

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

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

Молодые железнодорожники способны решать важные задачи отрасли совместно с опытными специалистами

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

27 марта 2012 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 50 (25011)	E-MAIL: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 знают, с кем взаимодействовать в портах, к примеру, для формирования сквозной тарифной ставки. Администрация порта коммерческой деятельностью не занимается. Если бы оператора 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 железной дороге – акционеры с менеджмента семь шкур снимут за разбазаривание их денег. Правда, в Минтрансе уверяют, что осознали свою ответственность за то, что до сих пор не удаётся состыковать 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 эксплуатационного депо Калининград

– Виталий Иванович, в чём состоит новшество в работе с персоналом на КЖД? – Мы несколько устостили действующее с 1 июня 2009 года положение об обязательном предсменном тестировании осмотрищиков грузовых вагонов. Так, если раньше каждый осмотрищик проходил проверку знаний

дважды в месяц, то теперь не менее трёх раз. Анализ результатов тестирования показал, что процент правильных ответов увеличился, что свидетельствует о повышении профессионализма работников. А проблемные вопросы мы включаем в план тестирования на следующий квартал, вводим дополнительные занятия по этим темам. – Как теория проверяется практикой? – В комплексе с ежедневным инструктажем по методам выявления неисправностей тележек вагонов дополнительные занятия и частая проверка знаний и навыков дают положительный результат. Увеличился процент выявляемости скрытых дефектов литых деталей тележек. За весь прошлый год в депо выявлено 15 неисправных боковых рам, а сейчас за неполные три месяца обнаружено уже 12. Предотвращены возможные тяжёлые последствия. К тому

же у нас ещё особая ответственность перед иностранными коллегами, странами-транзитёрами Литвой и Белоруссией. – Какие ещё действия планируете предпринять? – Есть договорённость с коллегами из вагонного эксплуатационного депо Смоленск о поставке на наши учебные полигоны двух боковых рам с трещинами в радиусе R 55, по которым по большей части и происходят изломы. Фотоматериалы и цветные аншлаги есть на рабочих местах, но вживую не все осмотрищики их видели. Заказали на пробу небольшую партию видеобороскопов – портативных приборов отечественного производства для визуального контроля труднодоступных для наблюдения мест. Если это будет хорошим подспорьем в работе, приборы будут приобретаться дополнительно. БЕСЕДОВАЛА ВЕРА БАШКАНОВА

Стратегия

Уточнение планов

Недофинансирование государством сети РЖД скажется на бюджете страны



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРЬКОВА

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НУЖДАЕТСЯ В КОРРЕКТИРОВКЕ. ПОКА ЖЕ В СВЯЗИ С ПОСТКРИЗИСНЫМИ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВНОСЯТ ИЗМЕНЕНИЯ ВО ВНУТРИКОРПОРАТИВНУЮ ГЕНЕРАЛЬНУЮ СХЕМУ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДО 2020 ГОДА.

Как говорилось вчера на заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД», которое провёл президент компании Владимир Якунин, поступающих инвестиций в инфраструктуру недостаточно. Владимир Якунин напомнил, что государственная стратегия развития отрасли создавалась ещё до кризиса 2008 года и теперь она далеко не во всём соответствует сложившимся экономическим условиям. Ряд принципов финансирования, предусмотренный этим документом так и не был реализован. Не было изменено тарифное регулирование и не введена инвестиционная составляющая при сокращении бюджетного финансирования. Поэтому компания не располагает необходимыми средствами для реализации основных за-

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 возможностей РЖД может привести к тому, что спрос на перевозки не будет удовлетворён. В результате к 2015 году ежегодные денежные потери федерального бюджета достигнут 200 млрд руб. Поэтому Владимир Якунин считает необходимым актуализировать «Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года». Как отметил начальник департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Валерий Веремеев, без учёта работ в преддверии футбольного чемпионата, строительства новых магистралей компании на обновление и развитие сети и тягового подвижного состава требуется 0,7% от ВВП, а для нормальной работы ОАО «РЖД» желательно ежегодно направлять 1–1,5% от ВВП.

К 2020 году неосвоенный объём перевозок может возрасти до 400 млн тонн, при этом ежегодные потери бюджетной системы составят 350 млрд руб. Генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Фёдор 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 отвечала бы потребностям экономики в перевозках. Также будут точно определены финансовые потери компании, федерального бюджета и крупнейших грузоотправителей, в случае если из-за состояния инфраструктуры не удастся обеспечить планируемые на 2015 год грузоперевозки.

Владислав Кукреш

Перевозки

Повод для оптимизма

В МАРТЕ ЗАДАНА ОБНАДЁЖИВАЮЩАЯ ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ

В СВЯЗИ С НОРМАЛИЗАЦИЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ОБСТАНОВКИ И ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ НА БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ ПРИСТУПИЛИ К АКТИВНОМУ ВОСПОЛНЕНИЮ ФЕВРАЛЬСКОГО ОТСТАВАНИЯ В ПОГРУЗКЕ.

Об этом шла речь в понедельник на оперативном совещании в ОАО «РЖД», которое провёл президент компании Владимир Якунин. Как сообщила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, к утру понедельника плановое задание по погрузке на сети было превышено на 2,286 млн тонн, или на 2,6%, что даёт веские основания для оптимистичных прогнозов по итогам месяца. Каналогичному периоду прошлого года прирост составил 3,9%, к предыдущему февралю – 4,9%. Начальник Центральной дирекции управления движением



ФОТО: СЕРГЕЙ РЕЗНИН

Грузовая база апреля позволяет грузить 3,6 млн тонн в сутки

Павел Иванов сообщил, что заданные с начала месяца темпы погрузки определили и увеличили передачи вагонов. Общая передача в марте выполняется на уровне 101,2% к плану, по сравнению с прошлым годом передача увеличилась на 3,8%.

На 3,2% к уровню прошлого года вырос и грузооборот, а к плану этот показатель выполняется на уровне 102,5%. В то же время по отношению к докризисному 2007 году мартовское отставание по-прежнему ощутимо (–4,9%), причём по внутренним пере-

Лента новостей

Год на перемены

Президент Дмитрий Медведев поручил правительству за 12 месяцев провести реорганизацию крупнейшей в стране телекоммуникационной компании «Ростелеком». Соответствующий указ, подписанный главой государства 24 марта, опубликован в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации. Согласно документу преобразование должно заключаться в присоединении к «Ростелекому» холдинга «Связьинвест», при этом контроль государства совместно с Внешэкономбанком должен быть обеспечен на более чем 50% обыкновенных акций «Ростелекома». На сегодняшний день «Связьинвесту» принадлежат 43,37% обыкновенных акций «Ростелекома», Росимуществу – 7,43%, Внешэкономбанку – 2,45%. Согласно документу «Связьинвест» исключается из перечня стратегических предприятий. Указ вступает в силу со дня подписания.

Волнение земли

Подземный толчок магнитудой 4 балла зафиксирован вчера в Туве, сообщает Геофизическая служба СО РАН. По данным сейсмологов, землетрясение с координатами в эпицентре 51.73 северной широты 95.98 восточной долготы – в 105 км к востоку от Кызыла произошло в 12.29 мск. После сильного землетрясения 26 февраля случилось более 90 подземных толчков разной силы – в частности в Бурятии, Иркутской области, Хакасии, Красноярском крае и Кузбассе. Вчера Геологическая служба США сообщила о подземных толчках магнитудой 5,3 балла на Чукотке.

Субсидии на телевизор

Минкомсвязь предлагает создать общественное телевидение на метровой частоте одного из существующих каналов. На слушаниях в Общественной палате заместитель министра связи и массовых коммуникаций Александр Жаров заявил, что новый канал должен быть общедоступным и для этого ему будет предоставлен специальный статус, позволяющий охватывать максимально возможную аудиторию и вещать бесплатно. Чиновник отметил, что распространение сигнала в городах с населением менее 100 тыс. человек очень затратно и эту проблему предполагается решить за счёт выделения субсидий оператору связи.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

возкам оно достигает 8,4%, а вот экспорт вырос на 6,1%. Среди товарных групп докризисный уровень преодолели только уголь и нефть, как при перевозках внутри страны, так и в отправлениях на экспорт. По данным ЦФТО, набранные в последнее время темпы позволят завершить март со среднесуточной погрузкой на уровне 3,51 млн тонн против утверждённых планом 3,418 млн тонн. Что касается предстоящего апреля, то имеющаяся грузовая база позволяет отгружать 3,6 млн тонн в среднем в сутки. Однако, исходя из реальных возможностей, предлагается возместить задание на уровне 3,518 млн тонн. С учётом имеющегося запаса по итогам уже четырёх месяцев возможно обеспечить положительную динамику с плюсом на 3,5%, с превышением запланированного ранее по году прироста на 0,8%. ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО



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 Тракторострой 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 Ласьява.

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

СИТУАЦИЯ

Скованы льдом

Затянувшаяся зима создала пробки на подходе к малым портам



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Сегодня в адрес Ейска, Таганрога, Азова и других малых портов Азово-Черноморского бассейна на Северо-Кавказской дороге простаивает около 2300 вагонов. Кроме «брошенных» поездов, на дороге существует проблема и большого скопления гружёных вагонов на припортовых станциях.

По мнению начальника Логистического центра Северо-Кавказской дирекции управления движением Романа Бабкина, основная причина простоев – 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 ней обращались, – сетует начальник станции Таганрог-2 Юрий Войников. – Из-за сложной ледовой обстановки в порту сейчас полностью отсутствует флот, а все ёмкости заполнены. Кроме того, из-за сильного ветра работа кранов прекращается даже при наличии судов. Так было в ночь с пятницы на субботу.

Непростая ситуация и на станции Темрюк, где стоят 179 цистерн с грузом. – Сегодня у нас скопилось около ста цистерн со скиженным газом, 48 – с химическим грузом в адрес ООО «Росхимтрейд» и 30 цистерн с тем же грузом в адрес ООО «Каргохим», – рассказал начальник станции Темрюк Сергей Озеранский. – Химические грузы сливаются только по прямой схеме «вагон – борт», и буквально на днях мы отгрузили три судна. До конца месяца других судов под них не ожидается.

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 собиралось 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 скорого потепления в районе портовых акваторий. В ближайшее время в ночные часы здесь по-прежнему будет минус.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

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.

АГМП предлагает предоставить дополнительные целевые льготы крупным предприятиям страны для покупки грузовых вагонов. По словам президента Союза товаропроизводителей и экспортёров Казахстана Николая Радостовца, казахстанские производители лишь на 70% обеспечены вагонным парком, необходимым для минимально стабильной работы.

«Мы вынуждены в какой-то период увеличивать поставки, когда есть вагоны, в другое время мы вынуждены проставивать. Эта нестабильность нам не позволяет динамично работать, системно, – сказал он. – Нужно собрать крупных инвесторов в республике и предложить им ускорить закупку вагонного парка в ближайшие

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 приходиться по тысяче вагонов, и до ноября процедура закупок закончится», – отметил он.

Кроме того, внутренние производители 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.

Нигматжан Исингарин 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 No 101 (2003 г.). Сварочная установка типа К900 У1 для контактной сварки, заводской No 38. На сегодняшний день сварено ~ 3300 стыков, при наработке (ПРСМ-4) 2820 м.ч. Машина находится в исправном состоянии.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады 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, выдвигной лебедкой, полуавтоматической электро-сваркой ТХ-240, бензиновым генератором SDMO модели LX3000.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады сварщиков алюминотермитом. Вагон оборудован складом для хранения-транспортирования материалов, верстаком с шлифовальным станком, переносным гайковертом Geismar MIW2 (2 шт.), рельсорежным станком Geismar MTZ350-S (2 шт.), гратоснимателем Geismar ESN3-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)

РЕКЛАМА

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, питаться. 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 Роспрофжела, 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 Роспроф-

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 обязательные, 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-

Отраслевым соглашением для них предусмотрены

льготы, четыре из которых обязательные,

пять – рекомендуемые

жела 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 Читминов, руководство ВРК-1 знакомо с ситуацией. «Сейчас вопрос решается, поднимался он и на общей профсоюзной конференции компании. Будет справедливо, если люди,

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

СОТРУДНИЧЕСТВО

По «бомбилам» ударят рублём

Нелегальных таксистов выгонят с привокзальных стоянок

Такси не смогут находиться на привокзальных площадях Москвы без специального разрешения.

Соответствующее соглашение подписали департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и филиал ОАО «РЖД» – Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ).

Документ предусматривает организацию у вокзалов стоянок для такси. При этом официальные таксомоторные компании Москвы и Московской области смогут находиться на стоянках бесплатно, а нелегальным таксистам въезд на них будет запрещён.

Напомним, что с 1 сентября 2011 года все таксисты и таксомоторные компании в России должны были получить разрешение на осуществление перевозок пассажиров и багажа.

Как пояснил «Гудку» начальник сектора коммуникаций Дирекции железнодорожных вокзалов Дмитрий Писаренко, в соответствии с подписанным соглашением силами дирекции будут оборудованы и обустроены специальные стоянки для легковых такси и схемы проезда к ним. Ожидается, что все работы будут завершены уже к началу лета.



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗИНЧЕВ

«Чтобы нелегальные таксисты не парковали свои машины где-то поблизости, по периметру стоянок будут курсировать эвакуаторы. Таким образом, нелегалам будет невыгодно работать рядом с вокзалами», – отметил он.

Реестры таксомоторных перевозчиков, получивших разрешение, ДЖВ получит у департамента транспорта. «Пока списки находятся в разработке», – отметили в департаменте.

«При этом в случае несанкционированных действий со

Движение такси близ вокзалов организуют по особой схеме

стороны сотрудников, осуществляющих допуск на стоянки привокзальных территорий, перевозчики смогут обращаться в Управление организации и контроля легковых пассажирских таксомоторных перевозок департамента транспорта», – добавили в департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Марьяна Балашкина

Справка «Гудка»

По данным столичной мэрии, количество легальных такси в Москве увеличилось с 7 тыс. в прошлом году до 13 тыс. в этом. По прогнозам городских властей, к концу 2012 года легальный парк может достигнуть 20 тыс. машин.



## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## К путевым работам готовы

В Тюменском регионе Свердловской магистрали в 2012 году в ходе летних путевых работ различными видами ремонта планируется обновить более 100 км пути.

Основные силы будут направлены на ремонт Тюменского и Ишимского участков пути с интенсивным движением пассажирских и грузовых поездов. В частности, будет отремонтировано семь перегонов. Капитальные вложения в реконструкцию пути составят порядка 1,6 млрд руб.

Сегодня идёт подготовка к летним путевым работам, которые начнутся в Тюменском регионе СвЖД 16 апреля с перегона Вагай – Омутинская.

На базы путевых машинных станций завезено порядка 210 тыс. куб. м щебня. На некоторых участках асбестовый балласт заменят щебёночным, надёжным и долговечным. Одновременно будут вырезать балласт, укладывать разделительный слой и рельсошпальную решётку.

## Услуги для пассажиров

В феврале на вокзале Нижнего Новгорода Горьковской дороги организована специальная зона для более комфортного и длительного пребывания пассажиров. На вокзалах Ижевска и Канаша также функционируют залы повышенной комфортности. В залах ожидания вокзалов Нижнего Новгорода, Арзамаса, Навашино, Шахуньи и Казани предоставляется услуга проката настольных игр.

## Трансформаторы для «Заречной»

Владивостокский морской торговый порт обработал тяжеловесный груз, предназначенный для строящейся в Нижнем Новгороде электрической подстанции ГЖД «Заречная».

Два трансформатора южнокорейского производства массой по 116 тонн каждый были выгружены с судна и установлены на специализированные железнодорожные транспортёры для дальнейшей их доставки в столицу Приволжского федерального округа.

Перевалка основывалась на спаренной работе двух порталных кранов Gottwald грузоподъёмностью 63 и 100 тонн, работа которых синхронизировалась траверсом-балансиром.

Трансформаторы поднимали с помощью четырёх специальных строп-лент, грузоподъёмность каждой из которых составляет 70 тонн.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## Полёт

## Воздушное перемирие

Россия и Белоруссия договорились временно возобновить авиасообщение

Проблемы, которые привели к задержке рейсов между Москвой и Минском, будут урегулированы в течение недели.

Полёты были прерваны утром в понедельник из-за взаимного отзыва разрешений. В министерстве транспорта и коммуникаций Белоруссии сообщили, что взаимный отзыв разрешения на полёты у ведомства и Росавиации произошёл потому, что стороны не смогли договориться о количестве авиарейсов в каждую сторону.

Уже через несколько часов белорусская сторона заявила, что перелёты будут временно возобновлены до 29 марта, когда представители обеих сторон обсудят все проблемные вопросы на встрече в Москве. Все авиа-

компания, которые осуществляли полёты в Белоруссию, подтвердили разрешение белорусской стороны на продолжение работы. С 26 марта в список авиаперевозчиков на белорусском направлении добавилась компания «ЮТэйр», и в результате суммарное количество ежедневных рейсов с российской стороны в Белоруссию должно было составить пять ежедневных рейсов (3 – «Аэрофлот», 1 – «ЮТэйр», 1 – «Сибирь») и четыре – с белорусской стороны. До 26 марта российские авиакомпании совершали в Белоруссию по четыре рейса ежедневно (3 – «Аэрофлот», 1 – «Сибирь») – именно против нарушения симметричного количества рейсов и протестует белорусская сторона.

В пресс-службе Минтранса сообщили, что Россия предлагает снять

все ограничения как по количеству назначенных перевозчиков, так и по частоте и географии полётов.

Эксперт аналитического агентства «Инвесткафе» Кирилл Маркин сообщил «Гудку», что в основе разногласий лежат коммерческие интересы обеих авиакомпаний. «Основная проблема заключается в том, что стороны не находят возможностей для того, чтобы договориться путём конструктивных переговоров, и в результате заложниками подобных разбирательств оказываются рядовые пассажиры. Проблему нужно решать принципиально, поскольку ситуация может повториться и второй стороной конфликта может оказаться компания из любой другой страны СНГ», – пояснил Кирилл Маркин.

Михаил Белый

## ПРОЕКТ

## Игровой доступ

В КРАСНОЯРСКЕ МОЖЕТ РАЗВЕРНУТЬСЯ МАСШТАБНАЯ СТРОЙКА

КРАСНОЯРСК ОДОБРЕН НА СОИСКАНИЕ ПРАВА ПРОВЕДЕНИЯ XXIX Всемирной зимней Универсиады в 2019 году. В связи с этим даны поручения о подготовке конкретных предложений в правительство, в том числе по развитию железнодорожного транспорта в Красноярском крае.

– Для этого потребуются дополнительная перевозка стройматериалов и доставка спортсменов и зрителей на объекты. Мы уже подали ряд предложений, – говорит начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт. – При этом мы понимаем, что реализация проекта требует немалых вливаний. Поэтому все предложения должны быть рассчитаны на долгую перспективу, чтобы они не утратили своей значимости для города и края после Универсиады. Это было нашей приоритетной задачей в ходе разработки.

Изобретать велосипед не пришлось – на идею игр легко легли предложения по реализации проекта Красноярской агломерации, который обсуждается КрЖД, краевыми и городскими властями уже давно.

В первую очередь это прокладка железной дороги от станции Бугач, что в черте города, до аэропорта Емельяново (12 км).

– Линия, движение поездов на которой будет организовано по принципу аэроэкспресса, станет ключевым звеном в схеме транспортного обеспечения Универсиады. Ведь спортивные делегации и болельщики будут прибывать преимущественно по воздуху, – рассказал заместитель главного инженера КрЖД Александр Субботин.

По условиям Универсиады время в пути между аэропортом и объектами должно быть не более часа. Оно будет удовлетворено. По железной дороге расстояние от аэропорта до города короче почти в 2,5 раза, чем по автодороге.

Помимо Универсиады, предложение сочетается с краевым проектом создания в Емельянове грузопассажирского авиахаба с формированием международного транспортно-логистического узла. Наличие железной дороги позволит не только перевозить пассажиров, но и уменьшить транспортную составляющую в стоимости авиатоплива. Предварительно новая схема доставки удешевит горячее на 40%.



Станция Красноярск – одно из звеньев внутригородского кольцевого маршрута

Примерная стоимость линии к аэропорту 1,9–2,5 млрд руб., в зависимости от развития конечного пункта.

Ещё одна задача – обеспечение бесперебойного сообщения между местами проживания (Деревня Универсиады, гостиницы) и спортобъектами.

– Только электропоезд, минуя пробки, в любую погоду способен без задержек доставить пассажиров в центр города и на станции, приближённые к спортивным объектам, – убеждён гендиректор ОАО «Краспригород» Петр Овсянников. – У станции Бугач расположены академия биатлона, лыжные трассы, и, возможно, именно здесь будет построена Деревня. От станции Енисей рукой подать до горнолыжных и санных трасс. А станция Красноярск-Северный соседствует с ледовой ареной.

Названные станции – часть уже существующего внутригородского кольцевого маршрута, соединяющего отдалённые районы с центром. Сегодня движение кольцевых электропоездов происходит по усечённой схеме. Для удобства пассажиров, добирающихся утром и вечером на работу

Только электропоезд, минуя пробки, в любую погоду способен без задержек доставить пассажиров

и с работы, «Краспригород» организовал дополнительные маршруты в часы пик.

Однако для Универсиады этого недостаточно. По «Рекомендациям для утверждения заявки на право проведения Всемирной зимней Универсиады» в Играх могут принимать участие до 3 тыс. участников с учётом официальных представителей команд. Если прибавить болельщиков, то счёт прибывших в Красноярск гостей пойдёт на десятки тысяч. Они разместятся в го-

стиницах в разных районах города и за его пределами, откуда им потребуется быстро перемещаться к местам соревнований.

Для организации равномерного движения внутригородских электропоездов с интервалом не более 30 минут, а также для создания комфортных условий пассажирам необходимо развитие инфраструктуры. Это и стало вторым предложением КрЖД к проведению Универсиады.

В частности, строительство соединительных путей у станции Бугач и остановки Сады исключит «угловые заезды» электропоездов. Необходимы реконструкция остановочных пунктов в черте города, строительство новых павильонов, совмещённых с остановками автотранспорта. Предполагается строительство пассажирского пересадочного узла, совмещённого с конечной остановкой автобусов, где будут созданы условия для отдыха водителей и обслуживающего персонала автотранспорта.

Наконец третье предложение – организация пригородного сообщения между Красноярском и его спутниками Сосновоборском и Железногорском. Соединяющая их линия (её собственник «Росатом») сегодня годится лишь для грузовых перевозок. Значит, нужно построить платформы, отремонтировать пути.

КрЖД к реализации проекта готова. Тем более что он и в дальнейшем будет пользоваться спросом жителей Сосновоборска и Железногорска, ежедневно приезжающих в краевой центр на работу и учёбу. По данным регионального министерства транспорта, их число уже достигает 40 тыс.

Сегодня все перечисленные предложения на рассмотрении у главы города и в ведомствах. На КрЖД надеются, что Универсиада не только объединит юных спортсменов со всего мира на красноярской земле и станет ярким этапом в развитии мирового студенческого спорта, но и свяжет воедино железнодорожными нитями города, границы между которыми в силу социально-экономических причин уже давно размыты.

Александра Конькова

## КЛЮЧЕВАЯ ТЕМА ФОРУМА

30 мая – 1 июня 2012  
СОЧИ, отель Radisson Lazurnaya

Пространство 1520: формула роста в системе экономических и торговых союзов



Генеральный партнер

Стратегический международный партнер

Официальный международный партнер

Международный партнер

Стратегический партнер



Генеральная строительная компания

Партнер

Партнер

Партнер



Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»



Спонсор круглого стола

Спонсор круглого стола

Генеральные информационные партнеры

Организатор



VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

тел.: +7 (495) 988 1800  
www.forum1520.ru

Реклама

# ТРАНСРОССИЯ

17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

24 – 27 АПРЕЛЯ 2012  
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

ПОЛУЧИТЕ  
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА  
www.transrussia.ru

Организатор: ITE Moscow  
Тел.: +7 (495) 935 7350  
Факс: +7 (495) 935 7351  
transport@ite-expo.ru

При поддержке:  
Министерство Транспорта Российской Федерации

Генеральный спонсор: ПЛАСКЕ ПЛАСКЕ  
Генеральный информационный партнер: РЖД партнер

Стратегический медиа-партнер: 5 ЛЕТ ТРАНСПОРТ



Регулирование

# К единым регламентам

## Необходимо повысить ответственность производителей за изготовление продукции

ОАО «Российские железные дороги» совместно с НП «Объединение производителей железнодорожной техники» и Союзом машиностроителей России принимает все необходимые меры по стабилизации положения с качеством эксплуатируемой на железных дорогах России продукции.

На регулярных совместных мероприятиях, в том числе с использованием площадки комитета по качеству НП «ОПЖТ», Союза машиностроителей России, рассматриваются вопросы координации производителей в области качества, формирования систем технического регулирования и национальных и отраслевых стандартов в области железнодорожного машиностроения, а также создания нового поколения подвижного состава и высокотехнологичной продукции на основе инновационного развития. Комитетом по качеству НП «ОПЖТ» при поддержке Союза машиностроителей России ведётся работа по совершенствованию управления производством предприятий на основе специально проводимой политики по качеству.

Естественно, решение таких масштабных задач невозможно без внедрения наиболее прогрессивных международных стандартов, и в первую очередь стандарта железнодорожной промышленности IRIS. Работа по его внедрению началась НП «ОПЖТ» совместно с Европейским союзом железнодорожной промышленности UNIFE и группой IRIS на предприятиях железнодорожного машиностроения с 2007 года. IRIS – это инновационный стандарт, который является мощным инструментом повышения эффективности бизнеса и качества железнодорожной техники. Его внедрение позволяет снизить издержки на протяжении всего жизненного цикла продукции и повысить конкурентоспособность производителей.

В настоящий момент работы по внедрению стандарта активно ведутся на 72 предприятиях железнодорожной промышленности. Сертифицировано уже три предприятия – Ижевский радиозавод, МТЗ «Трансмаш», «Бомбардье транспортеш» («Сигнал»). В 2012 году планируется под-



ФОТО: ИАМБЕР ГОРБАТОВ

готовить к сертификации ещё 10 предприятий.

Одной из острых проблем обеспечения безопасности поставленной продукции стало массовое применение комплектующих изделий и узлов, не соответствующих установленным требованиям, но имеющих сертификаты соответствия. Такое положение имеет место практически во всех отраслях промышленности, начиная с производства продуктов питания и заканчивая строительством сложной технической продукции.

Поэтому сегодня требуется системная работа, направленная на повышение ответственности изготовителей за качество поставленной продукции. Эта проблема была рассмотрена на совместном совещании НП «ОПЖТ» и Союза машиностроителей России 16 февраля текущего года, где присутствовало более 160 участников, в том числе представители Российской академии наук, ведущих научных организаций, Росжелдора, Ространснадзора, предприятий – изготовителей крупного вагонного литья, включая руководителей, глав-

Сегодня работы по внедрению стандарта ведутся на 72 предприятиях

ных металлургов и заместителей директоров по качеству. Были приняты решения, направленные на совершенствование законодательной и нормативной базы, проведения расчётов, проектирования и испытания этого рода продукции, модернизацию литейного производства, внедрение системы гарантийного обслуживания и страхование рисков нарушений.

Нам нужно реализовать конкретные предложения по изменению законодательства. Так, в целях повышения ответственности за ущерб от причинения вреда в случае необеспечения безопасности продукции мы предлагаем внести изменение в Федеральный закон 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», дополнив статью 20 об ответственности собственников железнодорожного подвижного состава за обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Предлагаем также дополнить пункт 1 статьи 17 этого закона

следующим абзацем: «Изготовитель подвижного состава и организация, осуществляющая ремонт, выпускающие обращение (передающие покупателю и/или заказчику) единицу подвижного состава, подтверждают полное соответствие передаваемой единицы подвижного состава обязательным требованиям в сфере технического регулирования и несут ответственность за вред, причинённый в результате несоответствия продукции обязательным требованиям, возникший по их вине».

В настоящее время сложилась практика, когда изготовители подвижного состава и организации, осуществляющие его ремонт, уходят от ответственности за вред, причинённый в результате несоответствия продукции обязательным требованиям, возникшим по их вине. Предлагаемое дополнение обязывает указанные предприятия в полной мере соблюдать все требования по безопасности, предъявляемые к подвижному

составу, и нести ответственность за их несоблюдение.

В целях принудительного отзыва продукции следует внести в этот закон изменение, предоставляющее возможность органам по надзору и контролю осуществлять принудительный отзыв продукции в досудебном порядке при возникновении угрозы безопасности движения. В случае невыполнения пред-

184-ФЗ «О техническом регулировании» положением о том, что маркировкой каждой единицы продукции знаком обращения на рынке изготовитель подтверждает безопасность этого изделия и его соответствие установленным требованиям и несёт ответственность за вред, причинённый в результате несоответствия продукции обязательным требованиям, возникший по его вине.

### IRIS – это инновационный стандарт, мощный инструмент повышения качества продукции

писания в установленный срок орган государственного надзора вправе принять решение о приостановлении эксплуатации и изъятии из обращения опасной продукции. Изъятию подлежит продукция, идентифицированная по времени выпуска или принадлежности к однородной партии продукции, произведённой с нарушениями требований безопасности.

Предлагаем также дополнить статью 27 Федерального закона

Российские предприятия, поставляющие железнодорожную технику, далеко не полностью покрывают потребности российского железнодорожного транспорта, а поставка некоторых видов комплектующих из зарубежных стран достигает 50% потребности, в том числе и боковых рам тележек грузовых вагонов.

Кроме того, в условиях эксплуатации единой сети колеи 1520 мм на территории стран

СНГ по территории России курсируют вагоны, принадлежащие другим странам. Это ставит перед железнодорожниками задачу распространить единые нормативы и вышеуказанные меры на все страны СНГ, т.к. только таким образом можно добиться безопасной эксплуатации. В настоящее время это возможно только путём принятия единых технических регламентов и применяемых совместно с ними межгосударственных стандартов. Для этой цели необходимо подготовить и принять соответствующее постановление Совета глав правительств. Советом по железнодорожному транспорту уже одобрены единые технические регламенты, и их введение поддержано также Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации государств – участников СНГ. Упомянутое выше постановление должно также предусматривать формирование единой системы технического регулирования в сфере железнодорожного транспорта, имея в виду, кроме единых требований и методик испытаний, введение единых правил аккредитации и оценки соответствия, а также создание для учёта специфики железнодорожного транспорта единой системы нотификации органов по оценке соответствия, аккредитованных в национальных системах аккредитации.

Для усиления ответственности по допуску на рынок железнодорожного транспорта колеи 1520 мм нотифицирующих органов по сертификации целесообразно проект Федерального закона «Об аккредитации» дополнить положением о том, что признание результатов аккредитации (взаимное признание) также может осуществляться посредством взаимной аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в национальных системах аккредитации или посредством нотификации органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), осуществляемой Международными или региональными нотифицирующими органами для целей обязательного подтверждения соответствия.

**Олег Сеньковский,**  
руководитель аппарата Комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России

## РЕМОНТ

### «Ахиллесова пята» вагона

В пассажирском депо пытаются продлить жизнь гидравлическим гасителям колебаний

Статья стала победителем конкурса публикаций дорожных газет за февраль в номинации «Лучший аналитический материал»

Из-за сильных морозов и снегопадов, на которые оказалась щедра нынешняя зима, некоторые устройства ходовой части пассажирских вагонов начинают выходить из строя.

По словам Дмитрия Антонюкова, начальника пассажирского вагонного депо Саратов, одним из самых слабых узлов вагона являются гидравлические гасители колебаний.

Они предназначены для смягчения резких колебаний вагона, возникающих в пути следования. У стандартного пассажирского вагона установлено четыре гасителя – по два на каждой вагонной тележке.

Гасители колебаний ремонтируются по плану во время прохождения пассажирским вагоном ТО-3. После чего гидрогасители вместе с стальными узлами вагона должны исправно функционировать 365 дней, то есть целый год – вплоть до следующего технического осмотра. Такой большой интервал узаконили с февраля 2010 года приказом министра транспорта РФ Игоря Левитина. Раньше ТО-3 пассажирские вагоны проходили дважды в год. И вот теперь техосмотр третьего цикла для них, как день рождения, – только раз в году.

Что же получается? Получается, что те же самые детали, не претерпевшие каких-либо конструктивных изменений, в частности гасители колебаний, должны теперь вместо



Осмотрщик вагонов Сергей Слепов проверяет гаситель колебаний на излом

прежних шести месяцев честно отработать вдвое дольше. Однако на практике происходит иначе: далеко не все гасители «доживают», как положено, до своего планового ТО-3. Железка просто не выдерживает непредусмотренной нагрузки и начинает ломаться по самым разным причинам и, как правило, в самый неподходящий момент.

– Вообще-то саму конструкцию гасителей колебаний нельзя назвать совершенной, – считает Дмитрий Антонюков. – Зимой, например, во внутреннюю часть гидро-

гасителя может забиваться снег. Вместе с сильными морозами это может привести к его заклиниванию.

Заклинивший гаситель, который не амортизирует, как положено, в теории может разорвать сварной шов, соединяющий его с балкой вагонной тележки. Чтобы не допустить столь печальных последствий, осмотрщики вагонов уделяют особое внимание этому «капризному» элементу ходовой части вагона. Гаситель считается неисправным, если на нём появились следы утечки

масла или на его корпусе имеются более чем трехсантиметровые потёртости.

– Я неоднократно обнаруживал заклинившие гасители колебаний, – признаётся Сергей Слепов,смотрщик вагонов эксплуатационного участка Саратов-пассажирский. – Последний раз, проверяя гаситель на излом, признал его неисправным из-за того, что его кожух треснул.

При обнаружении неисправности гидрогасителя осмотрщики ставят на нём крестик мелом. Поменять неисправный гаситель колебаний при наличии нового под силу любому слесарю. Но в том-то и беда, что пассажирские вагонные участки и депо испытывают проблемы со снабжением.

– Наше предприятие снабжается плохо, – сетует инженер пассажирского вагонного депо Саратов Павел Клинов. – Во всём мире, если производству нужны какие-либо детали, они поставляются в течение одного, максимум двух дней – по одному телефонному звонку. А нам приходится ждать необходимого иной раз по два месяца! Пока заявка отправится в «Росжелдорснаб», пока те наработаю себе поставщиков и объявят тендеры, пройдёт немало времени. Такие трудности испытывает не только наше депо.

Как бы то ни было, осмотрщики вагонного эксплуатационного участка Саратов-пассажирский признаются, что неисправные гасители колебаний обнаруживают чуть ли не каждую смену. Их отправляют в депо для внеочередного ремонта. Чтобы посмотреть, каким образом их ремонтируют, корреспондент газеты отправился в пассажирское вагонное депо Саратов.

В самом начале деповчане разбирают гаситель, а потом сортируют все детали на

две группы: внутренние (клапаны, штоки, направляющие головки цилиндра, сальниковые устройства) и наружные (головки, защитный кожух, корпус). После мойки и сушки они, отдельно друг от друга, раскладываются на столе для дефектации, то есть для тщательного осмотра и проверки на наличие дефектов. Затем определяется объём наплавочно-восстановительных работ. Повреждённые или изношенные детали и узлы направляются в сварочное или механическое отделение, а деформированные резиновые детали заменяются новыми или просто исправными. После окончательной сборки и заправки маслом обновлённый гаситель испытывают на стенде «ЭНГА».

– На этом стенде в течение 30 секунд происходит имитация реальной работы гасителя, – объясняет Василий Красиков, слесарь участка по ремонту гидравлических гасителей колебаний. – Если все показатели в норме, он считается годным для эксплуатации.

Для того чтобы максимально подготовить гидрогасители к работе в реальных условиях, в пассажирском вагонном депо Саратов на них устанавливают так называемые силовые уплотнители. Они защищают внутреннюю часть гасителя от попадания снега и пыли и таким образом продлевают срок его службы. На сегодняшний день почти каждый второй гаситель колебаний, который установлен в ходовой части пассажирских вагонов поездов формирования Приволжского филиала ОАО «ФПК», уже модернизирован таким образом.

**Алексей Шмалей,**  
корреспондент газеты «Железнодорожник Поволжья»  
**Фото автора**



## 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 грузонапряженностью

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

Увеличить срок службы верхнего и нижнего строения пути, снизить 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 грузонапряженностью.

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 компании 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 пробелы, 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 компании должен будет в ближайшей перспективе заняться усилением несущей способности земляного полотна, улучшить до сих пор низкое качество материалов, а также и самого ремонта. На 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-за которых нередко путь изнашивается быстрее.

Полосу подготовил  
**Владислав Кукреш**

### Инновации

# Прогресс и практика

СОВЕРШЕНСТВУЮТСЯ ТЕХНОЛОГИИ РЕМОНТА



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

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 машинная станция 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 плиты бесстыкового 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 Мо-

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 путейцев, так что вместо 86 монтеров 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.

### По итогам успешной эксплуатации новой тележки рационализаторам выдали премии

По итогам её успешной эксплуатации рационализаторам выдали премии по 30 тыс. руб. Теперь же ПМС-55 готовится пустить на рельсы ещё одну машину – станок для монтажа скреплений АРС. Сегодня вместо этого устройства на путевых работах применяются громоздкие тяжёлые приспособления, управлять которыми должны сразу несколько человек. С новым же станком может справиться даже один путеец.

Начальник ПМС-96 Московской ДРП Юрий Шемелёв рассказал «Гудку», что его работники внимательно отслеживают появление на соседних станциях инновационной техники. В частности, кое-что перенимают и у ПМС-55. При этом ПМС-96 не только заимствует чужие идеи. Рацио-

нализаторством здесь тоже занимаются, и весьма активно. Так, например, разработанное обычным путейцем 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 материалы для него брали из металлолома списанной путевой техники.

До внедрения в эксплуатацию этого рационализаторского предложения рельсош-

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, «усовершенствовали». 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, «отметились» 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 выделились внушительные суммы. При этом, несмотря на наблюдавшиеся в течение прошлого года трудности с поставкой литых 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 заводе 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

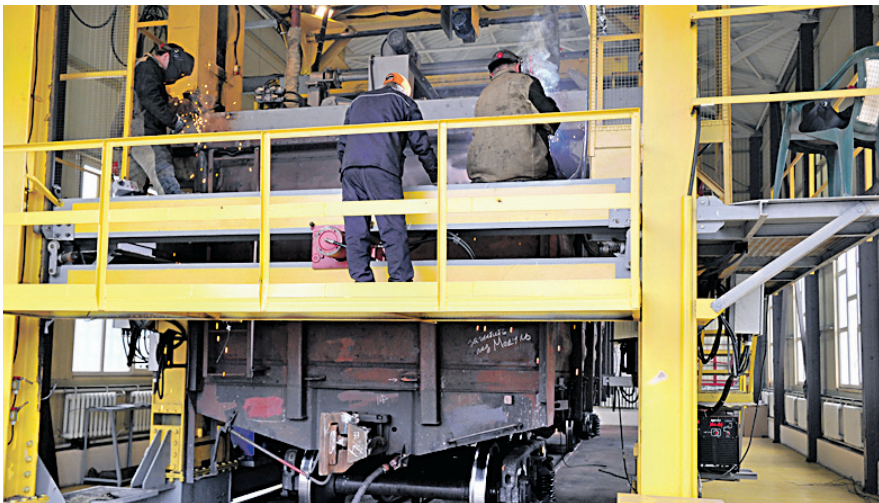


ФОТО: АНАТОЛИЙ ГОРБАТОВ

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 путейцы 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 расчётная потребность несколько выше – 2082 единицы. В настоящее время в структурных подразделениях дирекции эксплуатируется 2678 единиц путевой техники.

Производственных мощностей для ремонта путевой техники сегодня не хватает

В соответствии с выделенными лимитами финансирования в 2012 году в ЦДРП планируют отремонтировать 496 путевых машин. Как считают сами путейцы, в результате ежегодного недофинансирования 1222 единицы задействованной в работе путевой техники эксплуатируются с просроченными плановыми видами ремонта. Подобное положение дел может угрожать безопасности движения. Но недостаточное финансирование плановых видов ремонта – далеко не единственная проблема. Ситуацию усугубляет то, что у основных ремонтных предприятий отрасли не хватает производственных мощностей под всю ту путевую технику, которая нуждается в услугах ремонта. Речь идёт прежде всего о заводах группы «Ремпутьмаш» и Дирек-

ции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

Вопрос ремонта техники на этих предприятиях стоит сегодня для путевого комплекса особенно остро. Из-за скопившихся сложностей просрочка плановых видов ремонта 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-технологическо-конструкторским бюро по пути и путевым машинам, ВНИИЖТом и ВНИКТИ переход на ремонт техники по её фактическому состоянию.

В долгосрочных перспективах нужно закупать 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 автотракторной техники, 370 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 вы-правили 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 страш-ное. Раньше просто запускали шланг в бак и сливали, а три года назад поставили датчики расхода топлива, и все думали, что теперь украсть будет нельзя. Попробовали сливать по 20 литров, потом по 10 литров, но всё было видно на датчике. Поэтому стали искали способ, как об-мануть 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 во-ровстве, да ещё и адрес свой напишет: приходите, мол, с обыском! А то, что сам в этом замешан, не отрицает: «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 чем ездить...»

Анонимный вор делится и технологией краж: «Нужно тепловоз порезе тормозить и, пока скачки топлива на датчике, отлить 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 та-скают – 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 посвящает нас в тонкости воровства: «Вы спросите: как можно качать горючку, если всё опломби-ровано? Но ведь пломбы стоят простые пластмассовые или свинцовые, а на каждом тепловозе имеется плом-бир. 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 на-чальству. Письмо зачитали в колонне и, как водится, признали, что это поклёп и наглая клевета. Он напи-сал в управление дороги – письмо вернулось в депо. И машинист-инструктор заявил, что рано или поздно найдёт «крысу», которая «стучит».

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

Возможно, он и оговаривает честных людей. Но ка-кова 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 во-ровстве. Говорят, мол, опытный человек, а новеньких учить некогда».

Такой вот вор-патриот..

Понятно, что всех промышленяющих казённой соляр-кой в одночасье не переловишь. И призывами к сове-сти эту проблему не решишь. Но есть для этого про-стое решение. Его придумали в Омском НИИТКД: 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» Вячес-лав Бочаров и начальник Центра мониторинга Сергей Кузнецов:



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 тех-ническому обслуживанию по техническому состоянию. Однако в ходе эксплуатации выяснилось, что бортовая система способна защитить добросовестных машини-стов, которых лишали премии за перерасход топлива, в то время как выполненная ими работа соответствовала

стояния. При этом все указанные автором письма ухищ-рения по изменению режима работы маневрового тепло-воза никак не смогут повлиять на зависимость расхода топлива от выполненной работы или простоя на холо-стом 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

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

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

тузиазмом. А кое-где позволяют приборы варварски ломать, тем самым способствуя хищениям.

Наши собеседники уверены, что большинство желез-нодорожников – честные люди, для которых слово «по-рядочность» не является пустым звуком. Положитель-ных примеров приводят много: это машинисты локо-мотивных депо Омск, Егоршино, Саратов, Свердловск, Партизанск, Ачинск, Еланское и других. И высказывают надежду на то, что честность и порядочность всё же по-бедят в борьбе с жадной наживы.

Но, может, не будем уповать на честность? А про-сто 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 работ-ники цеха приборов безопас-ности ремонтного локомо-тивного депо Приморское (станция Смоляниново Даль-невосточной дороги). Год на-зад они засомневались, что их труд оплачивался в полном объёме.

В частности, проблема с опла-той возникла по калибровке и планово-предупредительному ремонту аппаратуры, входящей в состав системы автоматиче-ского управления торможения поезда САУТ-ЦМ/485, а именно блоков БЭК, ПУ, БС-ЦКР, БС-ДПС и др. Кроме того, с 2009 года, после окончания гаран-тийного срока, специалистами цеха стала ремонтироваться телемеханическая система кон-троля бодрствования машини-ста (ТСКБМ). Однако этот вид

В прошлом году Игорь Черт-ков обратился в транспортную прокуратуру. По итогам про-курорского выезда на место руководству депо было внесено представление об устранении нарушений трудового законода-тельства РФ. Как пояснил началь-ник Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава (ДРТ) Анатолий Примак, замечания прокуратуры каса-лись разработки норм времени на выполнение ремонта.

Впрочем, ещё до того со-гласно распоряжению Цен-тральной ДРТ на предприятии проведены проверки действую-щих технико-нормировочных, технологических карт, рас-ценочных ведомостей на со-ответствие руководству по техническому обслуживанию и текущему ремонту локомо-тивов.



Разбираться в соответствии выполненных работ трудовому законодательству не всегда просто

ремонта не входил в наряд на сдельные работы цеха прибо-ров безопасности.

«Также имели место случаи невнесения в наряды работ по обслуживанию на плановых ви-дах ремонта – ТО-2 и ТР-1 – элек-тронных комплексов контроля параметров движения локомо-тивов (КЦД) и ремонт электроп-невматического клапана авто-стопа ЭПК-150», – отмечает в обращении работников депо.

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

«Мы многократно обра-щались к мастеру Юрию Пе-тровичу Багину с просьбой привести всё в соответствие с трудовым законодательством, но в ответ слышали много раз-ных отговорок и обещаний всё исправить. В апреле 2011 года наше терпение лопнуло, мы об-ратились к руководству депо. Реакция оказалась обратной. Вместо того чтобы разобраться, кто виноват в создавшейся си-туации и наказать виновных, руководство стало придираться к работникам цеха, при этом оправдывая мастера», – подчёр-кивает слесарь электроподвиж-ного состава Игорь Чертков.

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

Претензии деповчан адресо-ваны и к отделу по организации и нормирования труда депо. В последние годы парк пред-приятия активно обновляется. На смену электровозам серии ВЛ80 приходят локомотивы но-вого поколения 2ЭС5К и 3ЭС5К Лукьяница, которая умело руководит коллективом, де-лает всё от неё зависящее, чтобы сохранить атмосферу взаимопонимания и добро-желательности не только по отношению к пациентам, но и друг к другу, что также немало-важно. Ведь хороший руково-дитель – гарантия хорошего дружного коллектива. И это мы в полной мере ощутили на себе. Уезжали обласканными, окрепшими, помолодевшими и бесконечно благодарными этим замечательным людям. Низкий им поклон.

РАИСА НЕЧИПУРЕНКО и ещё 20 подписей  
Кисловодск

терапевты Фатима Боташева, Людмила Викулина, офтальмо-лог 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 сто-ловой, где посетителей встре-чают не только тихая, прият-ная музыка, уют и комфорт, но и тёплые, доброжелатель-ные улыбки обслуживающего персонала. А как вкусно здесь готовят, сколько разнообраз-ных блюд, фруктов, овощей, чудесной выпечки! И всё это благодаря умелым рукам по-варов Валентины Борисенко, Ольги Хирной, всех работников столовой под руководством за-ведующей производством Ма-рины Шакленной.

Не забыли здесь и о досуге отдыхающих, к услугам кото-рых интересная развлекатель-ная программа, концерты во-кальной группы «Долинушка», исполнителя старинных рус-ских романсов Николая Буда-рина, танцевальные вечера, экскурсии по Кисловодску и его окрестностям, одним сло-вом – развлечения на любой вкус и возраст. Руководит всей этой работой начальник от-

дела культурно-досуговой дея-тельности Нонна Царевская, а помогают ей Яна Рагиян, Александр Литвиненко, Алек-сей Левашов.

В небольшой заметке сложно рассказать об этой здравнице, людях, дарящих пациентам тепло своих сердец, дополни-тельные годы жизни. Пусть не обижаются те, кого не смогла упомянуть в своём письме редакция. И всё-таки ещё об одном человеку хочется ска-зать особо – это директор са-натория Наталья Васильевна Лукьяница, которая умело руководит коллективом, де-лает всё от неё зависящее, чтобы сохранить атмосферу взаимопонимания и добро-желательности не только по отношению к пациентам, но и друг к другу, что также немало-важно. Ведь хороший руково-дитель – гарантия хорошего дружного коллектива. И это мы в полной мере ощутили на себе. Уезжали обласканными, окрепшими, помолодевшими и бесконечно благодарными этим замечательным людям. Низкий им поклон.



Такие водные процедуры помогут снять напряжение, избавиться от лишних килограммов

ший администратор Оксана Николаевна Станкевич и её помощники – милые добрые девушки Елена, Рима, Наталья, Ирина, Инна. Впрочем, как мы убедились в дальнейшем, не только они, но и каждый в этом дружном коллективе знает и любит своё дело.

Сердце санатория – лечеб-ный корпус, которым руко-

водит главный врач Марина Николаевна Фатьянова. Здесь созданы все условия для лече-ния, диагностики и профилак-тики различных заболеваний: самая современная аппаратура, прекрасные процедурные каби-неты, лаборатории, а главное – замечательные специали-сты. Всегда доброжелательны и внимательны к пациентам

Благодарность

## В долину за здоровьем

В кисловодской железнодорожной здравнице и подлечат, и вкусно накормят

Все, кому довелось хотя бы раз отдохнуть и поправить 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 Кис-ловодск впервые и буквально с первых же минут была очаро-вана изумительной природой этого уголка, самой здравни-цей, людьми, которые здесь работают.

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

Со всеми этими проблемами прекрасно справляется стар-

По его мнению, на самом деле причиной послужил конфликт между мастером Багиным и отдельными работниками цеха приборов безопасности. «Это требовательный руководитель, толковый», – охарактеризовал его Анатолий Примак.

О том, что все работы должны были оплачиваться в полной мере, говорит и пер-вый заместитель начальника ДРТ, ещё недавно возглавляв-ший депо Приморское, Сергей Мамаенко. «Мы разработали нормы времени, но и усилили контроль за исполнительной дисциплиной. Видимо, не всем это понравилось», – ска-зал он.

Свою проверку начал и дор-профжос. «Гудок» сообщит о ре-зультатах разбирательства.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка»  
Смоляниново – Хабаровск



Демография

Три с плюсом



ФОТО: WWW.PHOTOARENA.RU

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 оправдается, 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 Альтшулер 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, клонившие на приманку, обрекут себя на безденежье. Дополнительное финансирование всё равно уйдёт в магазины или на рынок».

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

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	20	400 805 471,02	
из них				
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	70	33 477 285,00	
из них				
1.2.1	Собственные средства кандидата	80	0,00	
1.2.2	Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией	90	0,00	
1.2.3	Средства гражданина	100	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	140	33 282 391,00	
из них				
2.2.1	Гражданам, 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.120-стр.190-стр.290)	310	0,00	

Кадры

# 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 проводит служба 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. Налажены 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 всё чаще случаи, когда новаторские идеи 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



ФОТО: ИРИНА БУТОВА

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, курсы 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 компании в целом. Наша задача – включить энергию творческой инициативы в дела компании.

Разговор коснулся и таких тем, как наставничество. Потребность в наставниче-

стве и со стороны молодых, и со стороны опытных работников высокая, 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.

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

## 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 Новокүзнецкой технической школы:

– Я убеждённый атеист, поэтому моё мнение может быть необъективным. Столь твёрдая точка зрения сформировалась в атмосфере советской эпохи, когда закладывалось моё мировоззрение. Уверена, такие школьные предметы, как астрономия, биология, химия, естествознание, история, противоречат Основам религиозных культур. Такой предмет надо изучать по желанию 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 далеко не сразу, после своего сорокалетия.

Сергей Дашинский, специалист службы корпоративных коммуникаций ДВЖД:

– Одобрю и считаю, что в преподавании в школах основ православия – будущее России. Дети будут добрее, целомудреннее. Да, православие – это жертвенность, то есть отказ от всего греховного в наших душах, от непотребных привычек, страстей 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, уровень 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 о религиозной культуре надо начать говорить в девятом классе. Пусть вырастут, повзрослеют. 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, нужных ставок. Моё 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:

– Считаю это правильным. В наше время практически все были атеистами, хотя многих из нас крестили. Я взрослый человек, прихожу в церковь и не умею правильно креститься. Чувство неловкости возникает. А моя бабушка, родом из деревни, и в то время молилась каждый день, утром и вечером. Что же касается детей, то им мы должны дать возможность самим разобраться во всём этом. Мой внук как раз в четвёртом классе. Он очень способный, и ему это будет не в тягость. Наоборот, он получит новые знания, причём полезные.

Сергей Литвинов, монтёр Калининградской дистанции пути:

– Никто не имеет права заставить твоего ребёнка посещать занятия по основам православия или любой другой религии. Можно посещать только уроки по этике. Кстати, у нас в области в порядке эксперимента эти курсы преподаются уже второй год, и большинство ребят изучают именно светскую этику. По отзывам знакомых родителей десятилеток, эти уроки расширяют кругозор. А поскольку это не математика и зубрить ничего не нужно, дети ходят на уроки с удовольствием.



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 отстреляла 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



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Свой сезон Анна Богалий-Титовец закончила в ранге чемпионки России

пройти медицинское обследование в Москве, – рассказала Богалий-Титовец. – У 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 непросто, но за 20 секунд до финальной сирены краснодарцы были впереди на три очка, однако точный дальний бросок в исполнении лидера «Крыльев» Раша перевёл встречу в овертайм. Блистал Раш 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 Калининченко 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 Калининченко, опередив на 24 очка Александр Сардыко, на 25,5 – Дмитрий Ипатов.

Подготовил Роман Вишнёв

Перспективы

Весенние рubeжи

Как правило, настоящие атлеты и в учёбе лучшие



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Фаина Сибгатулина, начальник спортивного клуба МИИТа

В конце марта стартует традиционная, уже седьмая по счёту Московская университетская. 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 студентов 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 аспирантка института Камила 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 Фафашкин. 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 приняли 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-водному поло.



ФОТО: ЛЕВЫЙ ГОРБАЧЬКО

Бассейн МИИТа никогда не пустует

– 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 профессиональных 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 сборах. 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

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 «Экспресс» выиграла в Эстонии международный турнир серии Гран-при – «Мисс Валентайн».

Эта победа позволила нашим 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 настоящие спортсмены и в

пятого курса гуманитарного института нашего университета Алсу 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

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 аэробик, 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 программы.

– 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 Камила 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 Суетин

Футбол

Плотным потоком

Вверху турнирной таблицы становится тесно

Московский «Спартак», обыграв в гостях «Динамо», вместе с ЦСКА и «Локомотивом» ещё сохраняет шансы догнать лидера.

У московского «Динамо» непростые времена. Серия неудач в матчах чемпионата России привела к тому, что бело-голубые, начавшие новый год на третьем месте в турнирной таблице, опустились на пятую строчку. В случае победы над «Спартаком» в игре 36-го тура подопечные Сергея Силкина ещё оставались бы на хвосте идущего вторым ЦСКА. Но и спартаковцам, чтобы окончательно не выпасть из чемпионской гонки, в этой встрече нужно было брать три очка. Что красно-белые и сделали, выиграв со счётом 3:1.

При этом нельзя сказать, что «Спартак» владел преимуществом по ходу встречи. Динамовцы создали не меньше опасных моментов, чем соперники, но реализация у них хромала. Впрочем, обе команды в матче забили по два мяча. Вот только новобранец «Динамо» Кристиан Нобоа отправил мяч в свои ворота. Ещё по голу у «Спартака» забили Эменике и Ари, а у бело-голубых отличился Самедов. Нужно отметить, что после игры даже спартаковцы признали, что игра была равной. Так, форвард гостей Артём Дзюба признал, что его команде больше повезло. К тому же встреча проходила в тяжёлых погодных условиях, во время сильного снегопада, и главную роль сыграли характер и самоотдача. С этим у «Спартака» на этот раз оказалось всё в порядке.

Не лучший свой матч провёл «Зенит», который не воспользовался поражением ЦСКА от «Локомотива» и упустил возможность оторваться от своих главных преследователей. Впрочем, питерцы всё же набрали одно очко, сыграв дома вничью 1:1 с «Рубином». Однако действовали подопечные Лучано Спаллетти невнятно и могли даже проиграть, так как в концовке шансов забить у «Рубина» было больше. Подтянулся к группе лидеров и «Анжи», обыгравший «Кубань» – 2:0. Теперь махачкалинцы отстают от третьего места всего на четыре очка и сохраняют шансы на медали.

Вот положение команд первой восьмёрки: «Зенит» – 71, «ЦСКА» – 64, «Локомотив» – 63, «Спартак» (М) – 62, «Динамо» – 59, «Анжи» – 59, «Рубин» – 58, «Кубань» – 54.

Роман Вишнёв

Хоккей

«Барсы» вне игры

До финала Кубка Гагарина претендентам осталось провести по одной серии

В розыгрыше Кубка Гагарина определились клубы, которые в финальных сериях конференций «Запад» и «Восток» разыграют путёвки в решающий раунд плей-офф. За главный трофей продолжают сражаться СКА против «Динамо» (Москва), «Трактор» (Челябинск) против команды «Авангард» (Омск).

Как бы ни завершился очередной розыгрыш Кубка Гагарина, главным открытием сезона безусловно стал «Трактор». Эта команда, прежде крепкий середнячок, уверенно выиграла регулярный чемпионат Континентальной хоккейной лиги, затем в первом раунде плей-офф победила «Югру», а в полуфинале конференции «Восток» по итогам шести встреч одолела именитый «Ак Барс». Причём победную точку в этой серии челябинцы поставили в Казани, где хозяева льда были с неприличным для двукратного обладателя Кубка Гагарина счётом – 4:1.

В предстоящей дуэли с «омскими ястребами», переигравшими в полуфинале «Металлург» (Магнитогорск), «Трактор» считается фаворитом пары. Но исход тура, учитывая непредсказуемый характер матчей плей-офф, сейчас не возмётся угадать ни один даже самый проницательный хоккейный оракул.

Если же говорить о финалистах «Запада», то здесь каждая из команд предыдущие серии завершила с одинаковым счётом – 4:2. «Динамо» за бортом плей-офф оставило нижегородское «Торпедо», СКА – подмосковный «Атлант». Лидером пары между тем считают всё-таки СКА, который по подбору звёздных игроков превосходит своего очередного оппонента.

Владимир Суетин