

## 2. | СИТУАЦИЯ

Затянувшаяся зима создала пробки на подходе к малым портам Азово-Черноморского бассейна

## 3. | ПРОЕКТ

Красноярск одобрен на соискание права проведения XXIX Всемирной зимней Универсиады в 2019 году

## 7. | КАДРЫ

Молодые железнодорожники способны решать важные задачи отрасли совместно с опытными специалистами

## 8. | СПОРТ

Сборные команды МИИТа и ещё 11 сильнейших вузов столицы примут участие в Московской Универсиаде

27 марта 2012 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
вторник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 50 (25011) E-MAIL: [GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)



Ежедневная Выходит Тираж  
транспортная с 23 декабря 178308  
газета 1917 года экземпляров

## | От редакции

## Устав и закон

Минтранс начинает подготовку изменений в закон «О портах», где, как пообещал заместитель министра транспорта Виктор Олерский, будет и железнодорожный блок. В ведомстве уже находятся и поправки в Устав железнодорожного транспорта. По сути, есть прекрасная возможность сделать так, чтобы эти два документа наконец состыковались, снизив остроту проблемы ежегодных пробок из «брошенных» поездов на подъездах к портам.

ОАО «РЖД» предлагает установить единый подход и строить взаимодействие на основе договоров на подачу-уборку вагонов либо договоров на эксплуатацию путей, как это и предписано уставом. Но в нынешнем законе «О портах» нет таких понятий.

В РЖД хотели бы, чтобы согласно статье 11 устава операторы морских терминалов были бы определены как лица, взаимодействующие с перевозчиком по вопросам планирования и согласования заявок. Смысл в том, чтобы эти операторы также несли долю ответственности за результаты своего планирования. Но портовое законодательство этого не предусматривает. И пока частенько «на деньги» попадают именно РЖД: компания в прошлом году выплатила свыше миллиарда рублей штрафов за простой вагонов. Так что несовершенство нормативной базы имеет вполне реальную стоимость.

Более того, РЖД не знает, с кем взаимодействовать в портах, к примеру, для формирования сквозной тарифной ставки. Администрация порта коммерческой деятельности не занимается. Если бы оператор морского терминала можно было бы рассматривать как грузополучателя, многие проблемы бы решились. Но в законодательстве по этому поводу также ничего не сказано, а без такого статуса получить с юридического лица штрафы за просрочку в выгрузке вагонов нужно очень сильно постараться.

Понятно, что операторы терминалов не очень хотят брать на себя повышенную ответственность, поскольку им хорошо и так. Если они начнут платить реальные штрафы железнодорожной дороге – акционеры с менеджментом семь шкур снимут за разбазаривание их денег.

Правда, в Минтрансе уверяют, что осознали свою ответственность за то, что до сих пор не удается скоординировать различные виды транспорта. Так что есть вероятность, что и документы состыкуют.

## ЦИФРА ДНЯ

# 102 млрд

руб. вложат до конца 2014 года ОАО «РЖД» и правительство Москвы в проект развития Малого кольца МЖД. Чтобы регулярное пассажирское движение не мешало грузовому, здесь построят третий путь. Кроме того, по этой же причине движение грузовых поездов будет перенесено на ночное время.

## Блиц

## Тестов много не бывает

УВЕЛИЧЕНИЕ ЧАСТОТЫ ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ ОСМОТРИЩИКОВ ВАГОНОВ ПОВЫСИЛО ВЫЯВЛЯЕМОСТЬ ДЕФЕКТОВ БОКОВЫХ РАМ



ФОТО: ВЕРА БАШКАНОВА

Виталий  
Дворников,  
начальник  
вагонного  
эксплуатаци-  
онного депо  
Калининград

– Виталий Иванович, в чём со-  
стоит новшество в работе с  
персоналом на КЦД?

– Мы несколько ужесточили  
действующее с 1 июня 2009  
года положение об обязатель-  
ном предсменном тестировании  
осмотрщиков грузовых вагонов.  
Так, если раньше каждый осмотр-  
щик проходил проверку знаний

дважды в месяц, то теперь не ме-  
нее трёх раз. Анализ результатов  
тестирования показал, что про-  
цент правильных ответов уве-  
личился, что свидетельствует о  
повышении профессионализма  
работников. А проблемные во-  
просы мы включаем в план тек-  
ущего обучения на следующий квартал, вводим дополнительные  
занятия по этим темам.

– Как теория проверяется  
практикой?

– В комплексе с ежедневным  
инструктажем по методам выяв-  
ления неисправностей тележек  
вагонов дополнительные заня-  
тия и частая проверка знаний и  
навыков дают положительный  
результат. Увеличился процент  
выявляемости скрытых дефек-  
тов литьих деталей тележек. За  
весь прошлый год в депо выяв-  
лено 15 неисправных боковых  
рам, а сейчас за неполные три  
месяца обнаружено уже 12.  
Предотвращены возможные  
тяжёлые последствия. К тому

же у нас есть особая ответствен-  
ность перед иностранными кол-  
легами, странами-транзитёрами  
Литвой и Белоруссией.

– Какие ещё действия плани-  
руете предпринять?

– Есть договорённость с кол-  
легами из вагонного эксплуатационного  
депо Смоленск о поставке на наши учебные  
полягона двух боковых рам с  
трещинами в радиусе R 55, по  
которым по большей части и  
происходят изломы. Фотомате-  
риалы и цветные анатомии есть  
на рабочих местах, но вживую  
не все осмотрщики их видели.

Заказали на пробу неболь-  
шую партию видеобороско-  
пов – портативных приборов  
отечественного производства  
для визуального контроля труд-  
нодоступных для наблюдения  
мест. Если это будет хорошим  
подспорьем в работе, приборы  
будут приобретаться дополнитель-  
но.

БЕСЕДОВАЛА ВЕРА БАШКАНОВА

## СТРАТЕГИЯ

## Уточнение планов

Недофинансирование государством сети РЖД  
скажется на бюджете страны

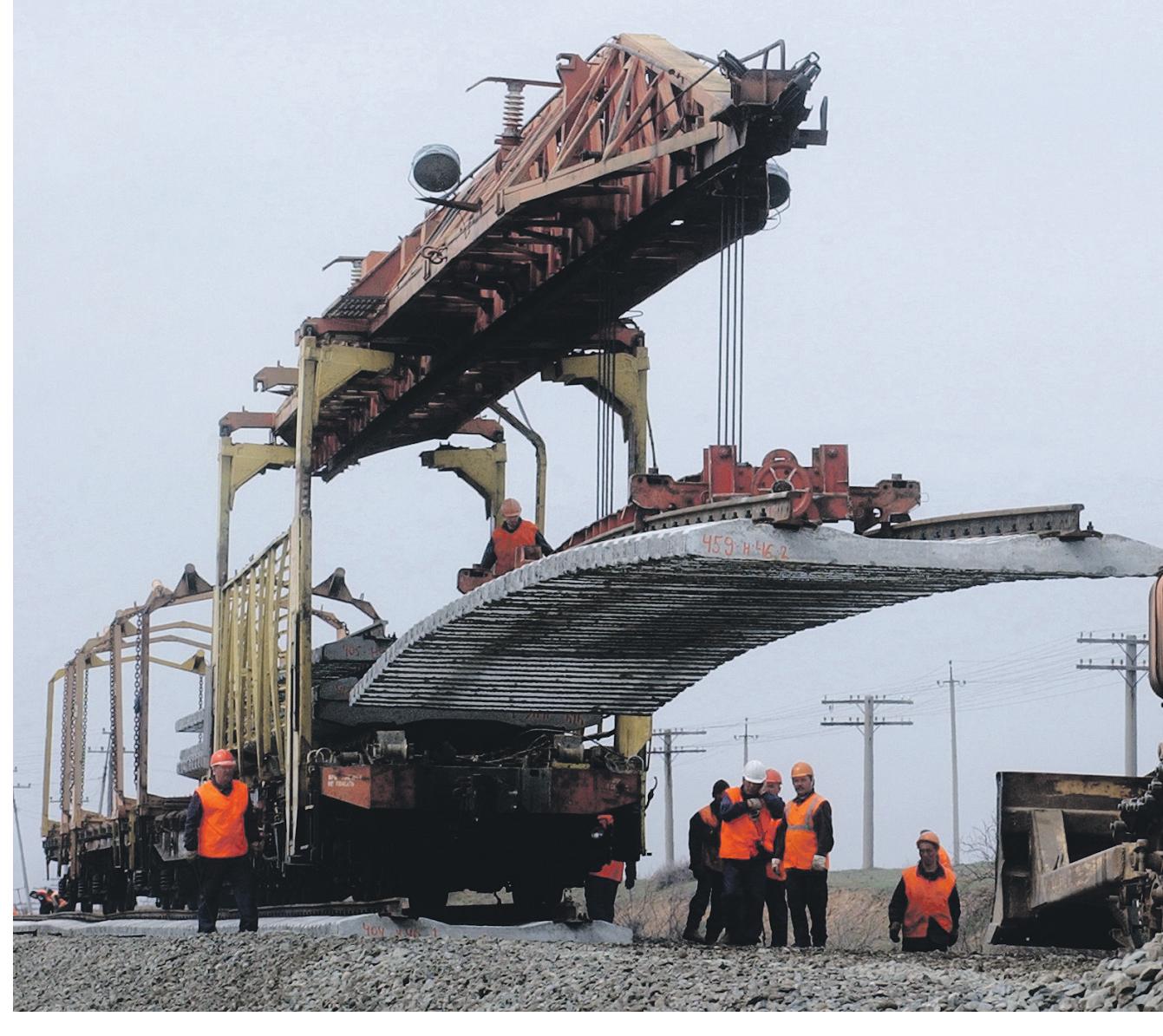


ФОТО: ИЛЬЯ ГОВОРЬЯНОВ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗ-  
НЫХ ДОРОГ НУЖДАЕТСЯ В КОРРЕКТИРОВКЕ.  
ПОКА ЖЕ В СВЯЗИ С ПОСТКРИЗИСНЫМИ  
ЭКОНОМИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ ЖЕЛЕЗНО-  
ДОРОЖНИКИ ВНОСЯТ ИЗМЕНЕНИЯ ВО ВНУ-  
ТРИКОРПОРАТИВНУЮ ГЕНЕРАЛЬНУЮ СХЕМУ  
РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДО 2020 ГОДА.

БЕЗ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НЕ РАЗВИВАЕТ НИ ОДНА СТРАНА МИРА

дач, даже поставленных Генеральной схемой  
развития сети железных дорог, срок  
реализации которой ещё более ранний –  
до 2020 года.

Развитие сети только за счёт возмож-  
ностей РЖД может привести к тому, что  
спрос на перевозки не будет удовлетво-  
рён. В результате к 2015 году ежегодные  
денежные потери федерального бюджета  
достигнут 200 млрд руб.

Поэтому Владимир Якунин считает не-  
обходимым актуализировать «Стратегию  
развития железнодорожного транспорта  
Российской Федерации до 2030 года».

Как отметил начальник департамента  
экономической конъюнктуры и страте-  
гического развития ОАО «РЖД» Валерий  
Веремеев, без учёта работ в преддверии  
футбольного чемпионата, строительства  
новых магистралей компаний на обновле-  
ние и развитие сети и тягового подвижного  
состава требуется 0,7% от ВВП, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

К 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
системы составят 350 млрд руб.

Генеральный директор ОАО «Институт  
экономики и развития транспорта» Фё-  
дор Пехтерев отметил, что к 2015 году  
число «узких» мест на сети дорог может  
увеличиться до 14 тыс. км, а к 2020 году  
– до 19 тыс. км (в 2011 году их было не  
более 7 тыс. км).

На заседании НТС было поручено

причастным провести доскональный  
подсчёт инвестиций, необходимых для  
развития инфраструктуры, которая от-  
вечала бы потребностям экономики в  
перевозках. Также будут точно опреде-  
лены финансовые потери компаний,  
федерального бюджета и крупнейших  
грузоотправителей, в случае если из-за  
состояния инфраструктуры не удастся  
обеспечить планируемые на 2015 год  
грузоперевозки.

Владислав КУКРЕШ

На 2020 году неосвоенный объём пере-  
возок может возрасти до 400 млн тонн,  
при этом ежегодные потери бюджетной  
систем

## Официально

## Новая должность вице-президента

Приказом президента ОАО «РЖД» Тишанин Александр Георгиевич назначен вице-президентом – начальником Департамента безопасности движения открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Тишанин А.Г., 1966 года рождения, образование высшее, в 1993 году окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», в 1999 году – Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)». В 2000 и 2009 годах прошёл профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации по программам «Государственное управление железнодорожным транспортом» и «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом».

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1987 году дежурным по станции Тракторстрой Южно-Уральской дороги. Затем работал поездным диспетчером, начальником станции, заместителем начальника отдела перевозок, начальником отдела перевозок – заместителем начальника отделения, заместителем начальника, первым заместителем начальника службы перевозок – начальником Единого центра диспетчерского управления Южно-Уральской дороги, начальником Читинского отделения, заместителем начальника, первым заместителем начальника Забайкальской дороги.

С 2004 по 2005 год – начальник Восточно-Сибирской дороги, с сентября 2005 года по апрель 2008 года – губернатор Иркутской области.

С 2008 года – вице-президент ОАО «РЖД».

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Вложение в пути

В этом году ОАО «РЖД» инвестирует 100 млн руб. в строительство третьего пути на перегоне Курья – Оверята СвЖД. Проект предусматривает удлинение путей на станциях Курья и Оверята до 1,5 км для пропуска поездов весом 9 тыс. тонн. Кроме того, будут реконструированы платформы на остановочных пунктах Мысы и Ласьва.

## Пробились в лидеры

На ОЖД завершился второй этап конкурса «Лидер Октябрьской-2012». 60 молодых работников дороги прошли четырёхдневное обучение проектному менеджменту. Ребята получили знания, которые позволят им качественно доработать свой проект, чтобы зарегистрировать его в системе «4 И». В третий этап конкурса пройдут 30 специалистов, они пройдут обучение «Лидерству в проектном менеджменте». В финальную же часть на курс «Тренинг уверенной презентации» попадут 15 человек.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

# Скованы льдом

## ЗАТЯНУВШАЯСЯ ЗИМА СОЗДАЛА ПРОБКИ НА ПОДХОДЕ К МАЛЫМ ПОРТАМ



СЕГОДНЯ В АДРЕС ЕЙСКА, ТАГАНРОГА, АЗОВА И ДРУГИХ МАЛЫХ ПОРТОВ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА НА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ДОРОГЕ ПРОСТАИВАЕТ ОКОЛО 2300 ВАГОНОВ. КРОМЕ «ВРОШЕННЫХ» ПОЕЗДОВ, НА ДОРОГЕ СУЩЕСТВУЕТ ПРОБЛЕМА И БОЛЬШОГО СКОПЛЕНИЯ ГРЖЕЁВЫХ ВАГОНОВ НА ПРИПОРТОВЫХ СТАНЦИЯХ.

По мнению начальника Логистического центра Северо-Кавказской дирекции управления движением Романа Бабкина, основная причина простое – отсутствие в портах судов под погрузку и свободных ёмкостей для хранения груза.

К примеру, в адрес ОАО «Таганрогский морской торговый порт» на дороге стоит три состава с углем и восемь – с мазутом. Кроме того, на самой станции «застыли» около 270 вагонов с этими грузами. При этом за минувшие сутки по плану должны были выгрузить один вагон с углем и восемь – с мазутом.

Море вскрылось, и уже на днях, когда весна вступит в свои права, портовики обещают наладить погрузку

– К сожалению, нам не дали конвенцию на эти грузы в адрес порта, хотя мы за неё обращались, – сетует начальник станции Таганрог-2 Юрий Войников. – Из-за сложной ледовой обстановки в порту сейчас полностью отсутствует флот, а все ёмкости переполнены газом, но уже сегодня к вечеру ожидается очередное судно. Это позволит опустошить хранилища и слить часть цистерн.

– Обстановка нормализуется, – считает Сергей Озеранский. – Ещё пару недель назад на станции собирались до 500–600 цистерн. Это связано с погодой – море вскрылось лишь пять дней назад.

Сейчас станция выступила с инициативой отмены конвенции на отгрузку газа.

Синоптики не обещают ского потепления в районе портовых акваторий. В ближайшее время в ночные часы здесь по-прежнему будет минус.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,  
суб. корр. «Гудка»  
Ростов-на-Дону

Сжиженный газ за последние несколько дней погрузили на три судна в порту Темрюк. Количество цистерн на станции сократилось вдвое. Сейчас все портовые ёмкости переполнены газом, но уже сегодня к вечеру ожидается очередное судно. Это позволит опустошить хранилища и слить часть цистерн.

– Обстановка нормализуется, – считает Сергей Озеранский. – Ещё пару недель назад на станции собирались до 500–600 цистерн. Это связано с погодой – море вскрылось лишь пять дней назад.

Сейчас станция выступила с инициативой отмены конвенции на отгрузку газа.

Синоптики не обещают ского потепления в районе портовых акваторий. В ближайшее время в ночные часы здесь по-прежнему будет минус.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,  
суб. корр. «Гудка»  
Ростов-на-Дону

## Льготы

## Старые безбилетники

ПЕРЕХОД ПОД ДРУГУЮ ЮРИСДИКЦИЮ СОЗДАЛ ПРОБЛЕМЫ ПЕНСИОНЕРАМ

ПЕНСИОНЕРЫ ВАГОННОГО РЕМОНТНОГО ДЕПО УЛАН-УДЭ ПРОСЯТ ИЗМЕНЕНИЯ ПОРЯДКА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЛЬГОТ.

Проблемы у ветеранов возникли после прошлого июля, когда вагонное ремонтное депо Улан-Удэ Восточно-Сибирской дирекции по ремонту грузовых вагонов стало структурным подразделением Новосибирского филиала ВРК-1. «При переходе в Вагоноремонтную компанию тем, кто проработал на предприятиях железнодорожного транспорта 20 и более лет, обещали сохранить заработанные льготы. Но в итоге всё оказалось не совсем так, как мы ожидали, – сетует ветеран депо Татьяна Устюшенко. – Нас лишили права на получение разовых транспортных требований для оформления бесплатного проезда по личным надобностям, а пребывание в отраслевой больнице теперь нужно оплачивать. Почти недоступными стали и ведомственные санатории».

Председатель профкома предприятия Валерий Сергеев признал, что проблема существует. В рамках нового колдоговора бесплатный проезд по транспортным требованиям теперь заменён компенсацией стоимости проезда. Но такой порядок оказался неудобен для многих, ведь заплатить сразу большую сумму за билет сложно.

«Чтобы съездить, например, в Москву нужно разом выложить 20 тыс. руб., а пенсия неработающего пенсионера едва превышает 10 тыс. А ведь нужно ещё оплачивать услуги ЖКХ, покупать лекарства, питьаться. К тому же сразу же после поездки получить компенсацию невозможно. Оплата проезда за прошлый год, например, задерживается, а у пенсионеров каж-

дый рубль на счету», – поясняет Татьяна Устюшенко.

Недовольство колдоговором ветераны депо выразили в нескольких обращениях в вышестоящие инстанции. Одно из писем ушло в ЦК Роспотребнадзор, дорожный профсоюз. Как считают пенсионеры, их нужно либо перевести из «дочки» в другое структурное подразделение РЖД, где сохранено право на тот же бесплатный проезд, либо решать вопрос как-то иначе. Например, заключать договоры с Федеральной пассажирской компанией и железнодорожными учреждениями здравоохранения.

Как сообщил зампредседателя дорожной территориальной организации Роспотребнадзора Виктор Громов, решением проблемы занимаются с прошлого августа, после первых сигналов с мест: «Мы официально обратились к руководству ВРК-1 с тем, чтобы механизм предоставления льгот был пересмотрен. Звучала эта тема и на недавнем региональном социально-экономическом форуме. Как итог, в начале марта компенсацию пенсионерам выплатили. Есть надежда, что существующий порядок будет изменён», – сказал он.

Как отметил начальник депо Зорикто Чимитов, руководство ВРК-1 знакомо с ситуацией. «Сейчас вопрос решается, поднимался он и на общей профсоюзной конференции компании. Будет справедливо, если люди,

проработавшие немало лет сначала в МПС, а затем в ОАО «РЖД», всё-таки остались пенсионерами материнской компании. Тогда они без всяких сложностей смогут пользоваться теми же льготами, что и пенсионеры ОАО «РЖД»», – сказал он.

По словам первого замначальника департамента социального развития ОАО «РЖД» Вячеслава Батаева, Отраслевым соглашением для них предусмотрены льготы, четыре из которых обязательны, пять – рекомендуемые и среди них именно проезд на первом месте по включению в колдоговор. И в зависимости от финансовых возможностей «дочки» и в рамках соглашения они получают льготы. Чтобы влиять на ре-

шение руководства предприятия, пенсионеры вправе создать совет ветеранов.

Что касается постановки на учёт пенсионеров при выделении нового акционерного общества, то этот процесс регулируется рядом документов РЖД. То есть оставить их в материнской компании или передать в другое структурное подразделение нельзя. Но вскоре подобные проблемы будут решены. «Поскольку уровень соцзащиты в разных компаниях холдинга различен, то есть идея создания Единого социального оператора», – сообщил он. – Его функции – выравнивать льготы пенсионеров и обеспечить шаговую доступность точек обслуживания ЕСО».

Игнат Вьюгин

шение руководства предприятия, пенсионеры вправе создать совет ветеранов.

Что касается постановки на учёт пенсионеров при выделении нового акционерного общества, то этот процесс регулируется рядом документов РЖД. То есть оставить их в материнской компании или передать в другое структурное подразделение нельзя. Но вскоре подобные проблемы будут решены. «Поскольку уровень соцзащиты в разных компаниях холдинга различен, то есть идея создания Единого социального оператора», – сообщил он. – Его функции – выравнивать льготы пенсионеров и обеспечить шаговую доступность точек обслуживания ЕСО».

Игнат Вьюгин

## Ситуация

шение руководства предприятия, пенсионеры вправе создать совет ветеранов.

Что касается постановки на учёт пенсионеров при выделении нового акционерного общества, то этот процесс регулируется рядом документов РЖД. То есть оставить их в материнской компании или передать в другое структурное подразделение нельзя. Но вскоре подобные проблемы будут решены. «Поскольку уровень соцзащиты в разных компаниях холдинга различен, то есть идея создания Единого социального оператора», – сообщил он. – Его функции – выравнивать льготы пенсионеров и обеспечить шаговую доступность точек обслуживания ЕСО».

Игнат Вьюгин

## Соседи

## Заявка на посредника

ПРОМЫШЛЕННИКИ КАЗАХСТАНА РАССЧИТЫВАЮТ ВЗЯТЬ КОНТРОЛЬ НАД ПРИВАТНЫМ ПАРКОМ ВАГОНОВ

АССОЦИАЦИЯ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ (АГМП) не верит в способность АО «Национальная компания «Казахстан Темир жолы» (КТЖ) обеспечить их необходимым количеством грузовых вагонов. Она предлагает создать консорциум по управлению частным вагонным парком, который будет сформирован за счёт льгот на покупку вагонов.

месяцы. Для этого можно было бы продумать какие-то стимулы, как это было три-четыре года назад, в виде понижающих коэффициентов тарифов на какой-то период».

Управляющий директор по закупкам КТЖ Айдар Нигметов, в свою очередь, отмечает, что компания в течение года закупит порядка 14 тыс. вагонов.

«Три тысячи уже купили, ежемесячно в страну будет приходить по тысяче вагонов, и до ноября процедура закупок закончится», – отметил он.

Кроме того, внутренние производства в Экибастузе, Темиртау и Петропавловске позволят выпускать соответственно по 3 тыс., 5 тыс. и 4 тыс. вагонов ежегодно. В целом, по словам господина Нигметова, до 2015 года дефицит в размере 28,5 тыс. грузовых вагонов полностью снимется.

Нигматкан Инсигарин уверен, что организовать такой консорциум не получится, учитывая масштабы страны. По его мнению, эффективнее создавать в местах массовой погрузки региональные центры управления приватным парком.

Рина Мориц

## ПРОДАЕТСЯ КОМПЛЕКТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВАРКИ РЕЛЬСОВ В ПУТИ

- Путевая рельсосварочная самоходная машина ПРСМ-4 № 101 (2003 г.). Сварочная установка типа К900 У1 для контактной сварки, заводской № 38. На сегодняшний день сварено ~ 3300 стыков, при наработке (ПРСМ-4) 2820 м.ч. Машина находится в исправном состоянии.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригад сварщиков ПРСМ-4, оборудован дизель-генераторной установкой и малогабаритным прессом модели МПС-300 с компьютерной регистрацией данных для испытаний до разрушения сварных стыков, шлифовальным станком Geismar MP12, верстаком с тисками, выдвижной лебедкой, полуавтоматической электросваркой TX-240, бензиновым генератором SDMO модели LX300.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригад сварщиков алюминотермитом. Вагон оборудован складом для хранения-транспортирования материалов, верстаком с шлифовальным станком, переносным гайковертом Geismar MIW2 (2 шт.), рельсозерным станком MTZ350-S (2 шт.), гратоснимателем Geismar ESN-MS с насосной станцией (2 шт.), шлифовальным станком Geismar MP5 (2 шт.). Все устройства французской фирмы Geismar – новые.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: <http://jkg.rodali.lt/prsm>

Экспортная цена всего комплекта – 680 000,00 EUR.

Условия поставки: Инкотермс – 2000, EXW Каунас, Литва.

КОНТАКТЫ: тел. +370 37 320173

моб. тел. +370 698 36598, +370 618 10538

эл. почта: [jkg@rodali.lt](mailto:jkg@rodali.lt)

## Сотрудничество

## По «бомбилам» ударят рублём

НЕЛЕГАЛЬНЫХ ТАКСИСТОВ ВЫГОНЯТ С ПРИВОЗАЛЬНЫХ СТОЯНОК

ТАКСИ НЕ СМО





## ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА

К работе над графиком проведения летних путевых работ 2012 года приступили ещё в конце прошлого года. А сами путевые работы начнутся уже в апреле.

### Тенденции

## Отстаём по затратам

КАЧЕСТВО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ДОЛЖНО БЫТЬ ВЫШЕ



ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ РЕЛЬСЫ ХОРОШИ НА ЛИНИЯХ С ВЫСОКОЙ ГРУЗОНАПРЯЖЕНОСТЬЮ

В 2012 году запланировано уложить 1700 км пути с рельсами высшей категории качества импортного производства.

Увеличить срок службы верхнего и нижнего строения пути, снизив при этом стоимость жизненного цикла, можно за счёт инновационного развития.

Сегодня, считают работники путевого хозяйства, отечественное производство для нужд ОАО «РЖД» сильно уступает зарубежному, причём как по чистоте рельсовой стали и прямолинейности, так и по сроку службы. Ещё в конце 90-х годов на линии Санкт-Петербург – Москва, а также в кривых участках пути на Дальневосточной и Забайкальской были уложены первые 400 км пути с рельсами японского производства. Со временем их стали укладывать в больших количествах. Только в 2008–2011 годах было уложено около 1,8 тыс. км пути с японскими рельсами. Считается, что такие рельсы высокого качества особенно востребованы на участках высокоскоростного и скоростного движения. Однако, как утверждают специалисты, главный экономический эффект от повышения срока службы рельсов до 1,1–1,5 млрд тонн брутто достигается на участках с высокой грузонапряжённостью.

Эксперты отмечают, что главной задачей путевого комплекса на ближайшие годы должно стать создание малообслуживаемого пути с большим межремонтным сроком. В путевом комплексе считают, что за счёт теснейшего сотрудничества профильных дирекций компаний с наукой к 2015–2030 годам можно будет добиться таких основных целевых показателей, как увеличение межремонтного срока между капитальными ремонтами пути до 1500–2500 млн тонн брутто с увеличением срока службы стрелочных переводов до 500–1000 млн тонн брутто. Это не единственная цель. Путейцам предстоит усилить и земляное полотно, причём так, чтобы оно стало соответствовать осевым нагрузкам 25 и 27–30 тс, сократив при этом протяжённость участков с ограничениями скоростей до 0,5–1% от развёрнутой длины главных путей и увеличив выработку при капитальном ремонте на закрытых перегонах до 1500–2000 м/сутки.

Как отмечают специалисты Центральной дирекции по ремонту пути, уровень технологического развития и технических решений в области путевого хозяйства компании по ряду позиций всё-таки не уступает зарубежным достижениям. В тех же местах, где у российских ремонтников имеются проблемы, предстоит поработать.

Так, по-прежнему непростым остаётся вопрос трудозатрат на текущем содержании пути ОАО «РЖД», которые, если сравнивать со многими развитыми странами, у нас в несколько раз выше. А что у нас ниже, так это межремонтные сроки (примерно в 1,5–2 раза).

Чтобы снизить трудозатраты, путевой комплекс компаний должен будет в ближайшей перспективе заняться усилением несущей способности земляного полотна, улучшить до сих пор низкое качество материалов, а также и самого ремонта. Но в полной мере решить вопрос неудовлетворительного состояния пути можно будет, только задействовав все структурные подразделения ОАО «РЖД». Одними усилиями «пути» здесь не справиться. Так, например, придётся решать проблему неудовлетворительного технического состояния ходовых частей парка грузовых вагонов и локомотивов, из которых нередко путь изнашивается быстрее.

Полосу подготовил  
Владислав Кукрещ

### Инновации

## Прогресс и практика

СОВЕРШЕНСТВУЮТСЯ ТЕХНОЛОГИИ РЕМОНТА



Для улучшения результатов плановых работ 2012 года ремонтно-путевой комплекс ОАО «РЖД» пересмотрит технологии их проведения, а также продолжит тиражирование передового опыта отдельных ПМС. Об этом говорилось в ходе прошедших сетевых совещаний ЦДРП.

Как констатируют в Управлении пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры, на сегодняшний день в путевом комплексе нередко используются устаревшие методы производства работ. Часто это происходит потому, что в ряде ПМС не стремятся использовать передовой опыт коллег, а, возможно, просто не знают о нём. Причём такое неведение присутствует даже тогда, когда отстающая путевая машина работает рядом с передовиками. В качестве технологических новаторов, у которых есть что перенять, можно назвать ПМС-55 Московской ДРП.

Начальник этого предприятия Александр Денисов рассказал «Гудку» об имеющихся инновациях, которые были разработаны и применялись во время последних путевых работ под его руководством. В первую очередь речь идёт о тележке для замены инвентарных рельсов на пласти бессстыкового пути. Новинка позволяет обеспечивать их надвижку для всех видов скрепления при ускорении производства работ в 1,5–2 раза. Использование тележки требует меньшего числа «окон» и позволяет снизить эксплуатационные затраты за счёт повышения качества выполнения работ по ремонту и содержанию пути. Используемая в сезон летних путевых работ 2011 года на полигоне Мор

### Новые технологии надо применять с умом

сковской дороги, такая техника показала безотказность в работе. Малозатратность при её изготовлении дала скорую окупаемость, а экономический эффект составил почти 950 тыс. руб.

Как рассказали в ПМС, приступить к разработке новых технологий заставили обстоятельства. В 2010 году на Московской прошла оптимизация контингента путей, так что вместо 86 монтёров пути в ПМС-55 осталось 58. Задачу выполнения определённых объёмов работ при этом никто не отменял. Такая ситуация и послужила основанием для начала работ над новой тележкой с улучшенными характеристиками.

нализаторством здесь тоже занимаются, и весьма активно. Так, например, разработанное обычным путевым предложение по усовершенствованию технологии укладки рельсошпальной решётки в кривых участках пути малого радиуса заняло первое место в смотре-конкурсе «Идея ОАО «РЖД»-2011». Для увеличения производительности в «окно» и уменьшения времени на укладку решётки было предложено использовать при загибе звена два автогрейдера. Необходимое оборудование произвели силами самих работников ПМС-96. При этом материал для него брали из металломолота спасанной путевой техники.

До внедрения в эксплуатацию этого рационализаторского предложения рельсошпальной решёткой сдвигалась на проектное положение при помощи моторного гидравлического рихтовщика пятью монтёрами пути под руководством дорожного мастера. Новая разработка позволяет существенно снизить затраты времени и сил на укладку звеньев решётки в кривых участках пути, а главное – обеспечить безопасные условия труда работников.

В то же время, как отмечают в ЦДРП, не всегда следует слепо внедрять кажущиеся на первый взгляд удачные новые технологии для проведения путевых работ. На сетевом совещании дирекции в Иркутске представители Дальневосточной ДРП, отчитываясь о своих результатах, упомянули и об опыте, который тиражировать

на сеть скорее всего не стоит. Например, речь шла об успешном проведении 24-часового «окна», в течение которого силами двух ПМС удалось уложить 4,7 км решётки и 1,8 км плетей.

«Ранее, в 2010 году, эти ПМС в подобные «окна» укладывали только решётку, их рекорд за сутки составил тогда 6,3 км. А вот в 2011 году они несколько изменили технологию, как говорят, «совершенствовали». Я предложил начальнику одной из этих ПМС подсчитать, какую выработку в связи с нововведениями они получили, – рассказал «Гудку» начальник службы технической политики ЦДРП Александр Богданов. – Двумя ПМС за час «окна» по укладке решётки пройдено меньше 200 м. Получается, что по 100 м на ПМС. Определённо не самые лучшие показатели, так как среднесетевой показатель – более 180 м/ч «окна».

Там же, в Иркутске, «отметилась» и ПМС-257, который за 6-часовые «окна» на однопутном участке укладывает 1,35 км. Со слов начальника ПМС, толщина балласта под шпалой – 40 см.

В ЦДРП считают, что это, конечно, правда, если слой находится в рыхлом состоянии. Но ведь позже балласт уплотнится, а так как коэффициент относительной осадки путевого щебня составляет 20–22%, то в итоге получается под шпалой чуть больше 30 см, что не соответствует нормативу.

Таким образом, применять новые технологии в грядущей путевой компании нужно будет с умом. Ведь количество «окон» однозначно уменьшится, а повышенного задания по «тяжёлым» видам ремонта пути никто отменять не станет.

### Задачи

## Трудности содержания

ХОРОШАЯ ТЕХНИКА – ЗАЛОГ УСПЕШНОЙ ПУТЕВОЙ КАМПАНИИ

В 2011 году значительная часть парка Центральной дирекции по ремонту пути эксплуатировалась с просроченным ремонтом и с истёкшим сроком службы в пределах дорог.

Сегодня только за структурными подразделениями ЦДРП числится почти 49 тыс. вагонов. В 2011 году на проведение плановых видов ремонта и поддержание вагонного парка в работоспособном состоянии выделялись внушительные суммы. При этом, несмотря на наблюдавшиеся в течение прошлого года трудности с поставкой литьих деталей тележек на вагоноремонтные предприятия, программу восстановления и ремонта вагонного парка удалось завершить в полном объёме. Освоение составило 120%, отремонтировать удалось почти 13,6 тыс. вагонов, что, правда, на 1,4 тыс. меньше ежегодной потребности.

В наступившем году в дирекции намерены привести в порядок этот подвижной состав и использовать его в основном на завозе балластных материалов.

В декабре в компании была одобрена программа дооснащения комплексов путевых машин для ремонта и текущего содержания на 2012–2016 годы, которая предусматривает 96 млрд руб. финансовых вложений в обновление техники Центральной дирекции инфраструктуры и Центральной дирекции по ремонту пути. Денежные вливания придутся весьма кстати. Техника нередко уже выработала свой ресурс и требует если не замены, то, по крайней мере, капитального ремонта.

Кроме того, в ЦДРП по-прежнему не решён вопрос ввода в эксплуатацию



грузовых вагонов, отставленных от работы из-за просроченного срока службы.

По состоянию на 1 января 2012 года потребность в ремонте таких вагонов превысила 8 тыс. единиц. Поэтому для подготовки к летним путевым работам в числе основных задач путейцам уже поставили для себя организацию эффективного взаимодействия с вагоноремонтными компаниями.

Как рассказали в службе механизации ЦДРП, к сезону летних путевых работ сроком до 15 апреля 2012 года планируется подготовить 1876 единиц основной путевой техники. Специалисты убеждены, что для выполнения плановых объёмов ремонта пути 2012 года расчёта потребность несколько выше – 2082 единицы.

В настоящее время в структурных подразделениях ЦДРП (только по вине упомянутых компаний) составила 1439 единиц техники. В качестве примера стоит отметить, что в 2011 году из-за отсутствия производственных возможностей 59 единиц путевой техники были переданы на внешний подряд.

В 2012 году может сложиться аналогичная ситуация. Выходы из неё следует искать как у самих путейцев, так и у заводчан. Например, как считают специалисты, «Ремпутьмаш» может попробовать организовать работу на отдельных ремонтных предприятиях в две и три смены. ЦДРП, в свою очередь, способна инициировать совместно с Проектно-технологическим-конструкторским бюро по пути и путевым машинам, ВНИИЖТом и ВНИКТИ переходом на ремонт техники по её фактическому состоянию.

В долгосрочных перспективах нужно покупать новые машины и модернизировать, улучшая производительность уже имеющихся. Разработана пятилетняя программа обновления парка путевых машин структурных подразделений ЦДРП стоимостью около 17 млрд руб. В рамках её исполнения в ближайшие годы будут закуплены и модернизированы 159 единиц имеющейся путевой техники, 2040 единиц подвижного состава, ССПС и СПС, 470 единиц автотехники средств доставки и около 2 тыс. путевого механизированного инструмента.

В долгосрочных перспективах нужно покупать новые машины и модернизировать, улучшая производительность уже имеющихся. Разработана пятилетняя программа обновления парка путевых машин структурных подразделений ЦДРП стоимостью около 17 млрд руб. В рамках её исполнения в ближайшие годы будут закуплены и модернизированы 159 единиц имеющейся путевой техники, 2040 единиц подвижного состава, ССПС и СПС, 470 единиц автотехники средств доставки и около 2 тыс. путевого механизированного инструмента.

## Горячая линия

## Вор-патриот

НАДО ИСКАТЬ СПОСОБ ОСТАНОВИТЬ ХИЩЕНИЕ ТОПЛИВА,  
А НЕ ТОГО, КТО ВЫНЕС СОР ИЗ ИЗБЫ

В РЕДАКЦИЮ ПРИШЛО ЛЮБОПЫТНОЕ ПИСЬМО. МЫ ВЫПРАВИЛИ В НЁМ ГРАММАТИЧЕСКИЕ ОШИБКИ, И ВОТ ЧТО ПОЛУЧИЛОСЬ:

«Здравствуйте, уважаемые журналисты! Хочу поднять серьёзную тему. Отработал всю жизнь машинистом на маневровом тепловозе. Воровство солярки у нас страшное. Раньше просто запускали шланг в бак и сливали, а три года назад поставили датчики расхода топлива, и все думали, что теперь украдь будет нельзя. Попробовали сливать по 20 литров, потом по 10 литров, но всё было видно на датчике. Поэтому стали искать способ, как обмануть прибор. И стали брать дизтопливо по 3–5 литров, но часто. Скажете – мелочь?..»

Автор письма свою фамилию не назвал. Странно было бы ожидать иного: кто открыто признается в воровстве, даёт и адрес своей напишет: приходите, мол, с обыском! А то, что сам в этом замешан, не отрицаёт: «Все знают, что я беру, и немало. У меня сын бизнес сделал на дармовой солярке. Сейчас готовлю на даче запас дизтоплива, чтобы, когда уйду на пенсию, было на чём ездить...»

Анонимный вор делится и технологией краж: «Нужно тепловоз порезче тормозить и, пока скакчи топлива на датчике, отливать по 10–20 литров. Но лучше брать понемногу, ведь не уволят из-за 3–5 литров горючки, если найдут. И на тепловозе топливо не хранить. Все таскают – кто в свою машину, кто в гараж или в овощную яму. Выходит по 100–150 литров за смену. Продаём на 5 руб. ниже цены на автозаправке. Чтобы составитель поездов не торопил, кидаем ему 50–100 руб. Чтобы меньше тратить солярки на основную работу, ездим помедленней, вагонов берём не выше нормы и чаще глушим дизель».

И далее он поясняет нас в тонкости воровства: «Вы спросите: как можно качать горючку, если всё огломбировано? Но ведь пломбы стоят простые пластмассовые или свинцовые, а на каждом тепловозе имеется пломб-бр. Если в баке дизтоплива больше 4 тонн, то датчик не видит, если мало берёшь. К тому же часто приходят машины с неисправными датчиками. И каждый рад такую машину получить...»

Как выяснилось, аноним уже писал об этом начальству. Письмо зачитали в колонне и, как водится, признали, что это поклёй и наглая клевета. Он написал в управление дороги – письмо вернулось в депо. И машинист-инструктор заявил, что рано или поздно найдёт «крысы», которая «стучит».

Почему не борются с воровством? «А кто будет бороться? – говорит автор письма. – Мы ведь каждый месяц сдаем по тысяче рублей, а в колонне работают человек 40. Я думаю: что-то уходит и «наверх», раз ничего не меняется».

Возможно, он и оговаривает честных людей. Но какова цель письма в газету? Оказывается, он за железную дорогу переживает! «Так ведь всё разворуют. У нас даже на работу принимают тех, кого раньше ловили на воровстве. Говорят, мол, опытный человек, а новеньких учить некогда».

Такой вот вор-патриот...

Понятно, что всех промышляющих казённой соляркой в однажды не переловишь. И призываю к совести эту проблему не решать. Но есть для этого простое решение. Его придумали в Омском НИИТД: там уже более десяти лет назад создана бортовая система учёта расхода топлива и контроля состояния дизель-генераторной установки «Борт».

Вот что нам рассказали создатель АПК «Борт» Вячеслав Бочаров и начальник Центра мониторинга Сергей Кузнецова:



Одни борются за экономию топлива, другие ищут, чем бы поживиться

«При разработке этого комплекса главной задачей являлся контроль за теплотехническим состоянием дизель-генераторной установки тепловоза, который бы позволил перейти от планово-предупредительного ремонта и технического обслуживания к ремонту и техническому обслуживанию по техническому состоянию. Однако в ходе эксплуатации выяснилось, что бортовая система способна защитить добросовестных машинистов, которых лишали премии за перерасход топлива, в то время как выполненная ими работа соответствовала

стояния. При этом все указанные автором письма ухищрения по изменению режима работы маневрового тепловоза никак не смогут повлиять на зависимость расхода топлива от выполненной работы или простоя на холостом ходу. Если только не найдутся умельцы, способные изменить взаимосвязь главного генератора и тяговых электродвигателей».

Но система «Борт» установлена сегодня всего на 2,5 тыс. локомотивов (на каждом четвёртом). Дело в том, что далеко не все отнеслись к её внедрению с эн-

**Но, может, не будем уповать на честность? А просто перекроем лазейки для воровства. Ведь даже вор-патриот в своём письме об этом просит**

даннным показателям. Разработанная нами информационная система АПМ «Борт» позволяет контролировать и наличие дизельного топлива в баке, и его расход, а также выполненную тепловозом работу. Она «видит» не только количество несанкционированно слитого топлива, но также время и место слива». И в тех депо, где её внедрили, расхитителей быстро выявили.

В Омском институте разработали и специальную методику технического нормирования (пока только для маневровых тепловозов), в которой методом сравнения рассчитанного и фактического расхода топлива по участникам маневровых работ определяются его экономия или перерасход. Как утверждают специалисты, «зависит он только от характеристики дизеля и его технического со-

тузиазом. А кое-где позволяют приборы варварски ломать, тем самым способствуя хищению».

Наши собеседники уверены, что большинство железнодорожников – честные люди, для которых слово «порядочность» не является пустым звуком. Положительных примеров приводят много: это машинисты локомотивных депо Омск, Егоршино, Саратов, Свердловск, Партизанск, Ачинск, Еланское и других. И высказывают надежду на то, что честность и порядочность всё же победят в борьбе с жаждой наживы.

Но, может, не будем уповать на честность? А просто перекроем лазейки для воровства. Ведь даже вор-патриот в своём письме об этом просит.

Татьяна Иванова

## ПРОБЛЕМА

## Цена безопасности

РЕМОНТ ВАЖНЕЙШИХ СИСТЕМ ЛОКОМОТИВА МОГ ОКАЗАТЬСЯ НЕОПЛАЧЕННЫМ

В «Гудок» обратились работники цеха приборов безопасности ремонтного депо Приморское (станция Смолянино Дальневосточной дороги). Год назад они засомневались, что их труд оплачивался в полном объёме.

В частности, проблема с оплатой возникла по калибровке и планово-предупредительному ремонту аппаратуры, входящей в состав системы автоматического управления торможения поезда САУТ-ЦМ/485, а именно блоков БЭК, ПУ, БС-ЦКР, БС-ДПС и др. Кроме того, с 2009 года, после окончания гарантийного срока, специалистами цеха стала ремонтироваться телемеханическая система контроля бордирования машиниста (ТСКБМ). Однако этот вид



Разбираться в соответствии выполненных работ трудовому законодательству не всегда просто

ремонта не входил в наряд на следственные работы цеха приборов безопасности.

«Также имели место случаи невнесения в наряды работ по обслуживанию на плановых видах ремонта – ТО-2 и ТР-1 – электронных комплексов контроля параметров движения локомотивов (КПД) и ремонт электропневматического клапана автомата ЭПК-150», – отмечается в обращении работников депо.

Примерный размер ненадоплаты цеху, подсчитали они, в год составлял не менее 500 тыс. руб.

«Мы многократно обращались к мастеру Юрию Петровичу Багину с просьбой привести всё в соответствие с трудовым законодательством, но в ответ слышали много разных отговорок и обещаний всё исправить. В апреле 2011 года наше терпение лопнуло, мы обратились к руководству депо. Реакция оказалась обратной. Вместо того чтобы разобраться, кто виноват в создавшейся ситуации и наказать виновных, руководство стало приదираться к работникам цеха, при этом оправдывая мастера», – подчёркивает слесарь электроподвижного состава Игорь Чертков.

«Багин пользуется у начальства авторитетом. Да, он очень хорошо знает аппаратуру, в особенности систему САУТ. Но, прислушиваясь к нему, руководство нас не слышит, хотя работники цеха тоже люди грамотные, почти все здесь с высшим образованием», – говорит электромеханик Владимир Чернов.

Претензии деповчан адресованы и к отделу по организации и нормированию труда депо. В последние годы парк предприятия активно обновляется. На смену электровозам серии ВЛ80 приходят локомотивы нового поколения 2ЭС5К и 3ЭС5К «Ермак». Как следствие, в цехе приборов безопасности вводятся дополнительные работы. Однако, отмечает электромеханик Игорь Безымян, не всегда производится своевременный учёт за выполняемое работниками задание.

«Например, от 2 февраля 2012 года выходит приказ о дополнительной работе по контролю датчика пути и скорости (ДПС), распоряжение доводится до нас под подпись. Мы добровольно исполняем его. И тогда оставался за мастера, обращающегося в отдел, обсчитывают ли эти работы. Оказывается, нет, первый раз о приказе слышат», – сказал Игорь Безымян.

Свою проверку начал и дорпрофсоюз. «Гудок» сообщит о результатах разбирательства.

ПАВЕЛ УСОВ,  
соб. корр. «Гудка»  
Смолянино – Хабаровск

## БЛАГОДАРНОСТЬ

## В долину за здоровьем

В КИСЛОВОДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЗДРАВНИЦЕ И ПОДЛЕЧАТ, И ВКУСНО НАКОРМЯТ



Такие водные процедуры помогут снять напряжение, избавиться от лишних килограммов

Все, кому довелось хотя бы раз отдохнуть и поправлять своё здоровье в санатории «Долина Нарзанов», на долгие годы сохраняют самые лучшие воспоминания об этой чудесной здравнице железнодорожников.

Я, как и большинство тех, кто поставил свои подписи под этим письмом, приехала в Кисловодск впервые и буквально с первых же минут была очарована изумительной природой этого уголка, самой здравницей, людьми, которые здесь работают.

Как театр начинается с вешалки, так и любой санаторий – с регистрации приехавших на отдых и лечение. Надо заметить, процедура эта далеко не проста, особенно если речь идёт о пожилых пациентах. Одним хочется поселиться на первом этаже, других не устраивает сосед по номеру, третьи непременно желают сидеть в столовой за одним столом. Сколько же нужно танта и терпения, чтобы разрешить все эти вопросы, никого не обидев и удовлетворив каждого отдыхающего.

Со всеми этими проблемами прекрасно справляется стар-

терапевты Фатима Боташева, Людмила Викулина, офтальмолог Марьям Чотчаева, невролог Валентин Сигитов, врач УЗИ Карина Кочкарова, медсёстры, готовые в любую минуту днём и ночью прийти на помощь.

Ну а как не упомянуть о столовой, где посетителей встречают не только тихая, приятная музыка, уют и комфорт, но и теплые, доброжелательные улыбки обслуживающего персонала. А как вкусно здесь готовят, сколько разнообразных блюд, фруктов, овощей, чудесной выпечки! И всё это благодаря умелым рукам поваров Валентины Борисенко, Ольги Хирной, всех работников столовой под руководством заслуженной производством Марии Шаклейной.

И забыли здесь и о досуге отдыхающих, к услугам которых интересная развлекательная программа, концерты военной группы «Долинушка», исполнителя старинных русских романсов Николая Бударина, танцевальные вечера, экскурсии по Кисловодску и его окрестностям, одним словом – развлечения на любой вкус и возраст. Руководит всей этой работой начальник от-

дела культурно-досуговой деятельности Нонна Царевская, а помогают ей Яна Рагиян, Александр Литвиненко, Алексей Левашов.

В небольшой заметке сложно рассказать об этой здравнице, людях, дарящих пациентам тепло своих сердец, дополнительные годы жизни. Пусть не обижаются те, кто не смогла упомянуть в своём письме в редакцию. И в сё-таки ещё об одном человеке хочется сказать особо – это директор санатория Наталья Васильевна Лукьянница, которая умело руководит коллективом, делает всё от неё зависящее, чтобы сохранить атмосферу взаимопонимания и доброжелательности не только по отношению к пациентам, но и друг к другу, что также немало важно. Ведь хороший руководитель – гарант хорошего дружного коллектива. И это мы в полной мере ощущали на себе. Уезжали обласканными, окрепшими, помолодевшими и бесконечно благодарными этим замечательным людям. Низкий им поклон.

Раиса Нечипуренко и ещё 20 подписей  
Кисловодск

## ДЕМОГРАФИЯ

## Три с плюсом



Со следующего года родителям будут выплачивать пособия на третьего и последующих детей. Правда, только в 53 регионах (из 83), где коэффициент рождаемости ниже показателя по России.

В их число входят Белгородская, Владимирская, Липецкая, Ярославская, Ростовская, Ульяновская области и др. Есть даже восемь регионов-доноров: Москва, Санкт-Петербург, Республика Коми, Красноярский край, а также Московская, Ленинградская, Самарская и Сахалинская области. Это значит, что выплаты им необходимо будет обеспечить пополам с федеральным бюджетом. В оставшихся 45 регионах на 90% дотации обеспечит государство.

Семьи будут получать деньги до достижения ребёнком трёхлетнего возраста. В Минздравсоцразвития надеются, что подобная мера к 2018 году приведёт к приросту третьих и последующих рождений на 17–20%. Если прогноз оправдывается, за пять лет в стране родится примерно на 970 тыс. ребятишек больше.

«За 2013–2018 годы на программу будет потрачено 210,7 млрд руб. Сумма выплат будет зависеть от прожиточного минимума региона и, по приблизительной оценке, достигнет 6–11 тыс. руб.», – уточнили в министерстве.

На первый взгляд инициатива хороша, но специалисты разглядели в ней подводные камни. Так, исполнительный директор общественной организации «Право ребёнка» Борис Альтшuler считает, что содержание третьего и следующих детей при нынешних ценах требует больших денег, чем прожиточный минимум. «Можно стимулировать рождение третьего ребёнка, но надо осознавать, что семьи, склонившие на приманку, обрекут себя на беднёшку. Дополнительное финансирование всё равно уйдёт в магазины или на рынок».

Наталия Савельева

# Наравне со взрослыми

## Молодые железнодорожники способны решать важные задачи отрасли совместно с опытными специалистами

РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТАВИТ ПЕРЕД СЛУЖБОЙ КАДРОВ НОВЫЕ ЗАДАЧИ: ОНА ДОЛЖНА СЧИТАТЬСЯ С ТРЕБОВАНИЯМИ РЫНКА ТРУДА. ИНАЧЕ В НЕКОТОРЫХ РЕГИОНАХ КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ПЕРСОНАЛ ПЕРЕКОЧУЕТ В ДРУГИЕ КОМПАНИИ.

Этой теме был посвящён «круглый стол» «Гудка» на Октябрьской магистрали. А начался он со знакомства с результатами социологических исследований, которые проводят службы кадров вместе с Центром оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики.

Как сказал заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Владимир Одинцов, на дороге научились собирать профессионально подкованную молодёжь. Наложены профподготовка и тестирование ребят и девушек в 64 железнодорожных классах в школах, «фильтруются» они и через Малую Октябрьскую железную дорогу. Специалисты дороги читают лекции студентам в ПГУПСе, а преподаватели участвуют в программах переподготовки кадров дороги. Дипломы выпускники пишут не на абстрактные темы, а о тех процессах, с которыми придётся сталкиваться непосредственно на будущем рабочем месте. И вёс чаще случаи, когда новаторские идеи и дипломов внедряются потом на практике.

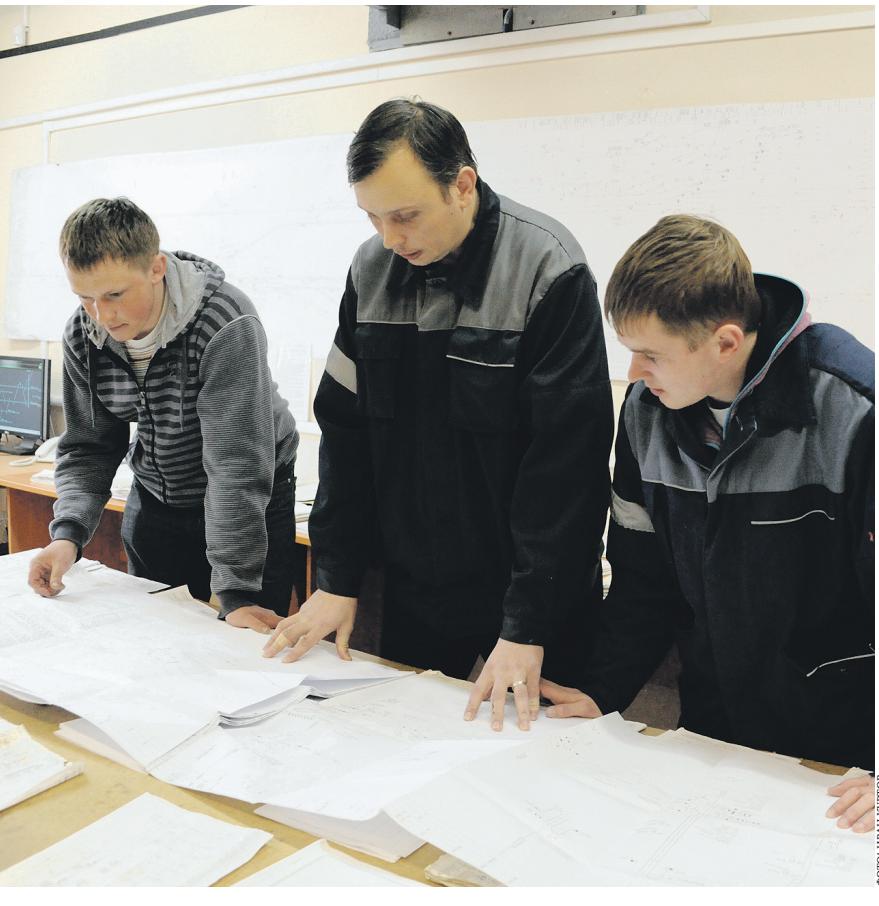
Однако через некоторое время у молодых специалистов заметны признаки демотивации. Как показали исследования, молодёжь обращает внимание не только на зарплату. Значение придаётся и условиям труда, и продвижению по службе, и возможностям для раскрытия своих способностей.

Как заметила начальник Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Юлия Смирнова, за последний год удалось добиться в этом плане некоторых улучшений. Например, количество специалистов, решивших продолжать свою работу в компании более пяти лет, с прошлого года увеличилось на 24,25%. Тем не менее есть риск, что, получив опыт работы, молодёжь может уйти с железной дороги.

Рынок требует гибких решений. Поэтому многие из работодателей (например, железнодорожные операторы, экспедиторы, управления логистики крупных предприятий) «охотятся» именно за молодыми специалистами. За теми, кто проработал на дороге несколько лет, набрался опыта, заслужил авторитет.

SWOT-анализ показал: не только в Санкт-Петербурге, но и в ряде регионов Северо-Запада на рынке труда обостряется конкуренция. В этом отношении особенно актуален вопрос о сохранении кадрового потенциала дороги и привлечении в компанию молодых

## КАДРЫ



К НОВАТОРСТВУ НАДО СТИМУЛИРОВАТЬ НЕ ТОЛЬКО МОЛОДЫЕ КАДРЫ, НО И РУКОВОДИТЕЛЕЙ

специалистов. По словам председателя Комитета по молодёжной политике ОЖД Дмитрия Меркулова, с этой целью разрабатываются новые специальные программы.

Также в рамках дискуссии было рассмотрено отношение руководителей в регионах к молодёжным инициативам.

– Сначала разного рода тренинги, конкурсы новаторов, которые призваны выявить лидеров в молодёжных коллективах, руководство воспринимало настороженно.

**Многие работодатели «охотятся» именно за молодыми специалистами**

Но со временем отношение к инициативам стало меняться. Руководители в регионах видят значительный потенциал, который заложен в молодёжном движении, – сказала Юлия Смирнова. – Ряд руководителей активно вовлекает молодых в различные проекты, оказывают помощь, содействие, предлагают темы проектов, актуальные для предприятий и компаний в целом. Наша задача – включить энергию творческой инициативы в дела компании.

Разговор коснулся и таких тем, как наставничество. Потребность в наставничестве

и со стороны молодых, и со стороны опытных работников высока, но в связи со структурными изменениями в компании система работает недостаточно эффективно.

Говорили и о том, что сотрудников надо стимулировать к новаторству. Именно поэтому на дороге стали премировать вместе с молодыми специалистами ещё и руководителей подразделений, в которых занялись поиском новых технологий работы.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Также участники «круглого стола» обсудили, как собирать коллективы новаторов для решения узловых задач, если они разделены по разным дирекциям, как финансировать общие молодёжные программы и региональные слёты.

«Круглый стол» показал готовность молодых железнодорожников поднимать значимые вопросы и совместно с руководителями находить на них ответы.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

## ДОКУМЕНТЫ ЦИК

## Итоговый финансовый отчёт о поступлении и расходовании средств

избирательного фонда кандидата на должность Президента Российской Федерации Путина Владимира Владимировича

специальный избирательный счёт № 40810810700020008718 в Сберегательном банке Российской Федерации, ОАО, г. Москва, ул. Вавилова, 19

По состоянию на 2 марта 2012 года

Строка финансового отчёта	Шифр строки	Сумма, руб.	Примечание
1	2	3	4
1 Поступило средств в избирательный фонд, всего	10	434 282 756,02	
в том числе			
1.1 Поступило средств в установленном порядке для формирования избирательного фонда из них	20	400 805 471,02	
1.1.1 Собственные средства кандидата	30	0,00	
1.1.2 Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией	40	200 000 000,00	
1.1.3 Добровольные пожертвования гражданина	50	14 305 471,02	
1.1.4 Добровольные пожертвования юридического лица	60	186 500 000,00	
1.2 Поступило в избирательный фонд денежных средств, подпадающих под действие п. 2 и 6 ст. 58 Федерального закона от 10.01.03 г., № 19-ФЗ из них	70	33 477 285,01	
1.2.1 Собственные средства кандидата	80	0,00	
1.2.2 Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией	90	0,00	
1.2.3 Средства гражданина	100	407 285,00	
1.2.4 Средства юридического лица	110	33 070 000,00	
2 Возвращено денежных средств из избирательного фонда, всего	120	34 283 785,01	
в том числе			
2.1 Перечислено в доход бюджета	130	194 894,00	
2.2 Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших с нарушением установленного порядка из них	140	33 282 391,00	
2.2.1 Гражданиам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном документе	150	212 391,00	
2.2.2 Юридическим лицам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном документе	160	33 070 000,00	
2.2.3 Средств, превышающих предельный размер добровольных пожертвований	170	0,00	
2.3 Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших в установленном порядке	180	806 500,01	
3 Израсходовано средств, всего	190	399 853 821,51	
в том числе			
3.1 На организацию сбора подписей избирателей	200	0,00	
3.1.1 Из них на оплату труда лиц, привлекаемых для сбора подписей избирателей	210	0,00	
3.2 На предвыборную агитацию через организации телерадиовещания	220	208 972 740,17	
3.3 На предвыборную агитацию через редакции периодических печатных изданий	230	0,00	
3.4 На выпуск и распространение печатных материалов	240	118 384 082,20	
3.5 На проведение публичных массовых мероприятий	250	48 974 756,48	
3.6 На оплату работ (услуг) информационного и консультационного характера	260	0,00	
3.7 На оплату других работ (услуг), выполненных (оказанных) юридическими лицами или гражданами РФ по договорам	270	15 884 203,43	
3.8 На оплату иных расходов, непосредственно связанных с проведением избирательной кампании	280	7 638 039,23	
4 Распределено неизрасходованного остатка средств фонда пропорционально перечисленным в избирательный фонд денежным средствам	290	145 149,50	
5 Остаток средств фонда на дату сдачи отчёта (заверяется банковской справкой) (стр.310=стр.10+стр.120+стр.190+стр.290)	310	0,00	

## ВОПРОС ДНЯ

С нового учебного года в школах введут предмет «Основы религиозных культур и светской этики». Правильно ли его появление и начало изучения с четвёртого класса?

Любовь Шубина, начальник Новокузнецкой технической школы:

– Я убеждённый атеист, поэтому мое мнение может быть необъективным. Столь твёрдая точка зрения сформировалась в атмосфере советской эпохи, когда закладывалось мое мировоззрение. Уверена, такие школьные предметы, как астрономия, биология, химия, естествознание, история, противоречат Основам религиозных культур. Такой предмет надо изучать по жалению и отдельно, в воскресных школах. К введению религиозного направления с четвёртого класса отношусь отрицательно. С другой стороны, на свете происходят удивительные вещи. Вот моя 20-летняя дочь неожиданно стала глубоко верующим человеком. Сильное влияние на неё оказала моя сестра, которая пришла к Богу сразу, после своего сорокалетия.

Сергей Дацинский, специалист службы корпоративных коммуникаций ДВЖД:

– Одобряю и считаю, что в преподавании в школах основ православия – будущее России. Дети будут добрее, целомудренее. Да, православие – это жертвенность, то есть отказ от всего греховного в наших душах, от непотребных привычек, страсти и пороков. Откажись от зла – большого или маленького, откровенного или прикрытого видимостью добра – и сотвори милость. Ответить добром на зло всегда было сложнее. Но в этом и сила. А иначе мы попросту продолжаем множить зло, и общий конец очевиден. Естественно, уроки преподавания должен быть высоким и ответственным. И учитель этого предмета, несомненно, должен понимать суть религиозного учения.

Оксана Кочурова, диспетчер Челябинской дистанции пути:

– Думаю, что рано в четвёртом классе преподавать детям такой сложный предмет. В этом возрасте им не всё будет понятно. Взрослые-то, и те мечутся порой: верить – не верить. Думаю, что в религиозной культуре надо начать говорить в девятом классе. Пусть вырастут, позовутся. Тогда и сами выберут, что им нужно. Главное, чтобы это не было очередной модой.

Наталья Масеева, дежурный по парку станции Тобольск-Порт:

– Такой предмет необходим. Дети должны знать основы своей веры. Чем раньше ребёнок начнёт познавать религиозную культуру, тем лучше. А в 10–11 лет он будет впитывать знания осознанно. Детки сейчас продвинутые.

Инна Иванова, инженер сектора реализации молодёжных и оздоровительных программ Дирекции социальной сферы ЗАБЖД:

– Не считаю это правильным. Я знакома с тем, как ведут программу истории в рамках предмета «окружающий мир» и, надо сказать, многое подаётся неэтично, не всегда исторически верно. Чаще всего основной акцент делают на православной культуре, реже рассматривают буддистскую и мусульманскую. К тому же для обучения новому предмету придётся вводить отдельную должность – те специалисты, которые сейчас учат детей в начальной школе, не изучали эти предметы в институте. А подобное нужно специально изучать. Для того чтобы приглашать человека, нужны ставки. Мое мнение – у нас нет для этого нового предмета ни возможностей, ни базы, ни кадров. А уж если говорить о преподавании в школе религии как культуры, почему бы не быть мировой художественной культуре с изучением каких-то культурных памятников наследия?

Галина Распутина, начальник вокзала Падунские Пороги:

## БИАТЛОН

## Победа напоследок сезона

Анна Богалий-Титовец стала чемпионкой страны в индивидуальной гонке. Биатлонный сезон в России завершается чемпионатом страны, который стартовал в Увате Тюменской области. Соревнование получится длительным по времени и проходит на двух трассах. Сначала спортсмены выступают в Увате, а затем переберутся в Тюмень, где 7 и 8 апреля состоятся эстафеты и масс-старт.

Первыми на дистанцию вышли женщины в индивидуальной гонке на 15 км. Победу здесь одержала двукратная олимпийская чемпионка, представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец. На четырёх огневых рубежах Анна промахнулась лишь раз, при этом опередила на две секунды Екатерину Юрлову, которая отстрелялась без ошибок. Третьей стала Екатерина Глазырина, с двумя промахами уступившая победительнице более минуты.

— Перед чемпионатом России у меня было много перелётов, к тому же нужно было



Свой сезон Анна Богалий-Титовец закончила в ранге чемпионки России

пройти медицинское обследование в Москве, — рассказала Богалий-Титовец. — Но мыслей о том, чтобы пропустить чемпионат России, у меня не было. Надо приносить зачётные очки Новосибирской области, за которую я выступаю, к тому же есть обязательства перед спонсорами. Гонкой я, конечно, довольна. Чувствовала себя свежее, чем на предыдущих соревнованиях.

Стоит отметить, что это первая победа Анны в нынешнем сезоне в личных гонках. До этого она была первой на этапе Кубка мира, но в составе эстафетной команды.

## БАСКЕТБОЛ

## Подрезали «Крылья»

«Локомотив-Кубань» в рамках Профессиональной баскетбольной лиги дома обыграл «Красные Крылья» — 89:85. Эта встреча получилась напряжённой и интригующей, а победитель её определился только в овертайме. По ходу трёх четвертей железнодорожники пусть немного, но были лучше, что и выразилось в их преимуществе в счёте. Правда, оторваться хотя бы на десять очков у хозяев не получалось. Только они уходили вперёд, как «Крылья» сокращали отставание до минимума. Третья десятиминутка завершилась при счёте 58:54 в пользу «Локо». Концовка четвёртой четверти выдалась непростой, но за 20 секунд до финальной сирены краснодарцы были впереди на три очка, однако точный дальний бросок в исполнении лидера «Крыльев» Раши перевёл встречу в овертайм. Билстад Раши и в дополнительное время. Однако хозяева всё же смогли за две минуты до конца овертайма оторваться на несколько очков и добиться победы.

## ТРАМПЛИН

## Далёкий полёт

На чемпионате России по прыжкам на лыжах с трамплина, который прошёл в Чайковском (Пермский край), золотую медаль выиграл представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Васильев. Стоит отметить, что из-за сильного ветра соревнования были перенесены с большого трамплина на трамплин К-95. За два прыжка Васильев набрал 253 балла. Он опередил на три балла партнёра по сборной страны Илью Рослякова. В борьбе за «бронзу» Александр Сардыко выиграл у Антона Калинченко девять баллов. Ещё один представитель ЦСК «Локомотив» Рамиль Зарифуллин занял 38-е место. Стоит отметить, что за день до чемпионата прошёл финал Кубка России, где Васильев занял пятое место, а Зарифуллин стал 28-м. Уверенную победу тогда одержал Антон Калинченко, опередив на 24 очка Александра Сардыко, на 25,5 — Дмитрия Ипатова.

Подготовил Роман Вишнёв

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Весенние рубежи

КАК ПРАВИЛО, НАСТОЯЩИЕ АТЛЕТЫ И В УЧЁБЕ ЛУЧШИЕ



Фаина Сибгатуллина, начальник спортивного клуба МИИТа

В конце марта стартует традиционная, уже седьмая по счёту Московская универсиада. В ней примут участие сборные только 12 сильнейших вузов столицы. Среди них ведущий транспортный вуз страны — МИИТ. Рейтинг был определён по спортивным результатам и по общему количеству студентов, занимающихся спортом.

— Фаина Романовна, очередной цикл соревнований студенты традиционно начинают в сентябре. К сегодняшнему дню спортсмены клуба что-то уже завоевали?

— Замечу, что сезон мы открыли ещё в июле на чемпионате Европы по настольному теннису среди вузов, прошедшем в португальской Мадейре. Там наша женская команда в пятый раз подряд стала бронзовым призёром. Месяц спустя аспиранты института Камилла Гафурзянова, занимающаяся фехтованием, завоевала две золотые медали на Всемирной летней универсиаде в Китае: в командном и личном зачётах.

На этой же универсиаде в составе студенческой сборной России по спортивной гимнастике выступал и Александр Фафушкин. Медалей, правда, он не завоевал, но сам факт участия в столь престижных соревнованиях я всё равно хотела бы отметить. Ведь далеко не каждый вуз страны имел на универсиаде своих представителей. Такие вот наши успешные старты.

— Приятно, что первые победы сезона ваши воспитанники одержали на международных соревнованиях. А как обстоят дела на внутренних фронтах?

— В сентябре прошлого года мы пришли участие в соревнованиях, которые под эгидой общества «Буревестник» весь учебный год проходят в рамках Московских студенческих игр. В программе — 75 видов спорта. МИИТ участвует в 50. На данный момент в нашем активе три командных «золота» в художественной гимнастике и в фехтовании (мужчины и женщины). И две «бронзы», добытые женской сборной по настольному теннису и мужской командой по мини-волейболу.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что настоящие спортсмены и в



Фото: Павел Горячко

БАССЕЙН МИИТА НИКОГДА НЕ ПУСТИТ

— Водное поло — технически сложный вид спорта. Условия для его развития у вас есть?

— В наших успехах, если откровенно, заслуга спортивного клуба весьма скромная. В вузовском бассейне ватерполисты проводят только контрольные тренировки непосредственно перед соревнованиями. Основная работа идёт на базах своих профессиоナルных команд, к примеру в подмосковном «Штурме», где играют несколько наших студентов.

учёбе добиваются хороших результатов. Экзамены на сессиях, во всяком случае, они сдают и обходятся без «хвостов». Притом что большую часть учебного процесса ребята проводят на соревнованиях и соревнованиях в бассейне.

В том числе и в составе национальных команд.

— А есть среди ваших звёзд круглые отличники?

— Есть. Нынешней весной, к примеру, на красный диплом и «Серебряный знак» МИИТА реально претендуют студентки

СССР по боксу Вячеслава Щербакова. Она выплачивается десяти лучшим спортсменам, показавшим результаты «хорошо» и «отлично» в каждом семестре.

— Назовите основных конкурентов спортивного клуба МИИТА на предстоящей универсиаде.

— Они традиционные — это сборные Госуниверситета физкультуры и спорта, а также МГУ и МАИ. В программу соревнований входит 10 видов спорта, включая фитнес и аэробику, лёгкую атлетику, армспорт, стритбол, плавание и мини-футбол. И мы рассчитываем на победы и призовые места как в личном, так и в командном зачётах во всех видах программ.

— На ваш взгляд, где добывать награды сложнее: на универсиадах или на московских студенческих играх?

— На более скоротечных по времени универсиадах, где на каждый вид отводится всего два дня. Это требует от спортсменов предельной концентрации усилий и внимания.

— В июле в Лондоне стартуют XXX летние Олимпийские игры. Среди воспитанников вашего клуба есть кандидаты в олимпийские команды России?

— Надеюсь, что в Лондоне в составе сборной по фехтованию выступит Камилла Гафурзянова. А всеобщая любимица МИИТА — пловчиха и посол Игр в Сочи-2014 — Олеся Владыкина. Путёвку туда уже завоевала. Она примет участие в Паралимпийских играх-2012, которые начнутся 29 августа.

Беседовал Владимир Суэтин

## Лучшие спортсмены МИИТА становятся участниками престижных международных турниров

— Знаю, что в последнее время у вас пошла в гору гимнастика...

— Мы завоевали первое в истории вуза общекомандное «золото» на студенческом чемпионате России по художественной гимнастике. Успешный сезон, впрочем, мы проводим не только в профильной для нас «классике», но и в эстетической гимнастике: в феврале наша команда «Экспрессия» выиграла в Эстонии международный турнир серии Гран-при — «Мисс Валентайн».

Эта победа позволила нам в этом гимнастам отобраться не только на этапы Кубка мира и Кубок Европы среди студентов, но и на чемпионат мира (май, Испания). — Ред.) среди национальных команд.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что

пятого курса гуманитарного института нашего университета Альса Сабитова (художественная и эстетическая гимнастика) и Алёна Абаринова (пулевая стрельба).

— Какими заслугами надо обладать для того, чтобы заслужить этот знак?

— С первого по пятый курс надо учиться только на пятёрки, получать высшие баллы по курсовым работам, а также принимать активное участие в культурной и общественной жизни вуза.

— Ведущих спортсменов материально поощряете?

— Да. Руководство МИИТА регулярно выплачивает им денежные премии за занятые на соревнованиях призовые места.

Есть у нас и именная стипендия заслуженного мастера спорта и заслуженного тренера

помощником — Вячеславом Щербаковым.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что

настоящие спортсмены и в

учёбе добиваются хороших

результатов. Экзамены на сессиях, во всяком случае, они сдают и обходятся без «хвостов». Притом что большую часть учебного процесса ребята проводят на соревнованиях и соревнованиях в бассейне.

В том числе и в составе национальных

команд.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что

настоящие спортсмены и в

учёбе добиваются хороших

результатов. Экзамены на сессиях, во всяком случае, они сдают и обходятся без «хвостов». Притом что большую часть учебного процесса ребята проводят на соревнованиях и соревнованиях в бассейне.

В том числе и в составе национальных

команд.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что

настоящие спортсмены и в

учёбе добиваются хороших

результатов. Экзамены на сессиях, во всяком случае, они сдают и обходятся без «хвостов». Притом что большую часть учебного процесса ребята проводят на соревнованиях и соревнованиях в бассейне.

В том числе и в составе национальных

команд.

— А насколько успешны ваши подопечные в учёбе?

— Практика показывает, что

настоящие спортсмены и в

учёбе добиваются хороших

результатов. Экзамены на сессиях, во всяком случае, они сдают и обходятся без «хвостов». Притом что большую часть учебного процесса ребята проводят на соревнованиях и соревнованиях в бассейне.

В том числе и в составе национальных

команд.