

## 2. | РЕШЕНИЕ

*Разрушение берега реки Сакмары в опасной близости от железной дороги остановят габионами*

28 сентября 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)

среда [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)

№ 175 (24895) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

## 3. | СОТРУДНИЧЕСТВО

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

## 6. | ЛЬГОТЫ

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

## 7. | ИНИЦИАТИВА

*МВД предлагает вернуть из советских времён принудительное лечение алкоголиков*



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
152055  
экземпляров

## | 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 Европы). 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 отнести 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 скомпрометировать рынок 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, учитывать 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 вестись 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 Александра 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.

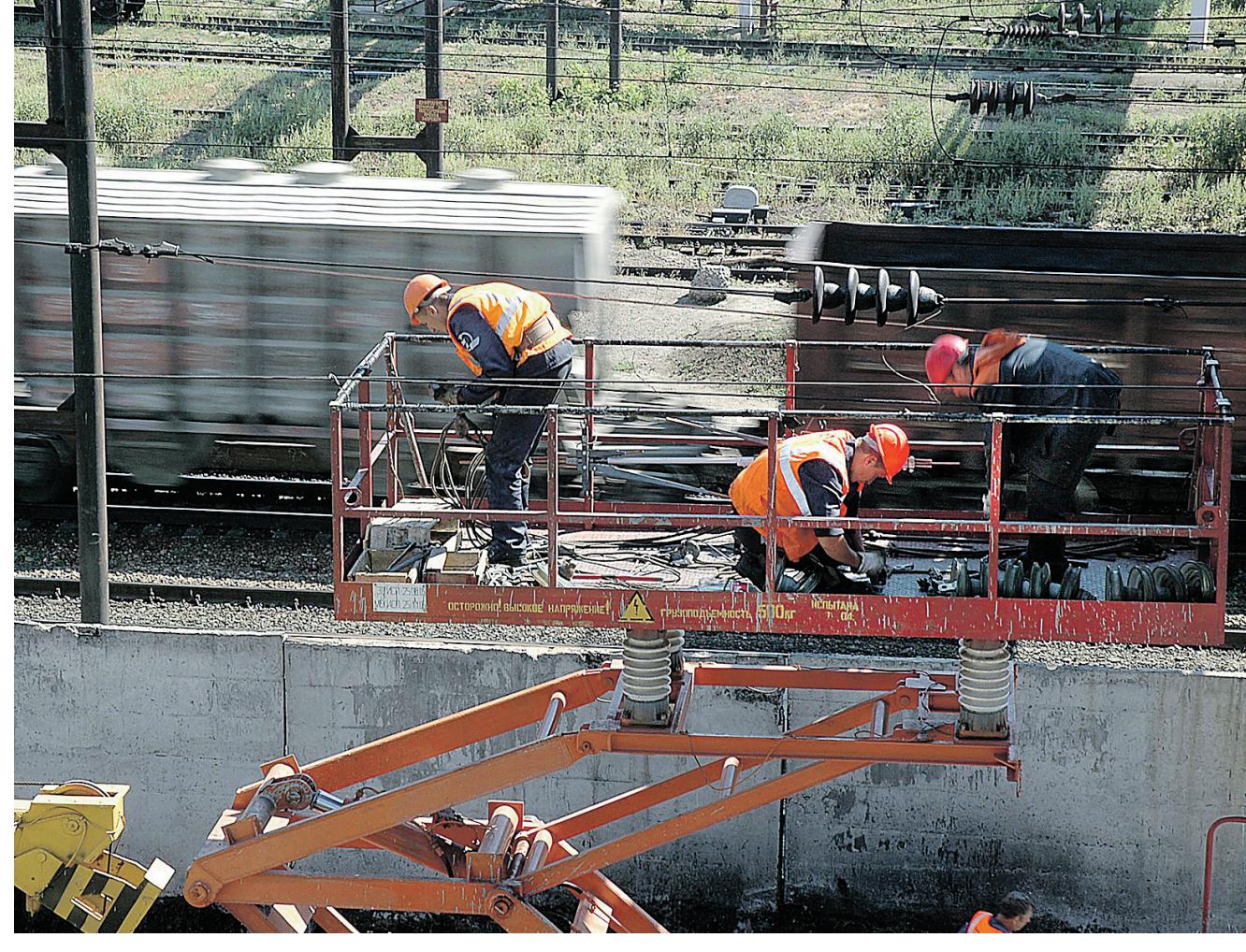
На линии аэропорт Адлер – Сочи стройка близится к концу. Уже в декабре ожидается первая опытная поездка по интермодальному маршруту. Здесь закончено строительство двух тоннелей, ведётся монтаж коммуникаций. В остановочном павильоне продолжается отделка. Появились верхнее строение пути, лифты и эскалаторы, освещительное 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%».

# По высшему классу

## В РЯДАХ РАБОЧЕЙ ЭЛИТЫ БУДЕТ ПОПОЛНЕНИЕ

## Мотивация



В компании принято новое Положение о присвоении классных званий работникам филиалов ОАО «РЖД». В нём расширен перечень должностных 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 зарплаты 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 тонн, 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, продолжаются реформирования 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 привнесли 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 заработкам 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 дополнительную 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 локомotive не должно быть задержек и случаев брака в пути следования».

> Окончание | 3

## 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 знакового для компании. Многие наши читатели обратили внимание на то, как в последние пару месяцев буквально чудесным образом стали преобразиться 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 торговлей, 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 криминала, сделать лицом и города, и железной дороги. Сегодня на площади Трёх вокзалов действительно уже можно видеть разительные перемены (хотя работы ещё продолжаются).

> Окончание | 4

## Услуга

## Вагоны для маленьких

ПГК ПОШЛА НА ВСТРЕЧУ 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 представит 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 расширять на другие типы вагонов».

Начальник отдела сбыта ЗАО «Русский хром» Ольга Старостина сообщила «Гудку», что подобная услуга ОАО «ПГК»

ожидалась всеми небольшими и средними грузовладельцами, работающими с железной дорогой.

«Данная услуга позволит нам практически полностью решить наши задачи по вызову своей продукции потребителю, как только она будет распространена ОАО «ПГК» по всей сети РЖД», – подчеркнула она. При этом, по словам Ольги Старостиной, 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

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

28 сентября 2011 года

среда

№ 175 (24895)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

### БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

#### Перечислили средства

ТРАГЕДИЯ, ПРОИЗОШДШАЯ ПОД ЯРОСЛАВЛЕМ 7 СЕНТЯБРЯ 2011 ГОДА, УНЕСЛА ЖИЗНИ 43 ЧЕЛОВЕК, ВКЛЮЧАЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕС 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 небезразлично чужое горе и которые всегда готовы откликнуться на просьбу о помощи: Абрамов С.Б., Анчугин А.А., Атьков О.Ю., Баранов Д.В., Билоха В.А., Бобров В.В., Богинский В.Я., Браэр О.И., Бушев В.В., Вахтель Д.А., Давыдов А.Ю., Данилова Н.Л., Ермолин К.Н., Карпичева Т.И., Квасникова В.А., Кныш В.К., Корнилов Г.В., Кутук О.Ю., Маркова А.Н., Маруева О.Н., Медведева Е.А., Мелентьев А.Б., Миронов А.В., Михайлов С.В., Награвльян А.А., Новичкова Е.А., Новожилов Ю.В., Обухова С.Л., Овчинников А.В., Опалев С.Н., Рубежанский 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 простояивают 35374 выгруженных, но неотправленных вагона, из них 17769 полувагонов, 14787 цистерн, 2818 крытых.

Наибольшее количество порожних полувагонов простояивает 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 простояют 72 порожних полувагона, в том числе 42 – ОАО ХК «Новотранс», 10 – ООО ТК «Новотранс», 15 – ООО «ТТК»; 71 – на станции Ларичиха, в том числе 37 – ООО «СибУглеМетТранс», 14 – ООО «ЗапСибТрансСервис». На станции Жатва ЭСЖД более пяти суток простояют 75 полувагонов, в том числе 31 – ООО «СибУглеМетТранс», 21 – ЗАО «НефтеТрансСервис», 10 – ООО «ЗапСибТрансСервис».

На станции Войновка Свердловской железной дороги более трёх суток простояют полувагоны ООО «НТК» (11 ед.), ЗАО «НефтеТрансСервис» (10 ед.), ООО «Трансисбслабком» (4 ед.) и др. На станции Невьянск СвЖД более пяти суток простояют 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 простояют 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 Трансгарант».

Наибольшее количество порожних цистерн, простояющих без оформления перевозочных документов более трёх суток, сосредоточено на Московской (1293 ед.), Горьковской (1255 ед.) и Свердловской (1734 ед.) железных дорогах.

Так, на станции Люберец-1 МЖД более 10 суток простоявает 81 порожняя цистерна, в том числе 57 – ООО «Газпромтранс», 9 – ЗАО «Трансфэт», 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 простоявает 181 цистерна, из них 111 – ООО «БалтТрансСервис», 5 – ООО «Капиталтранс», 4 – ООО «Карготранс».

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

На станции Осенцы СвЖД более трёх суток простоявают 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 «СГТранс».

### РЕШЕНИЕ

# Не сползут

РАЗРУШЕНИЕ БЕРЕГА В ОПАСНОЙ БЛИЗОСТИ ОТ МАГИСТРАЛИ  
ОСТАНОВЯТ ГАБИОНАМИ



ФОТО: АЛЕКСАНДР КОВАЛЕВ

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

Сакмары – река своеобразная и часто меняет русло. «В последние годы она стала активно подымать высокий яр. Сначала обрушение берегашло постепенно, по пять метров в год, хотя и это много. Но подводье двух последних лет так размыло нижние слои, что обрыв ушёл сразу ещё на 20 метров», – рассказывает глава Сараташского района Бахчан Жанбаев.

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

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

подовая инженерная конструкция смела 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 – Сараташ – Айдыра 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 Воробьёв.

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

На днях Госкомиссия посетила опасный участок и признала положение дел чрезвы-

чайным. 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 преградой, которое река не сможет преодолеть», – говорит директор института Раиса Канзанцева.

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.

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

Новый железобетонный мост, построенный ООО «ФСК «МостГеоУстройство», 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 постройкой 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

## Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЗОРНЕ

ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ

ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 262-69-69; PODPISSKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

### Объявление

28 октября 2011 года ОАО «ТрансКонтейнер» проводит аукцион по продаже вагонов.

С подробной информацией можно ознакомиться на сайте ОАО «ТрансКонтейнер» www.trcont.ru в разделе «Тендер».



Дубровин – тоже выпускник МИИТа. Вместе с заместителем мэра Москвы Николаем Ляговым 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 кавказский 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 митровцем. «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 митровца. Надеюсь, что и в дальнейшем вуз будет опорой транспортной отрасли».

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

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.

Ректор Борис Лёвин (слева) поздравляет старейших педагогов университета

взглядывают 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

## 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 Чирков 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 Чирков. 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 справляясь с потоками и сам Транссиб. «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 дорогостоящим», – 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.

Наталия Решетняк

## 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 доллате: «В первую очередь это почтёно 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 железной 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 профессий возрастёт нагрузка и на бюджет филиала. Поэтому на дорогах высказываются мнения, что здесь потребуется

поддержка компании. «Средства на надбавку за классность нужно выделять независимо от состояния фонда оплаты труда дороги», – говорит Виктор Вакуленко. – Главный фондобразующий 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 профessionалов. 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 дорожных 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 СЛБ, региональных центров связи, дистанций электроснабжения, ремонтных локомотивных депо, депо РДОП;
- энергосистемщик I класса – энергосистемщикам 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 – кассиром товарным агентством 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;
- осмотрщик вагонов I класса – специалистам не ниже 5-го разряда;
- осмотрщик-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;
- приёмодатчик груза и багажа I класса – не ниже 5-го разряда;
- приёмщик поездов I класса – приёмщикам поездов пунктов коммерческого овощеторговли;
- 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;
- электромонтер I класса – не ниже 5-го разряда;
- бригадир по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений I класса – бригадиром (освобождённым), занятым на соответствующих работах, дистанций пути;
- монтёр пути I класса – монтёрам пути ПМС, дистанций пути, механизированных дистанций пути не ниже 5-го разряда.

## Сотрудничество

**Дежурный по коридору**

ТРАНСПОРТУ СНГ ПРЕДЛОЖИЛИ СООБЩА ЗАБОТИТЬСЯ О РАЗВИТИИ КЛЮЧЕВЫХ МАРШРУТОВ



существенное экономическое содержание и включать в себя как можно более тесное взаимодействие с непосредственными участниками рынка перевозок по МТК.

«Создание комитета – безусловно, важный и прогрессивный шаг в нашей общей работе по повышению привлекательности транспортного пространства стран СНГ для игроков международного транспортного рынка, прежде всего компаний-операторов, мультимодальных перевозчиков, экспедиторов, терминально-логистических структур, – подчеркнул он. – Появление межгосударственной структуры, курируемой организациями, подчтёнными структурами СНГ, позволит в перспективе оперативно находить решение возможных вопросов пересечения границ, таможенного контроля, других ситуаций, связанных с взаимодействием с органами государственного контроля. Однако при этом основным направлением работы комитета должно быть решение именно экономических задач».

Генеральный директор казахстанской операторской компании ТОО «Транском» Денис Артиков заявил «Гудку», что наибольшую пользу в деле привлечения дополнительных грузов на МТК, проходящих по территории СНГ, комитет мог бы принести, взяв на себя методологические, аналитические и информационные функции.

«Поскольку данный комитет вряд ли создаётся с целью стать коммерческой организацией, то логично предложить ему взять на себя определённые базовые функции по выработке методологических баз, на основе которых непосредственные участники перевозок по МТК могли бы создавать новые виды транспортно-логистических услуг, востребованных на рынке, – подчеркнул он. – Наверняка были бы востребованы и информационные функции, а также анализ текущей ситуации и наблюдаемых тенденций. Здесь объектом контроля и изучения могли бы быть практически все составляющие работы МТК – от состояния инфраструктуры вплоть до отдельных участков, до анализа и прогноза изменений национальных законодательств и международной правовой базы, регулирующих работу коридоров».

Леонид Григорьев

Новая структура займётся привлечением грузов на евразийские транспортные коридоры

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

**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-

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.

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

XVI Международная конференция

**Info trans 2011**

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

10 – 13 октября  
2011

Санкт-Петербург

«Парк Инн Прибрежный»

# Делай,

## ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ БАЗУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБХОДИМО

&gt; Начало | 1



Фото: Сергей Зинин

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, помки, автомобильная толчёз, 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 некоторые 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 сказать 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 совершу просто взять и почитать перед сном отраслевую мемустику, 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

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

– Вот именно. Таким образом, сегодня на рынке предоставлены

компании стали активно закупать подвижной состав, так называемые вагоны собственности предприятий. В отличие от принадлежащего МПС, а затем ОАО «РЖД» инвентарного парка, работавшего по ставкам государственного Прейскуранта № 10-01, собственные, или приватные, вагоны могли предоставляться под перевозку по свободным ценам. То есть вагонная составляющая грузового железнодорожного тарифа для частных собственников подвижного состава оказалась дегрегулированной, 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 приватным, приносит нам убытки. Мы в своё время испытывали горы бумаг с предложениями по дегрегулированию вагонной составляющей тарифа на перевозку грузов, где уже явно наблюдалась конкуренция между городами. Делались научные обоснования, в соответствующие инстанции направлялись методики определения таких сегментов и проекты самой процедуры дегрегулирования, но нам говорили, что этого сделать нельзя без организационно-правового обоснования 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 поддержала 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.

– Вот именно. Таким образом, сегодня на рынке предоставлены

2010 году – Вторая грузовая. На сегодняшний момент инвентарного парка за исключением технологического практически нет. Но приватных вагонов (включая ПТК и ВТК) 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, выстроятся громадная очередь, и люди начнут негодовать, почему существует дефицит колбасы, в то время как от других продуктов ломятся полки. В-четвёртых, произойдёт отток покупателей от рыночных магазинов, и часть из них, возможно, закроется, а часть – не снизят, а наоборот, повысят цены в расчёте на тех покупателей, которые имеют финансовые возможности не стоять в очереди. Ведь созданный демпинговыми раздачами дефицит закономерно породит подъём цен в дегрегулированном 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 частников на рынках – в изобилии, отличного качества, но жутко дорогие для обычновенных смертных.**

– Вот именно. Таким образом, сегодня на рынке предоставлены

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 участника. 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 утверждаемой ею владельцем, то есть государством, финансово-экономическому плану, бюджету. Его неисполнение – это производственное преступление, недополучение доходов и соответственно профитов в финансировании сферы

связи не совпадают. Например, сплошь и рядом выгоднее либо поставить вагон на путях общего пользования в ожидании высоколатёкного 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 приватный вагон более рационально.

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

инфраструктуры сегодня – вопрос вопросов. Согласно расчётом, 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 методики. 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 железнодорожной сети 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 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 железнодорожники на голодном пайке только потому, что эта отрасль демонстрирует наибольшую ответственность, стабильность и способность выдерживать нагрузки, попросту выживать.

По цифрам. 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 правительства решения о тарифах естественных монополий на 2012 год для нас остаётся крайне сложной. Конечно, какой-то минимум для работы мы получили, но нужно ведь заглядывать на шаг-два вперёд. Та инвестиционная политика, которую мы сможем проводить, не даёт возможности реализовывать «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, существующая ныне мировая глобальная парадигма развития экономики. Она себя исчерпала, и осознание этого приходит уже не только к широким слоям населения развивающихся стран, но и к финансовым мировым элитам. Все более зреет 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 решимся, 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 проверять каждый шаг обратной связью.

**– Проблема ограничения пропускных 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.

По цифрам. 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 правительства решения о тарифах естественных монополий на 2012 год для нас остаётся крайне сложной. Конечно, какой-то минимум для работы мы получили, но нужно ведь заглядывать на шаг-два вперёд. Та инвестиционная политика, которую мы сможем проводить, не даёт возможности реализовывать «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.

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 привлеченных средств в уставный капитал компаний 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 привести 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 чисто 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. Напротив, кто, например, участвовал в сентябрьском общесетевом селекторном совещании, подтвердит, что оно проходило очень самокритично. Мы, в частности, говорили и о не выполнении целым рядом дорог плана по грузообороту, и о передержках «окон», и о снижении многих эксплуатационных показателей, и о росте сверхуточных часов, и об отказах технических средств и т.д. И мы строго спрашивали с соответствующими руководителями 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 грузовладельцы, 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 прошло по иному пути, более конструктивному. При этом все же видят, что мы уже предлагали и пытались на практике организовать работу консолидированным 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

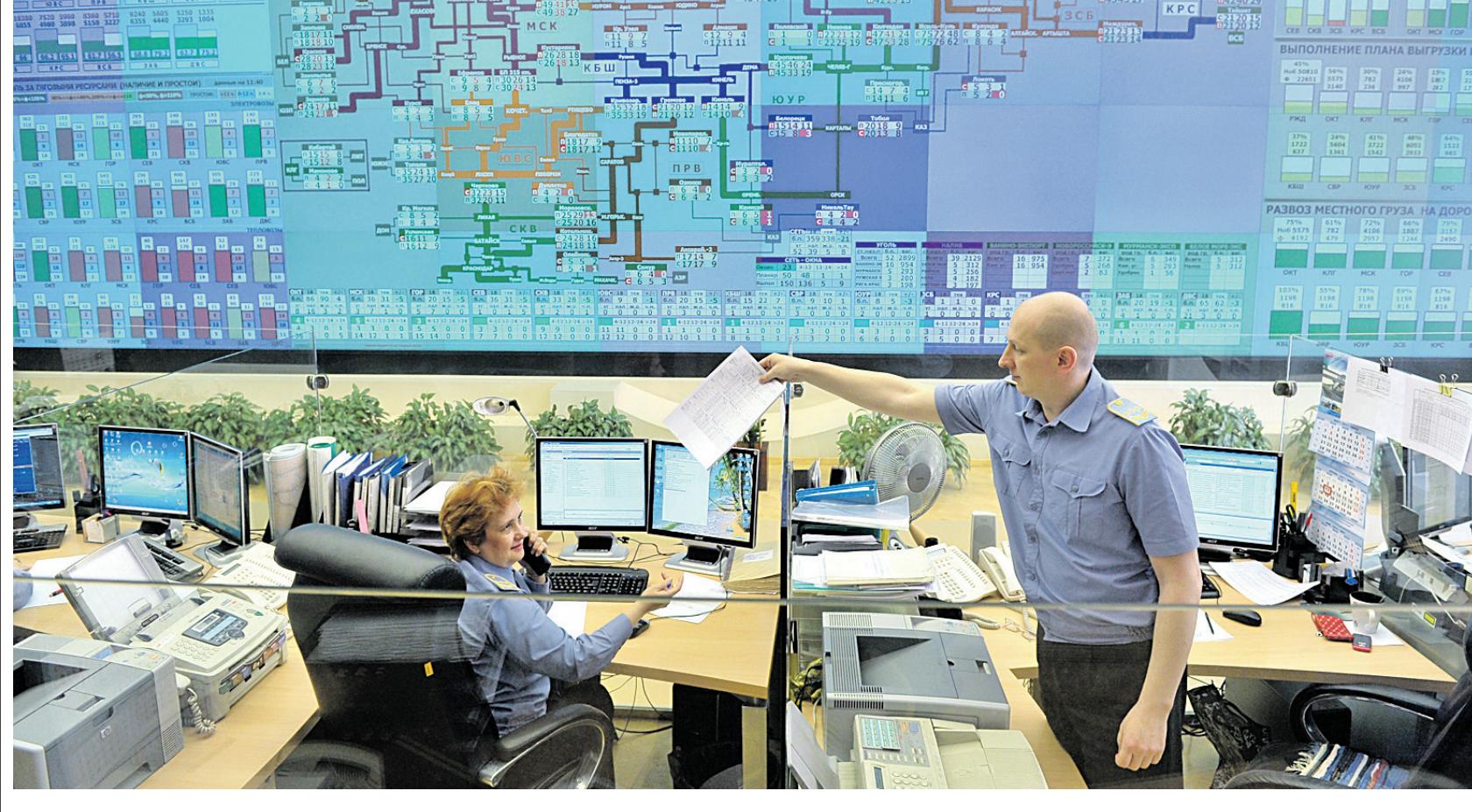


ФОТО: НАДЕЖДА ГОРБУНОВА

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 непросто: 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.

Мы не скрываем, что запускали 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 «налась» называемыми ей порой идеями отчуждения 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 назвать инновацией в практике организации корпоративных научных исследований. 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, большего, но нам есть что показать в этой сфере, мы, как известно читателям «Гудка», даже недавно снарядили специальный поезд – Передвижной выставочный комплекс инновационных достижений. В начале августа состав отправился из Москвы в поездку через всю страну. 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 каждый третий 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.

Мы не скрываем, что запускали 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 «налась» называемыми ей порой идеями отчуждения 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 назвать инновацией в практике организации корпоративных научных исследований. 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, большего, но нам есть что показать в этой сфере, мы, как известно читателям «Гудка», даже недавно снарядили специальный поезд – Передвижной выставочный комплекс инновационных достижений. В начале августа состав отправился из Москвы в поездку через всю страну. 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 каждый третий 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.

– 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 властями вопросов выполнения Коллективного договора на последнем заседании правительства ОАО «РЖД» совместно с Роспотребнадзором. И, в частности, мы отмечаем, что придаёт первостепенное значение Кодексу этической поведенности 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 не 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 важнейшего индикатора благополучия работника, как заработка, 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 достичь этого.

– 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 утвержденному 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 определения надёжных инвестиционных схем и источников финансирования будут реализованы в ближайшие годы.

Мы ведём сейчас интенсивную работу по пригородному комплексу со всеми причастными инстанциями. Например, в августе прошли слушания в Общественной палате, где наши предложения были в

таком разбирательстве 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 отрадно, что мы не только сохраним, 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 трудовых подростков, которые, может быть, и не 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 постасплилось 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 времен 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 угодобляться 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 делаю 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 буру, 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 компании 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. Правомерно ли дистанция пути мне отказывает?» — поинтересовалась Вера Павловна.

«Гудок» 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 пришутила Вере Павловне свои извинения», — отметил Евгений Школьников.

# 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 чрез наш фонд, 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 возникнет какая-то задолженность перед налоговой инспекцией, он должен пойти туда и разобраться, почему она образовалась. Может, у него где-то были подработки 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,

фонд платит налог за поездку, которую этот человек не совершил. Так что просим вас: не надо заранее идти в кассы. И второе — хотелось бы, чтобы ветераны помнили о том, что льготы по проезду в пригородном сообщении предоставляются и федеральными, и муниципальными органами власти. Как граждане страны, вы можете пользоваться и теми правами, которые предоставляет государство».

Андрей Ивахнов

## 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 Пенсион-

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 вырисовывается оптимистичная. Однако если из пенсий 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 Ново-российского вагоноремонтного 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 вагоноремонтников 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 удается, мы не чувствуем себя обиженными и обделенными.

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. Кажд-



ый из нас с нетерпением ждёт этих праздников, ведь это возможность встретиться с теми, с кем проработал всю жизнь, пообщаться, узнать, как живёт завода, 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 пусты на небольшую 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 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, добровольственный труд, за то, что читите 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, усиlena 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 полугода 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 Картоевые: Магомед, Ильяс, Мурад, два Бесланы, 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 выскоции из вагона: вокзал кричат, визжат, плачут. На полутона валиются люди, веши, 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 на батюшку 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) обращаются 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 общаясь на своём языке. Но с нами они не слишком охотно вступают в разговор, отвечая однозначно: «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**

ошибки», «не фотографируйте нас». Кто-то возмутился было присутствием журналистов, но, услышав, что разрешение 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 разговаривала с нами отказалась. «Я только переводчик, – сказала она, – больше ничего не скажу, и имё не спрашивайте». Адвокаты тоже не словохотились. За-

ним 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 Экажево, 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 Иженякова

## 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 железногон 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».



изучать предлагаемые условия страховки». Вместе с тем страховщики вполне могут устроить ценовой гонки, считает г-н Травин. «Более того, высока вероятность, что страховщики могут, даже не соглашаясь 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.»

По мнению президента Коллегии правовой защиты автомобилей 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 выбору компании и досконально

изучать предлагаемые условия страховки». Вместе с тем страховщики вполне могут устроить ценовой гонки, считает г-н Травин. «Более того, высока вероятность, что страховщики могут, даже не соглашаясь 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.»

Наталия НАЗАРОВА

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 автомобилей 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 выбору компании и досконально

## 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 отстаёт мы и по наркотикам. По информации ООН, более 5 млн наших сограждан употребляют наркотики (эксперты советуют умножать число минимум на три), и их ряды пополняются: 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.



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,

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. Хоть 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.

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 ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!**



## Машина времени

**Новости дня****1921 год****Пролетарские дети**

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

30 сентября

**1926 год****Всё для лежанья**

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

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

Пора прекратить регулярное устройство таких, государством оплачиваемых, лежаний.

26 сентября

**1931 год****Грязь тормозит ремонт**

На ст. Пенза-1 проведён рейд проверки реализации решений Х съезда о борьбе за чистоту. Рейд выявил, что местные профорганизации не смогли побольше землянок. 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 путевом общежитии и на вокзале.

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

27 сентября

**1966 год****«Привезите транзистор»**

Поезда добрых услуг уже прошли 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 Главврсус МПС усилить заботу об ассортименте универмагов на колёсах. Труженики линии заслуживают, чтобы для них выделяли большие 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 спасли 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 болезни, а у нас в этой части большой пробел.

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

28 сентября 2011 года

www.gudok.ru

среда

www.gudok.info

№ 175 (24895)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

## 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 Смит 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. Победителем 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 больниц. В том числе совместных швейных 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

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахмет