиров по прибытии в Можгу первым делом переходят линию. Ведь центр Можги, автостанция, остановка автобусов – на другой стороне дороги. Построенный 60 лет назад металлический мост с деревянным настилом состарился и стал слабым звеном в обеспечении

безопасности на магистрали, ведь за это время изменились габаритные нормативные требования.

Новый железобетонный мост, построенный ООО «ФСК «МостГеоЦентр», длиной 54 м и шириной 3,2 м, то есть в полтора раза больше, чем предшественник. У него есть сходы на вторую платформу. Но самое главное – лестничные марши оборудованы пандусами, удобными для людей с ограниченными возможностями.

С постройки моста началось обновление всего вокзального комплекса. Пока вокзал Можги представляет собой небольшое деревянное здание, построенное почти сто лет назад, когда и прокладывалась линия. Нынешнему городу с населением около 50 тыс. жителей нужно современное архитектурное сооружение. Строительство нового вокзала планируется на ближайшие годы.

**Николай Морохин**  
Удмуртия



## Объявление

28 октября 2011 года ОАО «ТрансКонтейнер» проводит аукцион по продаже вагонов. С подробной информацией можно ознакомиться на сайте ОАО «ТрансКонтейнер» [www.trcont.ru](http://www.trcont.ru) в разделе «Тендер».

ЮБИЛЕЙ

## Под бурные аплодисменты

На своё торжество МИИТ собрал немало почётных гостей и поздравлений

В 1986 году император Николай II «соизволил учредить Московское Инженерное Училище и повелел именовать его Императорским». Так началась история одного из старейших вузов, готовящих кадры для железнодорожной отрасли. Вчера на торжественном вечере именитые выпускники МИИТа, гости, студенты и их родители отмечали день рождения прославленного учебного заведения.

Праздник начался ещё в фойе, где железнодорожный военный оркестр приветствовал собравшихся. Бывшие выпускники, многие из которых сейчас трудятся в отрасли и взаимодействуют как коллеги, здоровались, узнавали своих преподавателей. Хотя общение это было не настолько долгим, как хотелось, все поспешили в зал.

Вечер традиционно открыл ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТа) Борис Лёвин: «115 лет – большой срок, и не каждый университет может похвастаться такой богатой историей. Мы гордимся, что во все времена университет был флагманом транспортного образования. Каждое пятилетие требует особого отчёта, так вот докладываю: за последние пять лет МИИТ стал одним из крупнейших вузов страны – у нас получают образование и совершенствуют свои знания и навыки 118 тыс. человек. Мы тепло относимся к нашим выпускникам, ведь именно они создают университету славу».

Заместитель министра транспорта Андрей Недосёков поздравил вуз не только от своего имени, но и зачитал телеграмму от президента страны Дмитрия Медведева с



ФОТО: ТАТЬЯНА ПОПОВА

пожеланиями МИИТу дальнейших успехов. А также от имени министра транспорта Игоря Левитина высказал надежду, что выпускники университета, обладающие хорошей подготовкой и заряженные на инновации, скажут своё веское слово в будущем отрасли и страны.

Андрей Недосёков вручил знаки почётных работников профессионального образования двум сотрудникам вуза.

Присоединился к чествованию вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко. От имени президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина и всех сотрудников Российских железных дорог он поздравил МИИТ с юбилеем, отметив, что именно этот вуз является кузницей специалистов в железнодорожной отрасли. Он особо подчеркнул, что сегодня 13 из 16 железных дорог

Ректор Борис Лёвин (слева) поздравляет старейших педагогов университета

возглавляют выпускники МИИТа, что ещё раз показывает значимость вуза.

Немалая заслуга в этом профессорско-преподавательского коллектива. Шесть человек работают в вузе уже 50 лет, и в день 115-летия университета им было особенно приятно получить от Бориса Лёвина почётные грамоты и ценные подарки в знак уважения и признания их труда. В целом за свою историю вуз подготовил 360 тыс. специалистов. Не все, конечно, пошли работать в железнодорожную отрасль, но успехов в жизни добились многие. Например, в числе поздравляющих вуз в этот вечер был заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Вячеслав

Дубровин – тоже выпускник МИИТа. Вместе с заместителем мэра Москвы Николаем Лямовым он рассказал, что спрос на специалистов-железнодорожников будет только расти, и особенно в столичном регионе. «В Москве принята программа развития транспорта, в числе прочих задач которой является развитие пригородного сообщения, предполагается приблизить железнодорожный транспорт по пропускной способности к метрополитену», – отметил Вячеслав Дубровин.

Студенты тоже поздравляли любимый вуз: пели, танцевали, шутили – одним словом, показывали все свои таланты. Надо признать, в техническом вузе творческих ребят оказалось много. Вот студентка юридического института поёт, следом за ней команда кафедры подземных сооружений показывает кавээнковский номер. Кстати, людей творческих профессий среди выпускников МИИТа тоже немало – Игорь Губерман, Вячеслав Малежик, Сергей Светлаков и другие. Но всё-таки главное достояние вуза – железнодорожные кадры.

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий Петраков сказал, что с гордостью называет себя миновтовцем. «Сегодня мы с вами вспоминаем о зарождении научной школы России, говорим о тех, кто стоял у истоков транспортного образования», – отметил он. – Я рад, что юбилей проходит в непринуждённой, душевной обстановке. Что люди, вышедшие когда-то из стен альма-матер, гордятся званием миновтовца. Надеюсь, что и в дальнейшем вуз будет опорой транспортной отрасли».

**Наталья Савельева**



ПРОЕКТ

В ожидании гарантий

ФИНАНСИРОВАНИЕ «БЕЛКОМУРА» РЕГИОНАМИ ЗАВИСИТ ОТ ГОСУДАРСТВА

Регионы выразили готовность выделить средства на разработку проектной документации по строительству железнодорожной магистрали «Белкомур», которая свяжет между собой Коми, Архангельскую область и Пермский край.

На втором Международном арктическом форуме в Архангельске губернатор Пермского края Олег Чиркунов заявил, что регионы готовы выделить эти средства при условии гарантий реализации проекта со стороны РЖД и федерального центра.

Стоимость проектной документации составит 3 млрд руб.

«Мы бы изыскали средства, если бы была хоть какая-то гарантия, что федеральная стратегия развития РЖД будет реализована, а проект не ляжет на полку. Нам нужен точный ответ федерального правительства, что проект будет реализован», – подчеркнул Олег Чиркунов. Губернатор напомнил, что в 2008 году, когда экономика России была на подъёме, стало очевидно, что существующие грузовые транспортные артерии уже не могут доставлять грузы до Транссибирской магистрали, не справляется с потоками и сам Трансисб. «В этот момент совпали интересы бизнеса, региона и РЖД, и все уже были готовы принять решение о строительстве «Белкомура» за счёт Инвестиционного фонда, но грянул кризис, и было принято решение проект притормозить», – отметил губернатор.

Генеральный директор ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» Ефим Басин считает, что стоимость проектной документации в 3 млрд руб. – вполне обоснованная цифра, которая составляет, как и принято, 3% от стоимости проекта. «Если в будущем документация потребует ещё столько же, то это уже будет дороговато», – добавил он.

По мнению аналитика инвестиционной группы «АТОН» Никиты Мельникова, перспективы проекта сложно предсказать, поскольку экономическая ситуация постоянно меняется. «Одно можно отметить – в случае кризиса государство в первую очередь будет сокращать объёмы финансирования инфраструктурных проектов. Поэтому ждать каких-то гарантий от федерального центра не совсем целесообразно», – считает эксперт.

НАТАЛЬЯ РЕШЕТНЯК

СОТРУДНИЧЕСТВО

Дежурный по коридору

ТРАНСПОРТУ СНГ ПРЕДЛОЖИЛИ СООБЩА ЗАБОТИТЬСЯ О РАЗВИТИИ КЛЮЧЕВЫХ МАРШРУТОВ



ФОТО: МАКСИМ КАШИРИН

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ, ПРОХОДЯЩИЕ ПО ТЕРРИТОРИИ СТРАН СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ, ПОЛУЧИЛИ ЕДИНУЮ РАБОЧУЮ СТРУКТУРУ – Координационный комитет транспортных коридоров СНГ.

Орган создан решением заседания Экономического совета Исполнительного комитета СНГ, состоявшегося в Алма-Ате. Он будет подотчётен Координационному транспортному совещанию государств – участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ), Экономическому совету и Совету глав правительств СНГ.

Как рассказал «Гудку» председатель Исполнительного комитета КТС СНГ Чингиз Измайлов, «комитет должен содейство-

Новая структура займётся привлечением грузов на евразийские транспортные коридоры

вать снятию ограничений в международном сообщении и привлечению дополнительных транспортных потоков в наши страны».

логистическое обеспечение международных транспортных коридоров (МТК) стран СНГ. Комитет сможет разрабатывать рекомендации по реализации приоритетных направлений сотрудничества развития Северного транспортного коридора, в том числе в рамках механизмов государственно-частного партнёрства.

Координационный комитет поможет снять ограничения в международном сообщении

Функций у новой организации согласно её единственному пока документу – Положению – довольно много: нормативно-правовое, ресурсное и информационно-

По мнению начальника департамента международных связей ОАО «РЖД» Сергея Столярова, для достижения заявленных комитетом целей его работа должна иметь

МОТИВАЦИЯ

По высшему классу

>Начало | 1

Классного звания можно лишиться, если по вине работника или его подчинённых произошли крушение, авария. Будут приниматься во внимание и другие случаи с нарушением правил безопасности и эксплуатации, трудовой и производственной дисциплины, создавшие угрозу безопасности движения и маневровой работы, жизни и здоровью людей.

Как подчеркнул Сергей Саратов, звания, присвоенные работникам в нынешнем году, и установленные надбавки сохранятся до того момента, пока не будут утверждены классные звания по итогам 2011 года. «Внедрением данного положения мы стремимся выделить своеобразную «рабочую элиту», на которой и держится нелёгкий процесс железнодорожных перевозок, – сказал он. – С другой стороны, это мощная мотивация для других в стремлении тоже стать самым грамотным и квалифицированным».

По мнению начальника службы управления персоналом Калининградской дороги Дмитрия Трошина, мотивационный эффект проявляется не только в доплате: «В первую очередь это почётно и престижно». Он считает, что для объективности работы комиссий критерии отбора должны быть понятны работникам – они чётко должны знать, что нужно делать, чтобы повысить классность.

Хотя, как отмечает заместитель начальника Юго-Восточной дороги Виктор Вакуленко, при отборе кандидатов оцениваются деловые качества и профессионализм, а здесь присутствуют как объективный момент, так и субъективный. К первому относятся показатели работы. Ко второму – человеческий фактор. «Если процедура отбора гласная и каждый имеет возможность высказать своё мнение до принятия решения, обиженных будет меньше. Второй момент – это авторитет руководителей и специалистов, которые входят в комиссию», – уверен он. И здесь у каждого филиала будет свой опыт и своё решение.

При расширении перечня профессиональных возрастных нагрузок и на бюджет филиала. Поэтому на дорогах высказываются мнения, что здесь потребуются

поддержка компании. «Средства на надбавку за классность нужно выделять независимо от состояния фонда оплаты труда дороги, – говорит Виктор Вакуленко. – Главный фондообразующий показатель – объёмы грузоперевозок, а у дороги они могут снизиться по не зависящим от неё причинам. К примеру, Украина повысила таможенные пошлины, и поток грузов сократился. При этом

инфраструктуру нужно содержать, а значит, мотивировать мастеров дистанций пути». По его мнению, необходимо целевое выделение средств на мотивацию профессионалов. Те же дорожные мастера в условиях снижения показателей остаются потенциалом для лучших времён, когда будут востребованы.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА  
ДМИТРИЙ ПОПОВ

Справка «Гудка»

По новому положению классные звания могут присваиваться работникам массовых профессий и должностей:

- мастер I и II класса – мастерам дорожным и участков производства (ремонтных и эксплуатационных депо, дистанций пути, ПМС, подразделений дирекций по эксплуатации, ремонту путевых машин и управлению терминально-складским комплексом и т.д.);
- электромеханик I и II класса – электромеханикам дистанций СЦБ, региональных центров связи, дистанций электроснабжения, ремонтных локомотивных депо, депо РДОП;
- энергодиспетчер I класса – энергодиспетчерам дистанций электроснабжения;
- диспетчер I класса – диспетчерам поездным и станционным, маневровых станций, локомотивным, управляющим перевозками района управления;
- дежурный по железнодорожной станции I категории – дежурным по станциям (внеклассным, I–III классов);
- агент транспортного обслуживания I класса;
- товарный кассир I класса – кассирам товарным агентств фирменного транспортного обслуживания и подразделений дирекций по управлению терминально-складским комплексом;
- мастер формирования поездов I класса – составителям поездов не ниже 6-го разряда, дежурным по сортировочной горке;
- осмотровик вагонов I класса – специалистам не ниже 5-го разряда;
- осмотровик-ремонтник вагонов I класса – не ниже 5-го разряда;
- слесарь по ремонту подвижного состава I класса – слесарям по осмотру и ремонту локомотивов на пунктах техобслуживания не ниже 5-го разряда, слесарям по ремонту подвижного состава не ниже 5-го разряда ремонтных локомотивных депо, моторвагонных и локомотивных депо РДОП;
- проводник пассажирского вагона I класса – проводникам пассажирских вагонов;
- приёмосдатчик груза и багажа I класса – не ниже 5-го разряда;
- приёмщик поездов I класса – приёмщикам поездов пунктов коммерческого осмотра;
- машинист железнодорожно-строительных машин I класса – машинистам железнодорожно-строительных машин подразделений дирекций по эксплуатации и ремонту путевых машин, путевых машинных станций, дистанций пути, механизированных дистанций пути;
- электромонтиёр I класса – не ниже 5-го разряда;
- бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений I класса – бригадирам (освобождённым), занятым на соответствующих работах, дистанций пути;
- монтиёр пути I класса – монтиёрам пути ПМС, дистанций пути, механизированных дистанций пути не ниже 5-го разряда.

XVI Международная конференция

Info2011trans

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

реклама

10 – 13 октября 2011

Санкт–Петербург «Парк Инн Прибалтийская»

Генеральный партнер

Стратегический партнер

Генеральный ИТ партнер

Официальный спонсор

Официальный технологический спонсор

Организатор

+7 (495) 988-18-00 [www.intransforum.ru](http://www.intransforum.ru)



# Делай,

## Законодательную базу железнодорожного транспорта необходимо

>Начало | 1

В моей почте также немало писем, в которых люди отмечают, как это можно было за считанные недели между зданиями Ленинградского и Ярославского вокзалов на месте рынка, называемого «крест», построить прекрасный фонтан с бронзовой фигурой Георгия Победоносца и садом из живых деревьев. А как красиво становится возле Казанского вокзала со стороны Царского павильона! И ведь раньше мне, как и всем, нередко приходилось бывать здесь, но, откровенно говоря, голову просто не хотелось поднимать: грязь, бомжи, автомобильная толчая, безобразие. Знаменательный факт: в июле – августе на московских вокзалах не произошло ни одного убийства, а число тяжких преступлений сократилось в разы. До конца года мы планируем обустроить все привокзальные площади Москвы. И теперь нужно запустить аналогичные процессы в других городах. В ряде регионов мы это уже делаем и будем активизировать подобные проекты, тем более что нам очень важно это с учётом 175-летия российских железных дорог, которое будет отмечаться в следующем году.

– В связи с реконструкцией привокзальных площадей хотелось бы всех интересующихся пригласить в Москву посмотреть всё своими глазами. Однако наряду с подобными приятными эпизодами мы сегодня наблюдаем всё-таки достаточно непростой период в жизни компании. Прежде всего это касается управления вагонным парком, которого многим грузовладельцам стало не хватать. Почему так?

– Потому что пока ещё в процессе реформирования не создана такая система управления железнодорожным транспортом, которая бы имела соответствующие правовые возможности, экономический инструментарий и перевозочные технологии для своевременного гибкого реагирования железной дороги на хозяйственную, социальную и политическую ситуацию в стране и мире. Это связано с принятием (или же, наоборот, непринятием) ряда решений в ходе реализации программы реформы. Прежде всего я имею в виду процесс отчуждения подвижного состава от перевозочной компании. Если кто-то не знаком с историей этого вопроса или же хотел бы сегодня исказить ход событий, то я готов напомнить.

Работа Министерства путей сообщения в советские годы характеризовалась хроническим дефицитом перевозочных услуг с соответствующей нехваткой подвижного состава, провозных мощностей инфраструктуры, моральным устареванием техники, отсутствием инвестиционных возможностей и т.д. Если кто-то об этом не знает или забыл, то я советую просто встать и почитать перед сном отраслевую мемуарику, ну, например, книгу воспоминаний министра путей сообщения СССР в 1970–1980-е годы Ивана Григорьевича Павловского «Моя дорога». Там эти вещи очень доходчиво и правдиво показаны.

Однако в первой половине 1990-х годов резко упали объёмы перевозок, и дефицит перевозочных ресурсов в целом не ощущался. Но затем с ростом экономического производства в нашей стране этот вопрос опять стал актуальным. В самом МПС было чётко признано, что если не начать реформирование, то отрасль просто встанет. В 2001 году, как известно, правительство приняло постановление № 384, утвердившее Программу структурной реформы. Между тем для преодоления дефицита грузовых вагонов промышленные, экспедиторские, а впоследствии и лизинговые



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

компании стали активно закупать подвижной состав, так называемые вагоны собственности предприятий.

В отличие от принадлежавшего МПС, а затем ОАО «РЖД» инвентарного парка, работавшего по ставкам государственного Прейскуранта № 10-01, собственные, или private, вагоны могли предоставляться под перевозку по свободным ценам. То есть вагонная составляющая грузового железнодорожного тарифа для частных собственников подвижного состава оказалась дерегулированной, а для РЖД, по-прежнему регулировалась государством. Это привело к тому, что частники могли гибко реагировать на экономическую конъюнктуру и очень быстро заняли наиболее выгодные сегменты перевозки грузов. Доходная ставка в грузовой работе ОАО «РЖД» стала падать. Получалось, что инвентарный парк, работая в неравных условиях с частным, приносит нам убытки. Мы в своё время исписали горы бумаг с предложениями по дерегулированию вагонной составляющей тарифа на перевозку тех грузов, где уже явно наблюдался конкурентный рынок предоставления вагонов. Делались научные обоснования, в соответствующие инстанции направлялись методики определения таких сегментов и проекты самой процедуры дерегулирования, но нам говорили, что этого сделать нельзя без организационно-правового обособления таких секторов.

– То есть, по сути, без выделения из ОАО «РЖД» операторских компаний, владеющих вагонами?

– Совершенно верно. Тогда в 2005 году мы выступили с предложением о выделении из ОАО «РЖД» грузовой компании, которая бы, работая в рамках холдинга, в то же время имела возможность на равных конкурировать с частниками. При этом мы говорили, что должен быть предусмотрен порядок постепенной и дозированной передачи вагонов в дочернюю компанию с использованием механизмов доверительного управления или аренды, чтобы не допустить существенных технологических и коммерческих сбоев в переходный период. Но регулирующие ведомства приняли другое решение, и утверждённая в 2007 году Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг сохранила положение о передаче всего вагонного парка в две дочерние грузовые компании. При этом возлагались надежды на то, что, находясь в рынке, весь этот вагонный сегмент перевозочного процесса будет регулироваться механизмами спроса и предложения.

В 2007 году начала работу Первая грузовая компания, а в

2010 году – Вторая грузовая. На сегодняшний момент инвентарного парка за исключением технологического практически нет. Но частных вагонов (включая ППК и ВПК) в России много – их уже более миллиона, то есть даже больше, чем было в советское время. В этом смысле реформа свою задачу по созданию условий для притока в отрасль инвестиций как раз выполнила. В чём же проблема? Во-первых, в том, что правовая база в целом ряде основополагающих своих положений не отреагировала на данные изменения. В результате, например, Федеральная антимонопольная служба настаивает на том, что любой обратившийся к ОАО «РЖД» с заявкой на перевозку груза в инвентарном парке по Прейскуранту 10-01 должен эту услугу получить без всяких ссылок на то, что такого парка уже нет в природе. То есть грузоотправитель имеет право потребовать то, чего не существует. Не абсурд ли это?

С другой стороны, здесь появилась очевидная системная нестыковка как раз в организации механизма соответствия спроса и предложения. Вот представьте: если, скажем, колбасу все магазины города будут продавать по рыночным ценам 100–300 руб. за килограмм, а в каком-то определённом месте её будут, как раньше говорили, «давать» по 2 руб. 20 коп., как при советской власти, без всякого учёта колебаний спроса и предложения. Что произойдёт? Во-первых, тот, кто продаёт такую колбасу, рано или поздно обанкротится, и даже никаких госдотаций ему не хватит. Во-вторых, возникнет ажиотажный спрос, и этой колбасы будут стараться взять гораздо больше разумных потребностей, а значит, придётся ввести квотирование, карточную систему. В-третьих, выстроится громадная очередь, и люди начнут негодовать, почему существует дефицит колбасы, в то время как от других продуктов ломаются полки. В-четвёртых, произойдёт отток покупателей от рыночных магазинов, и часть из них, возможно, закроется, а часть – не снизит, а наоборот, повысит цены в расчёте на тех покупателей, которые имеют финансовые возможности не стоять в очереди. Ведь созданный демпинговыми раздачами дефицит закономерно породит подъём цен в дерегулированном сегменте.

– И, кстати, в советское время с продуктами питания так и было: в государственной торговле они были дешёвые, но в дефиците и плохого качества, а у частных на рынках – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие для обычных смертных.

– Вот именно. Таким образом, сегодня на рынке предоставле-

ния подвижного состава в этом смысле требования возить по Прейскуранту 10-01 создают сильные искажения в работе всей системы и искусственный дефицит, а следовательно, и повышенный спрос с ростом цены у частника. Поэтому система нуждается в отладке прежде всего в рамках правового и тарифного регулирования. Причём здесь актуальны не только те аспекты, о которых я сейчас сказал, а и многие другие. ОАО «РЖД» – это крупная корпорация, акционерная компания, которая работает по утверждаемому её владельцем, то есть государством, финансово-экономическому плану, бюджету. Его неисполнение – это производственное преступление, недополучение доходов и соответственно провалы в финансировании содер-

жания подвижного состава в этом смысле требования возить по Прейскуранту 10-01 создают сильные искажения в работе всей системы и искусственный дефицит, а следовательно, и повышенный спрос с ростом цены у частника. Поэтому система нуждается в отладке прежде всего в рамках правового и тарифного регулирования. Причём здесь актуальны не только те аспекты, о которых я сейчас сказал, а и многие другие. ОАО «РЖД» – это крупная корпорация, акционерная компания, которая работает по утверждаемому её владельцем, то есть государством, финансово-экономическому плану, бюджету. Его неисполнение – это производственное преступление, недополучение доходов и соответственно провалы в финансировании содер-

жания подвижного состава в этом смысле требования возить по Прейскуранту 10-01 создают сильные искажения в работе всей системы и искусственный дефицит, а следовательно, и повышенный спрос с ростом цены у частника. Поэтому система нуждается в отладке прежде всего в рамках правового и тарифного регулирования. Причём здесь актуальны не только те аспекты, о которых я сейчас сказал, а и многие другие. ОАО «РЖД» – это крупная корпорация, акционерная компания, которая работает по утверждаемому её владельцем, то есть государством, финансово-экономическому плану, бюджету. Его неисполнение – это производственное преступление, недополучение доходов и соответственно провалы в финансировании содер-

### ОАО «РЖД» является, безусловно, одной из самых социально ориентированных в стране системообразующих компаний

жания и развития всего сложнейшего железнодорожного хозяйства. Но вагонный парк – частный, его экономическое управление зависит сегодня от поведения сотен собственников. Отвечают ли они за выполнение планов ОАО «РЖД»? Конечно же, нет.

Не будет преувеличением сказать, что согласно имеющейся правовой базе они вообще ни за что не отвечают. Это нонсенс. Глядя сегодня на работу многих промышленных и транспортных частных компаний, нельзя не вспомнить одну из классических цитат: «Жадность и стремление к наживе, являющиеся инстинктами вульгарного капитализма, не способствуют формированию этики социально-ответственного бизнеса». Цивилизованный рынок – это прежде всего жесточайшая финансовая, административная, технологическая, этическая и иная ответственность деловых партнёров друг перед другом. У нас же этого пока нет. И не только в части собственников вагонов. Как все знают, буквально бедствием стал вопрос с изломами вагонного литья. Сколько на эту тему говорится и пишется! Но при возникновении конкретных разборов часто выясняется, что реально получить компенсацию просто не с кого.

Также важнейшим вопросом является экономическая стимуляция всех участников перевозочного рынка работать так, чтобы подвижной состав использовался рационально. У ОАО «РЖД» она есть, увеличение оборота вагонов – это рост наших затрат. А вот у промышленных и операторских компаний интересы с железнодорожниками очень часто в этой

связи не совпадают. Например, сплошь и рядом выгоднее либо поставить вагон на путях общего пользования в ожидании высокоплатёжного груза, либо гнать его порожняком за тридевять земель, нежели отдать под перевозку имеющегося попутного груза. В этом смысле действующая тарифная система не способна на необходимые стимулирование и реагирование. А правовая база не даёт нам возможности самостоятельно использовать частный вагон более рационально.

Ну и, конечно, говоря о причинах неудовлетворительного управления подвижным составом, нельзя не сказать о такой совершенно очевидной вещи, как отставание развития провозных мощностей инфраструктуры от роста количества подвижного состава. Все мы

отлично представляем, что такое автомобильные пробки. Но ведь и железная дорога – резиновая и не может по целому ряду направлений уже пропускать требуемое количество поездов, не может на сортировках перерабатывать такое возросшее в связи с приватизацией вагонов количество операций, не может на целом ряде станций справиться с ростом маневровой работы.

Ведь когда у нас количество собственников вагонов насыщает даже не сотни, а тысячи, то представьте, как это влияет на комплектование и движение поездов. При этом грузопотоки в сегодняшней экономической ситуации подчас меняются просто в одно мгновение на противоположные. Это требует соответствующего развития инфраструктуры, причём опять же в гибком исполнении. А у нас нет для этого ни достаточного количества денег, ни инструментов для более эффективного их зарабатывания.

– Можно ли констатировать, что соответствующие органы власти этого почему-то не видят? – Наверное, проще было бы спросить об этом у них самих. Я могу лишь констатировать какие-то реальные факты. А они заключаются в следующем. Принимается немалое количество правильных документов и программ. Например, «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года», постановление правительства № 643 о государственном регулировании тарифов, методика определения экономической обоснованного уровня тарифа на перевозку и т.д. Но ведь на практике они попросту не выполняются. Развитие

инфраструктуры сегодня – вопрос вопросов. Согласно расчётам, сделанным по научно обоснованной методике, не так давно принятой Федеральной службой по тарифам, для того чтобы начать вкладывать достаточное количество денег в поддержание и развитие железнодорожного хозяйства, необходимо проиндексировать грузовой тариф в 2012 году на 23%. Заметьте, это не мы придумали, а это следует из принятой государством методик. Нам сказали, что такое повышение станет слишком большим ударом по грузовладельцам и нужно процент индексации существенно снизить, используя при этом государственные дотации. Мы с такой постановкой вопроса вполне согласились. Но в результате долгих обсуждений теперь, наконец, оказывается, что индексация не только не достигнет размера компромиссного варианта в 7,4%, а опустится до 6%, и при этом ещё нет гарантии, что нам дадут 40 млрд руб. обещанных дотаций.

В целом же, говоря о проблемах, возникших в деятельности железной дороги по удовлетворению спроса на перевозки, я хотел бы сказать следующее. Задачей реформы является создание благоприятных, или, попросту говоря, нормальных, условий для эффективной работы железнодорожного транспорта. Эффективной с точки зрения интересов и государства, и общества, и бизнеса, и самой железной дороги. И здесь можно выделить ряд важнейших системообразующих компонентов преобразований. Это правовая база, структура, инвестиции, тарифообразование, технологии и др. Мы готовы обеспечить современные перевозочные технологии, но это невозможно, если правила игры компании на рынке будут прямо препятствовать этому. Если в процессе реализации реформы нет системности, трудно ожидать удовлетворительных результатов. Нельзя вести реформирование в интересах только какой-то части из взаимодействующих сторон. Не следует думать, что можно бесконечно поддерживать отечественный промышленный бизнес, а железнодорожников держать на голодном пайке только потому, что эта отрасль демонстрирует наибольшую ответственность, стабильность и способность выдерживать нагрузки, попросту выживать.

Вот цифры. По данным Росстата, с 2002 года железнодорожный тариф вырос в 2,6 раза, а цены в угольной отрасли – в 5,1 раза, в топливной – в 4,2 раза, в металлургии – в 3,7, в электроэнергетике – в 3 раза. Недофинансирование железнодорожного хозяйства – это очень опасные игры. И ситуация после принятия правитель-

ством решения о тарифах естественных монополий на 2012 год для нас остаётся крайне сложной. Конечно, какой-то минимум для работы мы получим, но нужно ведь заглядывать на шаг-два вперёд. Та инвестиционная политика, которую мы сможем проводить, не даёт возможности реализовать «Стратегию-2030». Может быть, кто-то хочет, чтобы мы о ней вообще забыли. Но мы не дадим об этом забыть. Я глубоко убеждён, что без развития железнодорожной инфраструктуры невозможно говорить о дальнейшем развитии экономики России. Для обеспечения задач модернизации экономики государство должно инвестировать в инфраструктуру.

Если у ОАО «РЖД» не появятся возможности по увеличению инвестиционной программы, то железнодорожный транспорт не сможет обеспечить прирост перевозок целого ряда грузов в ближайшие годы. Мы уже представили в Минэкономразвития расчёты, согласно которым компания в 2015 году не сможет перевезти до 70% планируемого прироста грузовой базы. Экономическая политика без достаточного учёта геополитических факторов бесперспективна. Как бесперспективна, по моему убеждению, и существующая ныне мировая глобальная парадигма развития экономики. Она себя исчерпала, и осознание этого приходит уже не только к широкому слоям населения развивающихся стран, но и к финансовым мировым элитам. Все более зрелое массовое понимание того, что должны произойти глубокие изменения.

Что касается нас, то это должен быть безусловный приоритет развития инфраструктуры как основы для развития производительных сил в России. И меня, например, очень порадовало, что на Инвестиционном форуме в Сочи Владимир Владимирович Путин, традиционно подойдя к нашему стенду, задал мне вопрос о том, каковы возможности соединения тоннелем через Кавказский хребет наших южных территорий с Закавказьем. Я ответил, что всё зависит от источников финансирования. Будут источники – построим «железку» хоть через океан. Но сама постановка вопроса премьером говорит о многом. И мы в ближайшее время, естественно, предпримем необходимые усилия по изучению всех основных аспектов этого проекта. То есть, если резюмировать, то сегодня у нас есть два ключевых вопроса: обеспечение ресурсов для выполнения задач, сформулированных в «Стратегии-2030» по развитию инфраструктуры, и выстраивание технологии управления движением в соответствии с рыночными реалиями. Мы их и будем решать очень настойчиво, последовательно и проверяя каждый шаг обратной связью.

– Проблема ограничения провозных способностей железнодорожной сети обсуждалась в начале сентября на расширенном заседании комиссии РСПП по транспорту. Как вы прокомментируете прозвучавшие там оценки и принятые решения?

– Отрадно отметить, что по всем основным вопросам, которые были вынесены, мы получили поддержку членов комиссии. По итогам дискуссии было принято решение рекомендовать федеральным и региональным органам власти принять меры, направленные на увеличение объёмов финансирования развития железнодорожной инфраструктуры. В частности, в 2012 году внедрить сетевой контракт, а также обеспечить финансирование проектов развития инфраструктурных объектов в сумме не менее 40 млрд руб. ежегодно.



## КОМПАНИИ

## ЧТО ДОЛЖЕН

## ПРИВЕСТИ В СООТВЕТСТВИЕ С РЕАЛИЯМИ ЭКОНОМИКИ

Было рекомендовано предусмотреть выделение дополнительно до 400 млрд руб. в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2019 годов» на реализацию приоритетных проектов развития БАМа и Транссиба, подходов к портам Балтийского и Черноморского бассейнов. Также комиссия поддержала позицию ОАО «РЖД» о целесообразности выпуска инфраструктурных облигаций Российской Федерации с последующим внесением привлечённых средств в уставный капитал компании целевым назначением на развитие инфраструктуры. При этом в качестве источников средств на покупку облигаций возможно использовать добровольные накопления Пенсионного фонда РФ, которые помогут только в этом году аккумулировать 3 трлн руб., а общая сумма там достигает 10 трлн руб. Кроме того, регуляторам рекомендовано провести работу по приведению грузовых тарифов к экономически обоснованному уровню. Также участники заседания высказались за принятие неотложных мер по гармонизации транспортного законодательства.

— *Что можно сделать для нормализации управления подвижным составом в новых условиях с точки зрения технологической точки зрения? Всё ли для этого предпринимается со стороны самой компании?*

— Не хочу, чтобы подумали, будто я считаю, что все в рамках реформы, и в частности в вопросах управления парком, недорабатывают и лишь одни мы белые и пушистые. Например, кто, например, участвовал в сентябрьском общесетевом селекторном совещании, подтвердит, что оно проходило очень самокритично. Мы, в частности, говорили и о невыполнении целым рядом дорожных планов по грузообороту, и о передержках «окон», и о снижении многих эксплуатационных показателей, и о росте сверхурочных часов, и об отказах технических средств и т.д. И мы строго спрашиваем с соответствующих руководителей за их неэффективную работу. Но всё-таки в главном направлении нашего понимания выхода из кризисной ситуации мы не заблуждались. Оно состоит в том, что необходима консолидация определённого объёма парка у перевозчика. И на недавно прошедшем совещании в Минэкономразвития в этом с нами согласились крупные и малые грузоладельцы, а также представители НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава».

Мы ожидали, что нас будут нещадно критиковать за некачественно отработанный алгоритм управления парком, а совещание пошло по иному пути, более конструктивному. При этом все же видит, что мы уже предлагали и пытались на практике организовать работу консолидированных парком в ряде форм (например, с помощью агентских соглашений), но они в силу совокупности причин не дали нужного результата. Сегодня идёт работа над новыми схемами и предложениями помимо тех правовых и тарификационных новаций, которые мы давно уже предлагаем принять компетентным регулирующим органам. При этом совершенно очевидно, что простых решений в этом деле не будет. И рассчитывать на то, что можно было бы просто вернуться к принципам работы в старые добрые времена, также не стоит. Речь, конечно же, не идёт об изменении общей стратегии реформирования. Но то, что должны быть созданы правовые и тарифные условия для работы консолидированным парком подвижного

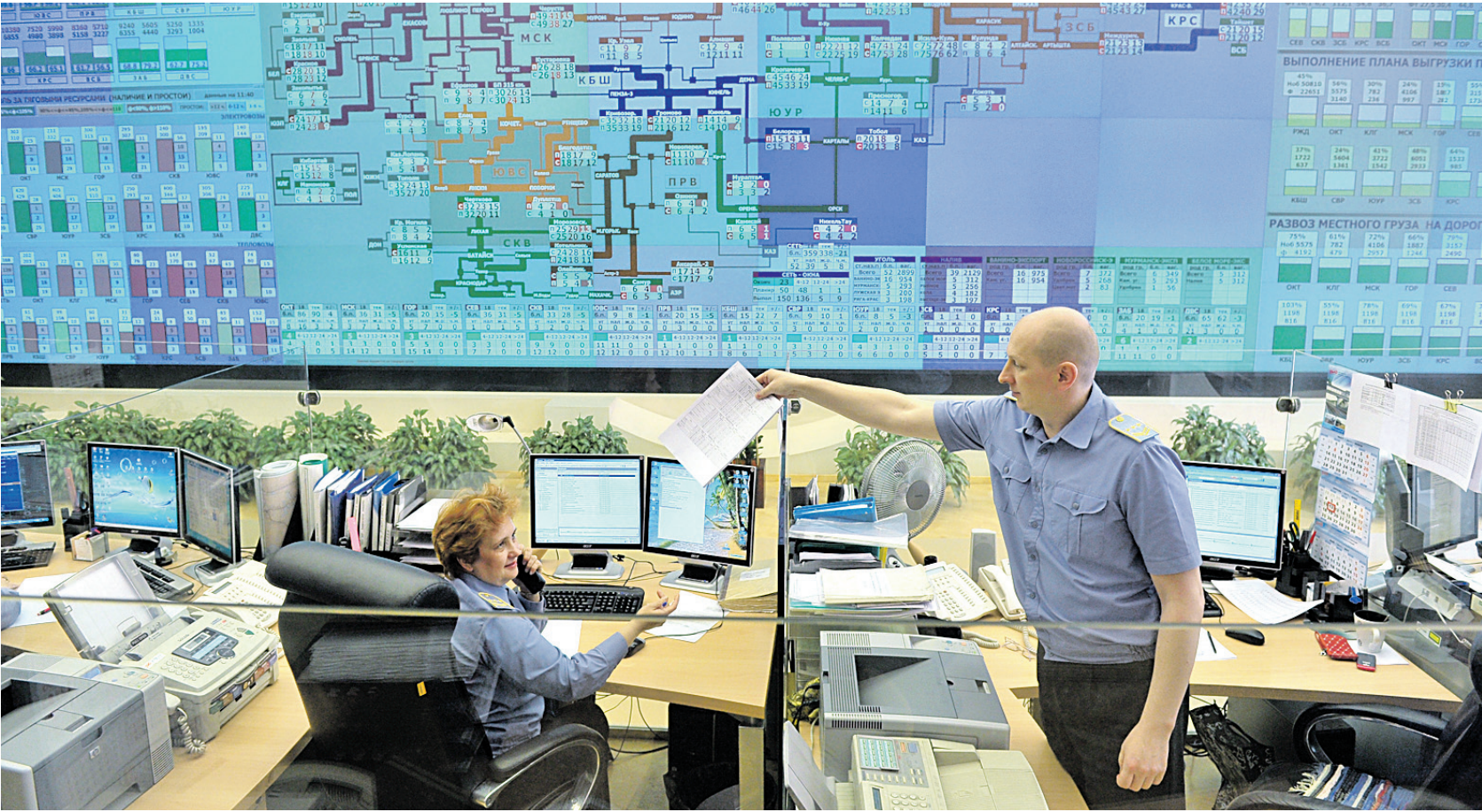


ФОТО: ТАСС/ТАСС

состава, прежде всего универсального, это несомненно.

Что же касается наших чисто внутренних корпоративных аспектов, связанных с реструктуризацией и её влиянием на управление перевозками, то здесь, разумеется, важнейший вопрос сегодня — это налаживание эффективной координации работы всех подразделений дорог, дирекций и дочерних компаний ОАО «РЖД» на региональном уровне. Должны в полной мере заработать новые полномочия начальника дороги, нужно до конца отработать регламенты взаимодействия между подразделениями, включить в общую работу деятельность технологических служб с Центром технологической координации во главе. Да, это непростое: из горизонтально интегрированных хозяйственных единиц (железных дорог) формировать вертикально интегрированные бизнес-единицы (дирекции) и всё это, разумеется, на полном ходу, ни на минуту ничего не останавливая и даже не притормаживая по отношению к объёмам промышленного производства. Это трудно. Не зря же существует афоризм, что переход от командно-административной системы к рынку подобен превращению рыбного супа в аквариум. Но это необходимо.

— *То есть вы смотрите на перспективы исправления ситуации с управлением подвижным составом и развитием инфраструктуры с оптимизмом.*

— А у нас просто нет другого выхода. Можно не сомневаться в том, что иных государств уже на свете не окажется, а «Российские железные дороги» всё будут жить и здравствовать. Важно внести сейчас в проводимые преобразования должную системность и ликвидировать возникшие дисбалансы принятия основополагающих решений. Надеюсь, сегодня в связи с возникшими сложностями это уже поняли все. Ещё раз подчёркиваю, что самое главное сегодня — это привести законодательную базу в соответствие с требованиями дня.

— *Насколько вы удовлетворены работой в компании по внедрению технических инноваций?*

— Всегда хочется, конечно, больше, но нам есть что показать этой сфере, и мы, как известно читателям «Гудка», даже недавно снарядили специальный поезд — Перевидный выставочный комплекс инновационных достижений. В начале августа состав отправился из Москвы в поездку через всю страну. В его вагонах размещены экспозиции, при этом информация представлена в самых современных форматах, в частности 3D. Есть также конференц-зал, а в местах остановок будут раз-

вёрнут комплекс-шатёр, оборудованный для различных мероприятий. В этом проекте участвуют со своими разработками «РОСНАНО» и «Росатом». Один из читателей моего блога написал в комментариях, что такой проект обречён на успех у представителей всех поколений. Я ему ответил, что полностью согласен, но особенно мне хочется привлечь к нему молодёжь, ведь в специальном вагоне комплекса установлены тренажёры, на которых можно попробовать себя в роли машиниста современного локомотива, и много ещё чего интересного.

Мы не скрываем, что запустили этот поезд с расчётом на профориентацию как одну из главных идей проекта. В компании вообще сейчас очень много внимания уделяется молодёжной политике. Это крайне важно, если ты живёшь не только сегодняшним днём, а и днём будущим. И в этом плане, кстати, меня очень порадовал один из недавних опросов, где молодые люди из самых разных стран высказывались по разным, в том числе ценностным, вопросам и на первое место поставили возможность участия в общественной жизни, а на одно из лидирующих мест — семейные ценности. То есть уже совершенно очевидно, что молодёжь вполне «наелась» навязываемыми ей порой идеями об отчуждении общества от государства, человека от общества и семьи и т.д. В умах и сердцах молодых людей идёт возврат к наиболее продуктивным базовым общественным устоям, и это очень радует.

А возвращаясь к вопросу об инновациях, хочу сказать, что ОАО «РЖД» проводит активную инвестиционную политику по развитию бизнеса на инновационных принципах. Для концентрации интеллектуального потенциала на базе ОАО «ВНИИЖТ» создан Объединённый учёный совет, который сам по себе можно смело называть инновацией в практике организации корпоративных научных исследований.

Недавно прошёл Третий Международный железнодорожный салон «ЭКСПО 1520» в Щербинке на испытательном кольце ВНИИЖТа. Из современной демонстрацией там техники я бы выделил газотурбобовз ГТ-1 (первый в мире такой образец), далее созданный совместно с «Альстомом» пассажирский электровоз ЭП20, а также не имеющий аналогов в мире энерговагон с установкой на водородных топливных элементах для работы в тоннелях. К Дню железнодорожника мы приурочили в этом году опытную поездку нового грузового локомотива 2ЭС10 «Гранит». В нём, в частности, использованы 60% инженерных реше-

ний, ранее не применявшихся в отечественном машиностроении. «Гранит» создаётся совместно с компанией «Сименс» на условиях локализации его производства в России. То есть, видите, как говорится, ростки нового налицо, и нам нужно как можно быстрее превращать их в полноценные поля с обильным урожаем, потому что ситуация с локомотивным парком очень непростая. У нас, например, резко возросло число внеплановых ремонтов и отказов локомотивов. Вообще каждая третья отказ технических средств приходится на локомотивное хозяйство. Не так давно я подписал распоряжение о начале работы по сервисному обслуживанию локомотивов, и мы возлагаем на эту меру, также для нас инновационную, большие надежды.

### Хотел бы от всего сердца

#### поблагодарить всех за работу

#### и пожелать здоровья, успехов и счастья!

— *В этом году пригородное хозяйство работало уже как отдельный самостоятельный бизнес-сегмент. Какие вы выделили основные трудности в этом виде деятельности?*

— Основная сложность заключается в том, чтобы не допустить существенного роста цен на проезд в пригородных поездах, чреватого усилением социальной напряжённости в регионах, и в то же время обеспечить денежные компенсации убытков пригородным компаниям. То есть надо пройти поистине между Сциллой и Харибдой. В августе в Минфине состоялось совещание по вопросу субсидирования перевозок в пригородном сообщении. В частности, было подтверждено, что решение о выделении из федерального бюджета 25 млрд руб. для пригорода остаётся в силе. Правда, пока неясно, будет ли аналогичная мера применена и в последующие годы, ведь она необходима, по крайней мере, на ближайшие десять лет. Но наряду с этим ещё 14 млрд руб. Мы ведем сейчас интенсивную работу по пригородному комплексу со всеми причастными инстанциями. Например, в августе прошли слушания в Общественной палате, где наши предложения были в

принципе поддержаны. Субъектам Федерации рекомендовано завершить совместно с ОАО «РЖД» и пригородными компаниями все мероприятия по реформированию отрасли в этом сегменте и принять меры по ограничению роста тарифов для населения, компенсировав перевозчикам потери в доходах. А федеральному правительству рекомендуется разработать концепцию развития пригородных перевозок с определением долгосрочных механизмов их финансовой поддержки. Также по-прежнему острой проблемой в пригородных перевозках остаётся безбилетный проезд, потери от которого составляют порядка 4 млрд руб. На законодательном уровне действенных средств борьбы с этим явлением пока, к сожалению,

не создано. Более того, менталитет большинства граждан остаётся таков, что проезд «зайцем» в электричке не считается чем-то предосудительным, безразличным. Как показал опрос, проводимый ВЦИОМом, так настроены почти две трети опрошенных. И, что самое печальное, наиболее злостные в электричке не считаются теми, кто предосудительным, безразличным. Как показал опрос, проводимый ВЦИОМом, так настроены почти две трети опрошенных. И, что самое печальное, наиболее злостные в электричке не считаются теми, кто предосудительным, безразличным.

— *31 августа председатель правительства подписал распоряжение об утверждении плана мероприятий по реализации проектов организации высокоскоростного железнодорожного движения. По всей вероятности, осуществление проекта ВСМ Москва — Санкт-Петербург, который разрабатывается уже более 20 лет, становится всё более реальным?*

— Согласно утверждённому плану предполагается разработка оптимального механизма реализации проекта ВСМЖ-1 Москва — Санкт-Петербург. Доклад по этому вопросу должен быть подготовлен рядом причастных министерств совместно с ОАО «РЖД» и Внешэкономбанком до конца сентября. Кроме того, нами разработана концепция организации высокоскоростного и скоростного движения на сети РЖД в связи с чемпионатом мира по футболу 2018 года. Это всё действительно реальные проекты, которые в случае одобрения надёжных инвестиционных схем и источников финансирования будут реализованы в ближайшие годы. Мы на это, во всяком случае, очень надеемся.

— *Как вы оцениваете в настоящий момент социальную ориентированность компании по отношению к своим работникам?*

— Как одну из самых высоких в экономике страны среди системообразующих корпораций и отраслей. Это, в частности, подтвердило и недавнее обсуждение вопросов выполнения Коллективного договора на последнем заседании правления ОАО «РЖД» совместно с Роспотребнадзором. И, в частности, мы отмечаем, что придаём первостепенное значение Кольдоговору в том числе с точки зрения мотивации людей на производительный и безопасный труд. При этом третья часть социальных благ и гарантий, предусмотренных в Коллективном договоре, вытекает из действующего законодательства, а остальное — это уже наши собственные починки. В первом полугодии расходы на одного работника составили 23 тыс. руб., на работающего пенсионера — 4,5 тыс. Идёт процесс улучшения условий труда. В частности, за первое полугодие приведено в соответствие с требованиями норм более 4,5 тыс. рабочих мест и на 18 тыс. — условия труда улучшены. Будем планомерно продолжать эту работу и далее. Что же касается такого важного индикатора благополучия работника, как заработная плата, то за первое полугодие она составила среди занятых на перевозках 32,2 тыс. руб. с ростом к аналогичному периоду прошлого года на 14,7%. При этом повышение благосостояния наших сотрудников идёт опережающими темпами по сравнению со средними показателями по стране. Так, за первое полугодие 2011 года у нас реальная зарплата, то есть с учётом инфляции, повысилась на 4,7%, а по Российской Федерации — на 2,4%. Сейчас средний заработок в ОАО «РЖД» превышает аналогичный показатель в промышленности в 1,44 раза. И я думаю, что мы вполне в силах осуществлять задачу повышения этого индекса до 1,5 в течение 3–5 лет. При этом я напомню, что рост заработной платы мы всегда увязывали с повышением производительности труда.

Хотел бы сказать несколько слов о премиях. С начала года большинство филиалов компании уже ввели в действие единую Корпоративную систему премирования. Средний размер премии в первом полугодии у нас вырос. Однако мне нередко задают вопросы относительно того, правомерно ли снижение премии в таких случаях, когда объёмы работ падают. Я отвечаю: а как же иначе? Работать стало хуже, а премии должны быть выше? Так не бывает. Снижение премиальных, когда ухудшаются параметры работы, факт неизбежный. Другое дело, что при этом мы должны тща-

тельно разбираться в причинах такого ухудшения и искать способы улучшения работы. Традиционно большое значение в компании придаётся здравоохранению сотрудников. Всего к медицинскому обеспечению у нас прикреплено более 3,2 млн человек, из них порядка трети — это сами работники, а остальные — члены их семей, пенсионеры, а также другие граждане. Особое внимание будем и далее уделять молодёжной политике, а также поддержке детства и юношества. В целом в сфере социальной защищённости наших работников приоритеты компании не изменились, и она является, безусловно, одной из самых социально ориентированных в стране.

— *Какое событие в текущем году запомнилось вам более всего?*

— Среди огромного количества ярких и знаменательных для компании событий мне очень запомнилось, например, открытие 12 июля новой Детской железной дороги в Санкт-Петербурге. Во-первых, сами конкретные впечатления, связанные с этим праздником, были очень сильны, ведь нельзя оставаться равнодушным, когда видишь счастливые лица детей. Ну и, конечно, очень отраднo, что мы не только сохраняем, но и развиваем в отрасли такой важнейший и, я бы сказал, уникальный формат профориентации школьников, как Детская железная дорога. Более того, мы делаем для государства и общества такое благое дело, как социальная адаптация трудных подростков, которые, может быть, и не все станут железнодорожниками, но главное, что именно здесь они получают свои первые уроки дисциплины, ответственности, приобщения к труду.

— *Будучи в начале 2000-х годов первым заместителем министра путей сообщения РФ и непосредственно курируя вопросы создания ОАО «РЖД», вы таким образом стояли у его истоков. Что хотели бы пожелать самой компании и всем её работникам?*

— В этом году нашей компании исполняется 8 лет. Действительно, мне посчастливилось принимать самое активное участие в её появлении на свет, а потом руководить ею. Все эти годы были до предела насыщены очень непростой работой, но сожаление вызывает лишь то, что слишком быстро летит время и бывает очень досадно, что не успеваешь своевременно сделать то или иное или же для этого не хватает каких-то не зависящих от тебя возможностей. Однако в связи с этим я всегда вспоминаю девиз, который дошёл до нас ещё с рыцарских времён и который очень любил Лев Николаевич Толстой: «Делай, что должен, и пусть будет, что будет». Ведь, несомненно, осознанное и ответственное исполнение своего долга — это самый надёжный путь к позитивным результатам. Накануне Дня компании я хотел бы пожелать, чтобы, несмотря на все наши реструктуризации, мы оставались единой семьёй железнодорожников, объединённых нашим совершенно замечательным, ни с чем не сравнимым миром, который называется «железная дорога». Чтобы, несмотря на те или иные трудности, которые всегда были и будут, потому что жизнь не стоит на месте, в нашей работе было гораздо больше побед, чем поражений. Чтобы мы всегда достойно находили верные решения и гордились нашим родовым умением брать на себя ответственность, держать слово, не уподобляться более слабому и менее честному партнёру. Я хотел бы от всего сердца поблагодарить всех сотрудников компании за работу и пожелать здоровья, успехов и счастья! С Днём нашей компании «Российские железные дороги»!



ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Последнее место работы важно даже для почётных



– Мой непрерывный трудовой стаж на железнодорожном транспорте составляет 34 года, я почётный железнодорожник. В 1991 году по достижении пенсионного возраста был уволен переводом в нетранспортную организацию. Я инвалид, из-за болезни дважды в год мне предписано ложиться на стационарное лечение в ведомственную больницу, что я и делал до последнего времени. Однако недавно мне в этом отказали, ссылаясь на то, что я увольнялся не из железнодорожной организации. Но ведь я уволился переводом не по собственному желанию, да и пенсию оформлял в локомотивном депо Брянск-2. Могу ли я рассчитывать на какие-то льготы?

Алексей Ковалёв  
Брянск

– Уважаемый Алексей Михайлович! В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы обязательным условием для предоставления социальных гарантий (в том числе получение медицинских услуг в учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» и др.) неработающим пенсионерам, кроме длительного стажа работы, является увольнение в связи с выходом на пенсию непосредственно из ОАО «РЖД» или – до 1 октября 2003 года – из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД». Однако как почётный железнодорожник вы имеете право на бесплатный проезд в вагоне в двухместном купе (СВ) в поездах всех категорий один раз в год. Эта норма закреплена распоряжением ОАО «РЖД» от 28 октября 2008 года № 2269р. Транспортное требование формы 6-В выдаётся в любом билетном бюро, отделе служебных билетов департамента пассажирских сообщений, отделе (секторе) экономики, тарифов и служебных билетов служб предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях управлений железных дорог. Оформление транспортного требования производится после подтверждения департаментом управления персоналом ОАО «РЖД» наличия права заявителя на данную льготу.

Вячеслав Батаев,  
первый заместитель начальника  
департамента социального  
развития ОАО «РЖД»

Меры приняты

За тепло пришлось бороться



В редакцию газеты обратилась Вера Балахнина, пенсионерка из Ростовской области, расстроенная тем, что дистанция пути отказывает ей в выделении денег на уголь. «Сначала нам выделяли кузбасский уголь, потом я приобретала топливо в «Гортопе» на выделенные компанией деньги. На всё сохранены чеки. А в этом году мне отказались компенсировать расходы, ссылаясь на устное распоряжение из Ростова: мол, если уголь купили не на складе РЖД, то и компенсации не положено. Правоммерно ли дистанция пути мне отказывается? – поинтересовалась Вера Павловна. «Удод» попросил разъяснений в центральном аппарате компании. Как пояснил заместитель начальника управления планирования и нормирования материально-технических ресурсов Евгений Школьников, автора обращения ошибочно не включили в список лиц на получение компенсации за уголь, которая выплачивается через фонд «Почёт». После разбирательства Вера Павловна была внесена в список. Выплату компенсации ей обещают произвести до конца года. «В связи с некорректными действиями коллег я приношу Вере Павловне свои извинения», – отметил Евгений Школьников.

Льготы

Поездки без последствий

Новые нормативные документы освободят пенсионеров-железнодорожников от необходимости перечислять налог за бесплатный проезд

Пенсионерам компании можно забыть о походах в налоговую инспекцию и заполнении деклараций. Последнее распоряжение ОАО «РЖД» о порядке предоставления бесплатного проезда на железнодорожном транспорте значительно облегчает им жизнь.

Коллективный договор ОАО «РЖД» гарантирует бывшим работникам компании право бесплатного проезда в поездах дальнего следования и пригородного сообщения. Проблема возникает в связи с тем, что компания хоть и предоставляет своим ветеранам социальные услуги бесплатно, но по Налоговому кодексу стоимость проезда засчитывается как «доход граждан в натуральной форме», а потому с него требуется заплатить налог. Поскольку пенсионеры в компании зарплату не получают, то удержать с них НДФЛ невозможно, и пожилым людям приходилось ездить в налоговую, стоять в очередях и заполнять декларации.

Компания постаралась избавить ветеранов от этой обременительной обязанности. Департамент социального развития подготовил распоряжение «О предоставлении неработающим пенсионерам ОАО «РЖД» и детям в возрасте до 18 лет, находящимся на их иждивении, социальных гарантий по проезду на железнодорожном транспорте» (№ 1973р от 12.09.2011), которое сосредоточивает учёт поездок и расчёты за предоставление ветеранам услуг по проезду в благотворительном фонде «Почёт».

«Наш фонд, как налоговый агент, теперь ведёт расчёты, оплачивает налоги и отчитывается перед налоговой инспекцией в части предоставления всех льгот и гарантий для пенсионеров РЖД, включая и проезд на железнодорожном транспорте», – рассказывает директор благотворительного фонда «Почёт» Алексей Петров. – Почему это было сделано? Дело в том, что с этого года изменилось законодательство в отношении благотворительных организаций – мы получили определённые налоговые преференции. Таким образом, у нас появилась возможность освободить доходы пенсионера от налогообложения – в том случае, если мы оказываем ему благотворительную помощь. А выплаты, которые перечисляет компания людям через наш фонд, и есть такая помощь».

Пока не облагаются налогом единовременные выплаты ветеранам-железнодорожникам, например, к Дню Победы или оплата оказанной высокотехнологичной медицинской помощи. Однако уже с 1 января 2012 года вся помощь благотворительных организаций, в том числе и в виде бесплатных услуг, не будет облагаться налогами.

«При этом важно понимать, что мы не отчитываемся за все доходы пенсионеров,



Бесплатные поездки в поездах с нового года станут действительно бесплатными

которые они получают, а только за те, которые оплачиваются ОАО «РЖД» через фонд «Почёт». Поэтому, если у пенсионера возникает какая-то задолженность перед налоговой инспекцией, он должен пойти туда и разобраться, почему она образовалась. Может, у него где-то были подработка или доходы на стороне, или он получал бесплатные услуги от каких-то неотраслевых организаций. В таких случаях мы не можем выступать его налоговыми агентами», – предупреждает Алексей Петров.

Что касается распоряжения, то в нём также прописан порядок получения транспортных требований на основании заявления по форме АБУ-2 (здесь практически нет новшеств по сравнению с прежним порядком, единственное – включена категория поездок «для прохождения лечения в лечебно-профилактических учреждениях ОАО «РЖД»), а также своевременного отказа от них, если вдруг необходимо отменить поездку.

«Есть два очень важных момента, на которые мы просим пенсионеров обратить внимание, – отмечают в фонде «Почёт».

– Некоторые пожилые люди думают так: мол, возьму-ка билет на всякий случай, он же бесплатный, а поеду или не поеду – потом решу. Между тем информация о том, что пенсионер этой льготой будто бы воспользовался, попадает в автоматизированную систему учёта, и это будет отражено в его совокупной налоговой декларации. Компания перечисляет деньги,

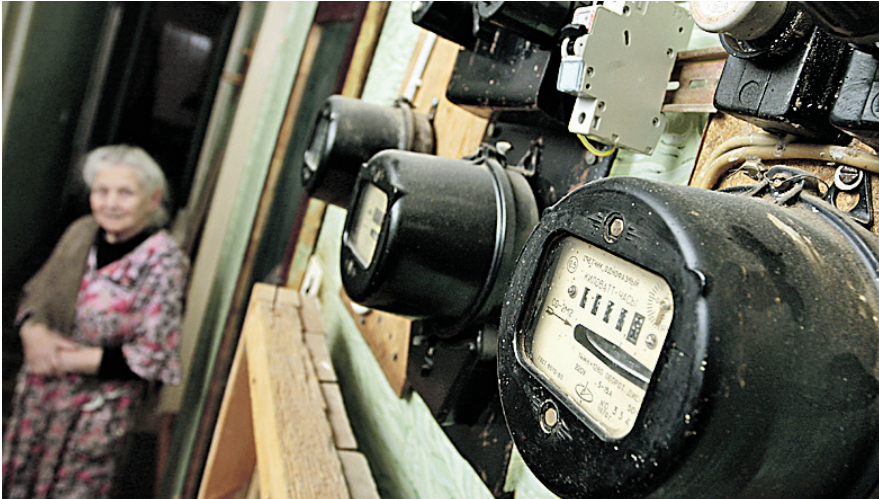
Справка «Гудка»

Гарантия бесплатного проезда прописана в п. 6.2 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы. По личным надобностям пенсионеры компании, имеющие стаж работы на железной дороге не менее 20 лет, могут проехать: по разовому транспортному требованию – в купейном вагоне поездов дальнего следования всех категорий в направлении «туда» и «обратно», в поездах пригородного сообщения – на суммарное расстояние направлений до 200 км. Отдельным распоряжением введено право на бесплатный проезд для лечения в клиниках и здравницах компании – без ограничений по количеству поездок, но только в пределах дороги. В 2010 году правом бесплатного проезда в поездах дальнего следования воспользовались 29,2 тыс. и в поездах пригородного сообщения – 39,1 тыс. неработающих пенсионеров, получающих регулярные выплаты из фонда «Почёт», а также около 200 детей в возрасте до 18 лет, находящихся на их иждивении. На эти поездки компания затратила 204,9 млн руб.

Домашняя экономика

ЖКХ счёт любит

Бремя коммунальных платежей не становится легче



Правительство пытается сократить разрыв между темпами роста тарифов ЖКХ и доходов населения, в том числе за счёт повышения пенсий.

По результатам исследований компании «Финэкспертиза», рост тарифов на коммунальные услуги опережает не только инфляцию, но и вдвое превышает темпы роста среднедушевого дохода граждан. В некоторых регионах ситуация ещё хуже: в Москве, например, цены на услуги ЖКХ за год росли в 3,5 раза быстрее, чем доходы, а в Карелии – в 2,8 раза.

Вице-премьер правительства Дмитрий Козак пообещал в следующем году понизить предельный порог роста тарифов: если на текущий год он составляет 15%, то на 2012-й лимит планируют установить на уровне 6%.

Параллельно с этим планируется повысить пенсии. Как сообщил глава Пенсио-

ного фонда (ПФР) Антон Дроздов, трудовая пенсия в предстоящие три года вырастет на 3 тыс. руб. и составит в среднем по стране 11,2 тыс. руб.

В 2012 году выплаты тем, кто ушёл на заслуженный отдых, будут повышаться два раза: в феврале – на 7%, и в апреле – на 2,4%. Согласно проекту бюджета ПФР, средний размер пенсий по старости к концу следующего года достигнет 9800 руб. Кроме того, с 1 апреля будет проиндексирована социальная пенсия на 14,1%, её средний размер составит 5900 руб.

Вроде бы в процентном отношении картина выглядит оптимистичная. Однако если из пенсии в 10 тыс. руб. заплатить за коммунальные услуги (средний платёж по стране превышает 3 тыс. руб.), то на жизнь снова остаётся минимум.

Роман Сорокин

Почта

Вера, поддержка, признание

Ушедшие на пенсию оценили внимание к себе со стороны работающих коллег

Мы, ветераны труда Новороссийского вагономониторного завода – филиала ОАО «Вагонреммаш», в канун Дня пожилого человека хотим поблагодарить президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина, генерального директора ОАО «Вагонреммаш» В.И. Николаева и всех новороссийских вагономониторников за признание и уважение, за оценку вклада каждого из нас в деятельность завода и железнодорожного транспорта.

На учёте в Совете ветеранов завода состоят 830 человек, а на заводе работают 860 человек. Понимаем, что при таком соотношении очень трудно проявлять должное внимание и заботу к нам, ушедшим на пенсию. Но заводчанам это удаётся, мы не чувствуем себя обижёнными и обделёнными.

Вниманием и теплом встречают нас на заводе, там нет равнодушных к нашим радостям и горестям, всегда выслушают, помогут словом и делом, не забудут в дни юбилея и другие праздники. Уже стало традицией, что в канун Дня Победы и Дня пожилого человека для нас организуют заезд на базу отдыха завода. Вот и в этом году мы все встретились 21 сентября. Каж-



дый из нас с нетерпением ждёт этих праздников, ведь это возможность встретиться с теми, с кем проработал всю жизнь, пообщаться, узнать, как живёт завод, о его новых достижениях и перспективах, ведь от благополучия «Вагонреммаша» и РЖД в целом зависит и наше благополучие.

В коллективном договоре нашей компании целый раздел посвящён неработающим пенсионерам. Несмотря на трудности, в нём для нас сохранили и оплату за проезд, и ежемесячную выплату через фонд «Почёт» – в трудную минуту можно надеяться пусть на небольшую, но такую нужную помощь.

Но главное – мы не чувствуем себя одинокими и ненужными. Многие из нас продолжают ак-

тивную общественную жизнь, помогают тем, кто болен, остался одинок.

Мы благодарны Владимиру Якунину и за то, что он стремится сохранить связь поколений, без которой не может быть нравственности, за то, что нас, стариков, не бросили в «свободное плавание», как в других отраслях, и оказывают внимание и посильную помощь. Мы благодарны Валерию Николаеву и всем заводчанам за поддержку и веру в то, что в трудную минуту в их лице мы всегда найдём поддержку.

Спасибо вам за заботу, добросовестный труд, за то, что чтите и сохраняете наши традиции. Мы гордимся тем, что работали не зря и сегодня железнодорожный транспорт – одна из наиболее развитых и стабильных отраслей экономики нашего государства. Верим в его стабильное будущее, что заводы «Вагонреммаша» будут лучшими, и эту веру будем вселять в молодое поколение железнодорожников.

С уважением, по поручению

Совета ветеранов НВЗ  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА  
ВЕТЕРАНОВ Р.И. Молчанов,  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ  
СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ  
П.А.Жук



ПРОЦЕСС

# Гексаген на одежде

Подсудимые по делу «Невского экспресса» вины не признают

Как уже сообщалось, в слушаниях по делу о крушении «Невского экспресса», которые идут в Тверском областном суде с 29 августа, объявлен перерыв до 13 октября. Суд проходит в закрытом режиме. Предприняты особые меры безопасности: у входа в здание установлены металлоискатели, усилена охрана.

Напомним, 27 ноября 2009 года на линии Москва – Санкт-Петербург потерпел крушение поезд «Невский экспресс», в результате чего погибли 27 человек и более 130 получили травмы различной тяжести. Следствие шло более полутора лет. Уголовное дело, переданное в суд, насчитывает 70 томов. Обвинительное заключение занимает 31 том, один из которых под грифом «секретно», поэтому слушания идут в закрытом режиме.

Обвинения предъявлены десяти уроженцам Ингушетии. Среди них Зелимхан Аушев и братья Картоевы: Магомед, Ильяс, Мурад, два Беслана, Идрис, Тархан, Тархан и Тимур. Большинство из них инкриминируются организация незаконного вооружённого формирования и участие в нём (ч. 2 ст. 208 УК РФ), а также бандитизм (ч. 2 ст. 209 УК РФ), террористический акт (ч. 3 ст. 205 УК РФ), убийство (пп. «а, е, ж, з, л» ч. 2 ст. 105 УК РФ), покушение на убийство (ч. 3 ст. 30, ч. 2 ст. 105 УК РФ), незаконный оборот оружия (ч. 3 ст. 222 УК РФ), незаконное изготовление оружия (ч. 3 ст. 223 УК РФ). Шестеро Картоевых обвиняются только в организации вооружённого формирования, бандитизме и незаконном обороте оружия.

Потерпевшими по делу признаны 240 человек. В ходе судебных заседаний планируется допросить около 50 свидетелей. Впрочем, как показала практика предыдущих недель, свидетелей, вероятно, будет меньше: многие игнорируют судебные повестки. Людей можно понять: они хотят поскорее стереть из памяти тот чёрный день. Но забыть трудно.

Бывшая пассажирка поезда № 166 Наталья И., ей 26 лет, рассказывает, что ехала в Санкт-Петербург в пятом вагоне. Внезапно состав качнуло, раздался какой-то шум, и началась паника. «Это самые страшные минуты в моей жизни, – говорит она, – мы высочили из вагона: вокруг кричат, визжат, плачут. На полотне валяются люди, вещи, куски стекла, какие-то железные обломки. Уйти некуда, да ещё и очень холодно...»

Несмотря на то что после крушения прошло около двух лет, на лицах и в глазах многих свидетелей и потерпевших виден страх. «Минута молчания» для них затянулась надолго. Увидев представителей прессы, они отводят взгляд, просят их не фотографировать. Мало кто решается на откровенный разговор.

«Вы знаете, я видел настоящую войну, – признаётся свидетель Александр И. из Москвы, – быстро окоченевшие трупы соседей по купе долгое время стояли у меня перед глазами. Как в кошмарном сне, ложусь спать и всё это вижу... Если бы не батюшка из Михайло-Архангельского храма, я бы, наверное, сума сошёл. Вот, видите, седая прядь на голове – я её называю «Невский экспресс».

А потерпевшие из Удомли (Тверская область) общаться с прессой наотрез отказались. «У нас нет гаран-



Адвокаты уверяют, что среди их подзащитных виновных в теракте нет

тии, что это безопасно, – признались они «Гудку». – Пока идёт суд, ставить точки над «и» рано, да и нет уверенности, что на скамье подсудимых сегодня находятся все причастные к этому делу».

Между тем процесс уже вошёл в обычное русло. В зал судебных заседаний обвиняемые приходят с пакетами, кто-то берёт с собой книгу, кто-то – журнал, блокнот с ручкой. Ведут себя оживлённо, постоянно общаются на своём языке. Но с нами они не слишком охотно вступают в разговор, отвечая односложно: «мы не виновны», «это

щитник Муса Плиев сразу отмахнулся: «Извините, мне надо к процессу подготовиться». Сулейман Сулейманов, представляющий интересы Тимура Картоева, неохотно сказал: «Судебный процесс идёт в обычном режиме, каких-либо нарушений прав моего подзащитного со стороны правоохранительных органов нет».

А Сергей Голубев показал мне характеристику на своего подзащитного Татархана Картоева, написанную имамом Бековым. В ней подсудимый характеризуется как «добросовестный, порядочный, спокойный семьянин, регулярно совершающий пятничные молитвы».

Никто из обвиняемых своей вины не признаёт. Адвокаты также уверены, что на скамье подсудимых нет

Многие свидетели игнорируют судебные повестки.

Они хотят поскорее забыть тот чёрный день

ошибка», «не фотографируйте нас». Кто-то возмущился было присутствием журналистов, но, услышав, что решение на посещение зала судебных заседаний до начала процесса получено у судьи, успокоился. Впрочем, закрытый режим соблюдается строго. Когда чей-то голос громко заявил: «Мы хотим пару слов сказать для прессы», судебные приставы попросили представителей СМИ удалиться.

Находившаяся в зале девушка в мусульманской одежде разговаривать с нами отказалась. «Я только переводчик, – сказала она, – больше ничего не скажу, и имя моё не спрашивайте». Адвокаты тоже не словоохотливы. За-

ни заказчиков, ни исполнителей теракта. По одной из версий следствия главными организаторами взрыва являются Александр Тихомиров (он же Саид Бурятский) и Тухан Картоев. Но оба они были убиты в ходе спецоперации в 2010 году. А на скамье подсудимых оказались десять жителей ингушского села Эжакево, которые, по мнению следствия, имеют отношение к этому преступлению. На изъятой у них одежде обнаружены следы гексагена и тротила, идентичные составу взрывных устройств, с помощью которых дважды – в 2007 и 2009 годах – пустили под откос «Невский экспресс».

Ольга Иженикова

СТРАХОВАНИЕ

## Обязательные рамки

Полисы ОСАГО могут подорожать

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ЦЕНОВОЙ КОРИДОР ДЛЯ СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ.

На сегодня существует единый тариф на ОСАГО, а стоимость полиса изменяется лишь в зависимости от мощности двигателя железного коня. Это вынуждает страховщиков предлагать автомобилистам различные бонусы и акции, но такой способ привлечения клиентов в антимонопольном ведомстве считают незаконным.

«Сегодня тариф на ОСАГО установлен постановлением правительства, и страховщики пытаются незаконно конкурировать между собой, в том числе предлагая различные скидки и подарки. Таким образом, существуют случаи недобросовестной конкуренции, – пояснила «Гудку» начальник отдела страхового рынка ФАС Ирина Акимова. – Изменения в закон об ОСАГО предполагают установление ценового коридора, то есть фиксацию нижней и верхней границы ценовых значений при расчёте стоимости полисов ОСАГО».



ФОТО: АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

Также Ирина Акимова пояснила, что новый пакет предложений пока находится в стадии разработки, после завершения работы над постановлением его направят в правительство.

По мнению президента Коллегии правовой защиты авто- владельцев Виктора Травина, плюсы от введения ценового коридора есть: «Сегодня мы выбираем страховую компанию – по принципу, что ближе к дому, ведь предлагают страховщики примерно одно и то же. После нововведений граждане будут внимательнее относиться к вы-бору компании и досконально

изучать предлагаемые условия страховки». Вместе с тем страховые компании вполне могут устроить ценовой сговор, считает г-н Травин. «Более того, высока вероятность, что страховщики могут, даже не сговариваясь между собой, установить цены на ОСАГО если не у максимальных границ, то уж точно выше сегодняшнего уровня. И в этой ситуации ФАС уже ничем не поможет. Автомобилисты будут вынуждены переплачивать за страховку, – заявил он. – Цены могут вырасти в три раза. То есть если раньше владельцы обычной отечественной машины платили 2–4 тыс. руб. за страховку, то теперь она может обходиться в 10 тыс. руб.».

Между тем тема о ценовом коридоре для полиса уже обсуждалась. Ранее Минфин подготовил свой вариант поправок к закону об ОСАГО и внёс его в правительство – тогда чиновники утверждали, что этой осенью планируется рассмотреть предложения о либерализации страховых тарифов.

Наталья Назарова

ИНИЦИАТИВА

## Допились до катастрофы

МВД ПРЕДЛАГАЕТ ВЕРНУТЬ ИЗ СОВЕТСКИХ ВРЕМЁН ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ ЛЕЧЕНИЕ АЛКОГОЛИКОВ

Глава МВД Рашид Нургалиев заявил, что уровень алкоголизации и наркомании в стране грозит национальной катастрофой. И предложил принудительно лечить тех, кто попал в зависимость. В пользу принудительного лечения склоняются и многие руководители регионов, которые также обращались в правительство. При их поддержке министерство готово внести свои предложения в законодательную базу.

Правоту министра о катастрофе подтверждает статистика Всемирной организации здравоохранения: от алкоголизма умирает каждый пятый россиянин. Не отстаём мы и по наркотикам. По информации ООН, более 5 млн наших сограждан употребляют наркотики (эксперты советуют умножать число минимум на три), и их ряды полнятся: за последние пять лет число только официально зарегистрированных наркозависимых увеличилось в 10 раз. При этом ежегодно умирают более 100 тыс. наркоманов в возрасте до 30 лет.



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Методы, которые предлагает МВД, населению уже знакомы. «В советские времена существовали лечебно-трудовые профилактории (ЛТП), и эта система доказала свою бесполезность, – считает руководитель программы «Новая наркополитика» Института прав человека Лев Левинсон. – За то короткое время, что люди там находились, болезнь нельзя вылечить. Фундаментально доказано, что это была профанация».

Рост алкоголизма наблюдался все советские годы. Мало того, после посещения ЛТП многие

попадали туда снова. У наркоманов искусственное воздержание приводит к значительному числу передозировок, когда они выходят на свободу.

По мнению эксперта, альтернативой может стать реформирование наркологической службы. В стране не хватает реабилитационных центров с проживанием, а частные дороги. Хотя и в тех, и в других лишь у 5–10% пациентов в год происходит ослабление болезни, но никак не полное выздоровление. И над этим тоже нужно работать.

Методы, которые предлагает МВД, населению уже знакомы. «В советские времена существовали лечебно-трудовые профилактории (ЛТП), и эта система доказала свою бесполезность, – считает руководитель программы «Новая наркополитика» Института прав человека Лев Левинсон. – За то короткое время, что люди там находились, болезнь нельзя вылечить. Фундаментально доказано, что это была профанация».

Рост алкоголизма наблюдался все советские годы. Мало того, после посещения ЛТП многие

МАШИНА ВРЕМЕНИ

## Новости дня

1921 ГОД  
Пролетарские дети

Бедствия Поволжья нашли горячий отклик в сердцах малышей – детей ст. Константиновка Донежской дороги. 28 августа здесь был поставлен детьми школьного и дошкольного возраста в клубе спектакль в пользу голодающих, давший чистого сбора 281563 р. В прошлом месяце такие же два спектакля дали 110000 руб.

1926 ГОД  
Всё для лежания

В Ярославле Сев. жд. продолжается безобразие с неправильным использованием времени кондукторских бригад. 31 августа выслана по запросу бригада в Данилов. Пролежали 15 ч. 40 минут без дела и только тогда пошли на работу. Другая бригада (тоже из Ярославля) тогда же и

1931 ГОД  
Грязь тормозит ремонт

На ст. Пенза-1 проведён рейд проверки реализации решений X съезда о борьбе за чистоту. Рейд выявил, что местные профорганизации не смогли побольшевики подойти к важнейшей задаче – оздоровлению условий труда и быта.

При входе в помещение местного комитета – кучи мусора и отбросов. В ларьке, где снабжаются паровозные бригады, продукты ничем не прикрыты. Тарелки, весы и прилавки поросли грязью.

В дежурной комнате – прожавевшие баки для питьевой воды и те без крышек. Вместо кроватей – деревянные нары. Дезинфекции давно не было. Нет вешалок и столов для еды.

1966 ГОД  
«Привезите транзистор»

Поезда добрых услуг уже прочно вошли в быт транспорта. Их ждут на линии. И работники этих поездов стараются полнее удовлетворить спрос на товар, расширять ассортимент.

В последний рейс поезд добрых услуг ст. Целиноград продал 53 швейных и 48 стиральных машин, 25 шифоньеров, много трикотажных изделий. Хорошо шла торговля приветственными товарами. На поезд добрых услуг порой смотрят как на магазины ценных товаров. То, что, мол, в городе не купят,

Эти внушительные примеры детской отзывчивости и самопомощи должны пробудить многие медвежьи углы нашей жизни и особенно те станции, где при наличии сносных условий жизни спит общественная инициатива и стон голодающих у них не встречает отклика.

30 сентября

там же пролежала 9 ч. 55 минут без дела и резервов вернулась в Ярославль. 2 сентября опять прибыла бригада и пролежала на боку 17 ч. 45 минут.

Пора прекратить регулярное устройство таких, государством оплачиваемых, лежаний.

26 сентября

Одежду паровозники прячут под подушки. Рабочие обедают, сидя на табуретках и скамьях. Посуда вытирается грязными полотенцами. Молоко рабочим вредных профессий выдаётся некипячёным. Недостаточно умывальников.

Не лучше и в депо. Нефть, мусор, грязь в канаве, где ремонтируют паровозы, мешает и тормозит работы мастеровых. Такая же «чистота и гигиена» в Пензенских паровозостроительных мастерских, на станции, в путевском общежитии и на вокзале.

За такое «выполнение» решений надо привлекать по всей строгости.

27 сентября

на линии пройдёт за милую душу. Но это ничего общего не имеет с действительностью.

– Привезите нам транзистор, – просят то на одном разъезде, то на другом. А вынуждены предлагать людям, работающим на периферии, неходовой товар.

Пора Главлесу МПС усилить заботу об ассортименте универмагов на колёсах. Труженики линии заслуживают, чтобы для них выделяли больше хороших и разнообразных товаров.

2 октября

Тем не менее медики склоняются в пользу предложений МВД. Как считает ведущий сотрудник Института общей генетики РАН Светлана Боринская, ЛТП спасали жизнь многим людям, и к этой практике нужно возвращаться. Она привела в пример США, где алкоголизация населения существенно ниже именно потому, что там акцент сделали на профилактику болезней, а у нас в этой части большой пробел.

Судя по реакции законодателей, вариант может пройти. Председатель комитета Госдумы по безопасности Владимир Васильев уже заявил, что очевидны заинтересованность общества и депутатов в решении проблемы, и они готовы поддержать идею.

А пока свой вариант решения нашли на Чукотке. На днях окружная дума ввела полный запрет на продажу алкоголя в отдалённых населённых пунктах, где спиртное употребляет каждый житель. Потребление алкоголя в округе составляет 19 л на человека в год, что на 2 л превышает среднероссийский показатель. Северяне предлагают и другим последовать их примеру.

Елена Кудрявцева

С 1 ОКТЯБРЯ 2011 г. ОАО «РЖД» ОТКРЫВАЕТ  
ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНУЮ «ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

8 800 100 1520

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!





Сотрудничество

Мегагранты  
распределили

ОБЪЯВЛЕНЫ ПОБЕДИТЕЛИ  
КОНКУРСА МИНОБРНАУКИ  
ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ  
ВЕДУЩИХ УЧЁНЫХ В ВУЗЫ

Как сообщил глава Минобрнауки Андрей Фурсенко, члены конкурсной комиссии из 507 заявок, представленных 176 вузами, отобрали 39 победителей.



Приглашённые специалисты помогут освоить новые направления науки

На реализацию всех проектов до конца нынешнего года государство выделит 1 млрд руб. При отборе, кроме научных достижений, во внимание принимался и возраст учёных. Предпочтение отдавали более молодым и перспективным. Почти половина победителей имеют российское гражданство. Среди иностранных специалистов в нашей стране будут трудиться два нобелевских лауреата. В частности, японский специалист Симомура Осаму поедет в Сибирский федеральный университет создавать морскую биологическую лабораторию. А Джордж Фитцджеральд Смут из США будет в МГУ им. М.В.Ломоносова заниматься астрофизикой. По трое известных учёных поедут в Новосибирский государственный университет и МИФИ, по двое планируют работать в Высшей школе экономики, МИСиС и СПбГУ. Сразу четверо окажутся в МФТИ. Некоторые проекты будут осваивать совершенно новые для отечественной науки направления. Так, Юлия Ковас, работающая в Великобритании, собирается создать в Томском государственном университете лабораторию по когнитивным исследованиям в области психологии. Положительные примеры такого сотрудничества уже есть. Победитель предыдущего конкурса микробиолог Энтони Сински, профессор Массачусетского технологического института, уже приехал в Красноярск в Сибирский федеральный университет и приступил к созданию лаборатории «Биотехнология новых биоматериалов». В ней под его руководством наши учёные займутся созданием современных материалов для больницы. В том числе совместимых шовных нитей и полимерных сеток, необходимых для восстановительной медицины. Известный голландский профессор Петер Слот в Санкт-Петербургском госуниверситете точной механики и оптики с успехом изучает информационные процессы в природе и обществе с помощью вычислительного моделирования. По словам Андрея Фурсенко, сейчас рассматривается возможность продления некоторых проектов на один-два года. Минобрнауки планирует внести в правительство заявку на выделение на эти цели дополнительных бюджетных средств.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

88%

россиян имеют как минимум среднее образование. А больше половины жителей нашей страны окончили вузы. Такие данные содержатся в докладе Берлинского центра организации экономического сотрудничества и развития. В документе представлен сравнительный анализ показателей финансовых и кадровых ресурсов в сфере образования 42 стран, а также оценка рентабельности инвестиций в этой области. Россия удерживает лидерство по количеству квалифицированных специалистов. При этом государственные и частные расходы на образование у нас составляют всего лишь 4,7% ВВП против 6,1% в ряде других государств.

Андрей Владимиров

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 Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

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

Номер вёл Валерий Погорелый.

Великие железнодорожники

Властелин колыца

Московская Окружная появилась благодаря инженеру-немцу



ФОТО: СЕРГЕЙ ЕФИМОВСКИЙ

Расхожая шутка начала XX века – сказать «русский министр» и без запинки полностью воспроизвести пышную фамилию главы ведомства путей сообщения – Шаффаузен-Шенберг-Эк-Шауфус.

Имя у потомка немецких баронов, родившегося под Харьковом в 1846 году, было русское – Николай Константинович. Его ждала карьера офицера. После Московского кадетского корпуса он учился в только что организованном Александровском военном училище.

Шауфус стал прапорщиком Гренадёрского сапёрного батальона. В 20 лет он поступил в Николаевскую инженерную академию. Спустя три года на мраморной памятной доске этого учебного заведения была выбита длинная фамилия Николая Шауфуса как лучшего выпускника.

Но, похоже, армейская служба не прельщала Николая. Уже через несколько месяцев он написал рапорт военному министру Дмитрию Милютину. Шауфус желал работать на Рязанско-Козловской железной дороге. Эту линию построили одной из первых в России, и она нуждалась в образованном инженере-строителе. Там-то дело у Николая и пошло. За первой дорогой появилась и вторая – Киевско-Курская. Шауфус постепенно становился настоящим инженером путей сообщения, осваивая новые сферы – перевозки, подвижной состав, путевое хозяйство. При этом номинально он оставался офицером инженерных войск – такова была резолюция военного министра на рапорте.

В 1893 году Шауфус получил чин полковника. А за несколько месяцев до этого события произошло назначение Николая Константиновича директором Московско-Курской железной дороги. При этом он должен был не просто руководить магистралью, но в короткий срок объединить её с Московско-Нижегородской и Муромской железными дорогами, обеспечить их переход в казённую собственность и организовать экономически эффективную работу в новых условиях. 1 января 1894 года обе дороги были выкуплены государством у частной организации – Глав-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

К 100-летию Московской окружной дороги на станции Лихоборы установлен памятник

ного общества российских железных дорог. С созданием новой магистрали в Москве был построен Курский вокзал, до сих пор объединяющий два направления. Кроме того, при Шауфусе завершилось строительство второго пути между Москвой и Нижним Новгородом. А ещё прекратил существование столь нелюбимый пассажирами маленький, тесный Нижегородский вокзал в районе Рогожской Заставы. Теперь все поезда стали приходить к Курскому.

Объединение дорог стало началом оознанного формирования единого московского железнодорожного узла. Долгое время он складывался стихийно. Станции строились под интересы компаний, подтягивавших к Москве новые линии.

Шауфус продолжил работу над созданием железнодорожной инфраструктуры вокруг столицы, получив новое назначение. В 1899 году он стал начальником Николаевской дороги и получил звание генерал-майора. При этом состоял в Инженерном комитете Военного министерства.

Под эгидой Николаевской дороги с 1902 года развернулась стройка уникального Московского железнодорожного кольца длиной около 51 версты (почти 55 км). Оно опоясы-

вало всю Москву, прошло по лесам, болотам, дачным предместьям и промышленным зонам. Кольцо облегчало переброску вагонов с одного направления на другое, но при этом служило для перевозки пассажиров и даже для экскурсионных поездок. Николай II напутствовал тот проект словами: «Дорога должна иметь сообразный первопрестольной столице вид».

Вскоре был разработан единый стиль вокзалов и станционных зданий, депо и мастерских, продуманы такие маршруты, чтобы линия проходила по местам с живописными пейзажами. Четыре пассажирских поезда в день выходили на кольцо именно с Николаевского вокзала.

Торжественное открытие линии состоялось 20 июля 1908 года. Шауфус присутствовал на нём уже в качестве министра путей сообщения. Успешного начальника магистрали в 1905 году пригласили руководить Управлением железных дорог России в МПС и работать в совете Министерства финансов по тарифам. Уже в следующем году он занял министерское кресло, получив при этом звание генерал-лейтенанта.

На высокой должности Николай Шауфус пробыл чуть меньше трёх лет. Когда в

январе 1909-го Шауфус подает в отставку из-за ухудшения здоровья, царь выразит ему благодарность за заслуги «в деле упорядочения работы железных дорог, расстроенных во время войны и беспорядков 1905 года, и организации перевозок продовольственных грузов в области, постигнутые неурожаем».

Шауфусу довелось руководить отраслью после мощного социального взрыва, случившегося в 1905 году. Железнодорожники были активнейшими участниками Первой русской революции. Министру требовалось найти решения, способные вновь вернуть сотни тысяч людей к созидательной работе. И сделать это надо было именно тогда, когда общество только и ждало любого неверного шага чиновников. Меж тем Николая Константиновича ждало ещё одно испытание...

Спустя четыре месяца после вступления Шауфуса в министерскую должность разгорелся газетный скандал вокруг автомобильной аварии. Машина министра сбила в Петербурге крестьянку Новгородской губернии Домну Степанову. К счастью, она отделалась легко, но подала на Шауфуса в суд. Судья постановил, что чиновник, не сидевший за рулём, не виновен. Пресса негодовала...

Тем временем Россия поднимала рухнувшую экономику. Министр путей сообщения заболел из-за подготовки железнодорожных кадров. При нём были поставлены задачи создания новых паровозов, способных сочетать серьёзную мощность с высокими скоростными характеристиками. Рост погрузок также заставил искать новые технические решения. Так, в России появился четырёхосный грузовой вагон. Его грузоподъёмность была вдвое больше двухосного – до 40 тонн. Вскоре появились и первые пневмотормоза.

При Шауфусе развернулось строительство крупнейших мостов через Волгу и Амур. По сравнению с парами они должны были обеспечить увеличение перевозок на стратегически важных направлениях.

Уйдя с поста министра, Шауфус продолжал работать в верхней палате законодательного учреждения Российской империи – Государственном совете. Умер он 29 ноября 1911 года и был похоронен на Новодевичьем кладбище Петербурга рядом с выдающимися инженерами-железнодорожниками.

Николай Морехин

Акция

Храм за один день

В XVI веке быстростроящиеся церкви называли обыденными, они возводились всем миром в честь важного события «об один день»

Одновременно в семи городах всего за один день в праздник Рождества Богородицы построены обыденные храмы. В Калининграде церковь возведена силами столичных артистов. Вместе со знаменитостями храм возводил и корреспондент «Гудка».

На месте участникам «десанта» раздали рабочие костюмы и каски. Первым за работу взялся телеведущий Андрей Малахов. Его примеру последовал актёр Антон Макарский. Не заставил себя ждать и артист балета Гедминас Таранда. «Дайте и мне досочку!» – кинулся к ним художник Никас Сафронов. Когда



за бревно ухватилась темнокожая певица Корнелия Манго, её остановили. «Вы – мусульманка?» – строго спросил её местный устроитель. «Была, но теперь – православная», – улыбнулась девушка. «Тогда вам можно строить храм!»

К обеду церковь наполовину была готова. Оставалось достроить стены и поставить на них купол. Такие быстростроящиеся церкви на Руси в XVI веке назывались обыденными храмами, потому что строились всего за сутки, по-древнерусски – «об один день».

Обычно их возводили в честь какого-то памятного события, – рассказал «Гудку» Андрей Поклонский, председатель правления Российского клуба православных мценатов. – Выходили на стройку всем миром. В этой доброй традиции мы увидели мощный объединяющий стержень для всей нации.

Одновременно с калининградским появились храмы в

Екатеринбурге, Иркутске, Уфе, Южно-Сахалинске, Твери и Сочи. На церковь в Калининграде ушло 3,5 млн руб. Её называли в честь святых Марии и Кирилла, родителей Сергея Радонежского. В храме помещается от 60 до 100 человек. Вскоре в нём будут картины и иконы. При храме появятся воскресная школа и трапезная.

После того как прошла первая служба, местные бабульки плотным кольцом окружили артистов, и звёзды были с ними особенно дружелюбны и откровенны. Чувствовалось, что храм уже с первого брёвнышка обрёл светлую энергетику.

Евгения Заболотских  
Фото автора

Рынок труда

Без руля

В СТРАНЕ НЕ ХВАТАЕТ УПРАВЛЕНЦЕВ

ЭКСПЕРТЫ РЕКРУТИНГОВОЙ КОМПАНИИ Antal Russia выяснили, какие профессии в России являются наиболее востребованными: первые строчки занимают специалисты из сферы информационных технологий, менеджеры и юристы.

Среди менеджеров чаще всего ищут управленцев в строительной сфере, а промышленным компаниям не хватает специалистов по технологии «бережливого производства» – такие менеджеры занимаются оптимизацией производства и разработкой и внедрением новых экономичных технологий. Дефицит влияет и на зарплаты – управленцам предлагают от 200 до 600 тыс. руб. в месяц. В целом, как отметил директор Antal Russia Михаэль Гермерсхаузен, на российском рынке труда уровень дефицита квалифицированного управленческого персонала очень высок и предпосылки к его снижению нет.

Десятку вошла и такая необычная специальность, как коч по кулинарии, – этот специалист занимается обучением сотрудников розничного ресторанного бизнеса.

Анастасия Мурзина

Кроссворд

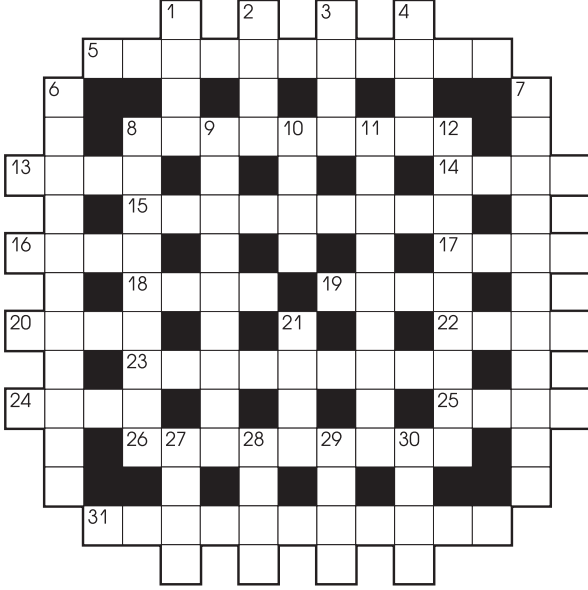
по ГОРИЗОНТАЛИ:

5. Эстрадное амплуа Дэвида Копперфильда. 8. Ежемесячно получаемые деньги, которые не пахнут статьёй УК. 13. «Не красна ... углами, красна пирогами». 14. Рак – тёзка поэта Хайяма. 15. Религиозный агитработник. 16. Небесное тело, под которым нет ничего вечного. 17. «Мокрый» результат ясных и тихих ночей. 18. Популярный мадридский футбольный клуб. 19. Крутой способ снижения самолёта. 20. Неученье, если ученые – свет. 22. Подъёмный «жираф» на стройке. 23. Вооружённый компроматом вымогатель. 24. Имя заводной куклы из «Трёх Толстяков» Ю.Олеши. 25. Круг, стеснённый обстоятельствами. 26. Временный правитель недвижимого имущества. 31. Плантация, где грозди кишмиша висят.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. На Новый год ей каждый рад, хоть и колоч её наряд. 2. Она сдерживает произвол и коня. 3. Карточка в семейном альбоме. 4. Одна из форм существования зелёного змия. 6. Полезный для здоровья школьный урок. 7. Элемент праздничного оформления улиц, колонн демонстрантов. 8. Ребёнок, по лицу которого можно легко определить, что он ел. 9. Самобичевание за совершенные грехи. 10. Колобок, попавший под машину. 11. Какой спортсмен бегает по корту в белых трусах? 12. Типографский работник, делающий работу над чужими ошибками. 21. «Полезное ископаемое» красноармейца Сухова. 27. Золотая приманка для аргонатов. 28. Кормилицы волка. 29. Абориген Аравийского полуострова. 30. Выходит во двор, не выходя из дома.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 27 сентября

по ГОРИЗОНТАЛИ:

5. Балбес. 7. Кромка. 10. Ухмылка. 11. Лепёшка. 12. Венгр. 14. Сброс. 16. Багор. 18. Ангар. 19. Охота. 21. Агент. 25. Смотр. 28. Макет. 30. Диагноз. 31. Изнанка. 32. Лощман. 33. Анатом.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Бармен. 2. Юбиляр. 3. Корпус. 4. Акusher. 6. Свалка. 7. Кольцо. 8. Буква. 9. Касса. 13. Гогот. 15. Блоха. 16. Бра. 17. Рот. 20. Ссуда. 22. Грузин. 23. Низина. 24. Страх. 26. Огарок. 27. Ренومه. 28. Мангал. 29. Каньон.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальная политика и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографической 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: 28 сентября 2011 года  
Номер: 175 (24895) | Тираж: 152055 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 20.20  
Цена свободная  
Адрес редакции: 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 «Баттле», 23 км [Заказ № 11-09-00507] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Калининбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.