

Тверские вагоностроители создадут двухэтажный вагон-ресторан нового поколения

19 июня 2012 года WWW.GUDOK.RU
вторник WWW.GUDOK.INFO
№ 102 (25063) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Вчера после капитального ремонта в Москве открылась Центральная стоматологическая поликлиника ОАО «РЖД»

Для работы в полосе отвода аутсорсерам не хватает грамотного персонала

В ВРК-3 создают прозрачную систему управления производством и расширяют спектр дополнительных услуг

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
178104
экземпляра

| От РЕДАКЦИИ

Метод окупаемости

ОАО «РЖД» на основе заявок грузоотправителей подготовило «Генеральную схему развития железнодорожного транспорта до 2020 года». Несколько проектов предстоит реализовать на Восточном полигоне. Однако с коммерческой точки зрения некоторые из них для компании совершенно непривлекательны.

Например, строительство вторых путей на участке Междуречиск – Тайшет по не-зависимой оценке Сбербанка оккупится только через 45 лет. С расширением БАМа ситуация ещё сложнее. Из-за того что по магистрали будут возить преимущественно грузы первого класса, у неё образуется убыток даже на уровне эксплуатации. Тем не менее в компании считают, что эти проекты в целом окупаются с государственной точки зрения. Если в расчёт включить те налоги (так называемые окрашенные), которые дополнительны в бюджеты различных уровней будут платить предприниматели, то ситуация будет выглядеть по-другому. Часть этих налогов можно было бы направить на погашение кредитов, взятых на строительство или на субсидии для компаний.

Это напоминает механизм действия Инвестиционного фонда, однако сейчас в этом фонде уже нет средств для реализации крупных проектов. ОАО «РЖД» предлагает такой подход как один из методов финансирования коммерческих непривлекательных проектов. Он хорош тем, что государству не нужно брать на себя риски и сразу выделять большие средства на строительство инфраструктуры, ведь конъюнктура может измениться. А в данной схеме риски раскладываются на всех участников проекта.

Но потенциально хорошее решение настало на сопротивление Минфина. Там говорят, что есть Бюджетный кодекс, по которому все налоговые поступления должны быть обезличены. Финансистам это гораздо удобнее: все деньги поступают в общий котёл, из которого распределяются согласно возможностям и лоббистскому напору. При этом сам Минфин в качестве инвестиционного ресурса предлагает повысить тарифы на инфраструктурную составляющую перевозки, надеясь, что в конечном итоге для потребителей цены вырастут не столь значительно. Но высокие тарифы означают сокращение грузопотока, в то время как перед РЖД стоит задача вывезти все предъявляемые грузы и не тормозить тем самым рост ВВП. Поэтому трудный диалог с Минфином будет продолжен, и в РЖД не теряют надежды убедить финансистов в том, что простыми решениями эффективную инфраструктуру уже не построишь.

ЦИФРА ДНЯ

42 МЛН

тонн было погружено Октябрьской дорогой в январе – мае 2012 года, что на 9,2% выше, чем за аналогичный период 2011-го.

Блиц

По единым требованиям

Движенцам набираться опыта помогут тренажёры



Евгений Шаронов,
начальник службы
технической
политики
Центральной
дирекции
управления
движением

– Евгений Алексеевич, за счёт чего достигается внедрение единых корпоративных требований к проведению обучения?

– Прежде всего, как того требуют новые подходы к технической подготовке, наши дирекции практически на 80% оснащены тренажёрами,

которые применяются для подготовки по таким специальностям, как дежурный по станции, поездной диспетчер, дежурный по сортировочной горке. Все они проходят обучение по единым стандартам. К тому же инженеры, в чью компетенцию входит проведение технических занятий, сами проходят обучение по единым методикам в Санкт-Петербургском университете путей сообщения, овладевая первоначальными навыками преподавания. Кроме того, с использованием системы дистанционного обучения все центры могут воспользоваться мультимедийными уроками для разных профессий.

– Впервые проведена школа передового опыта по организации технической учёбы в дирекциях управления движением. Что послужило поводом?

– Требования к техническому обучению из года в год повышаются, поскольку напрямую влияют на обеспечение безопасности движения и охраны труда.

В 2007 году на совещании главных инженеров тогда ещё службы перевозок мы определили основные пути развития в данном направлении. Поставленные на тот момент задачи сегодня выполнены, так что пришло время обменяться опытом.

– Какие основные решения приняты по итогам сетевой школы?

– Мы продолжим развитие центров практического обучения, прежде всего за счёт оснащения тренажёрами. С 2008 года для проведения занятий на удалённых станциях, где дистанционное обучение невозможно, в дирекции поставлено 35 таких вагонов, и мы продолжим их обновление.

БЕСЕДОВАЛ
Олег Сергеенко

При этом уровень июня прошлого года превышен на 3,4% при заложенном в плане росте в 2,5%. В то же время отставание от докризисных показателей 2007 года составляет 2,2%. Несколько снижено к уровню прошлого года грузооборот и с начала месяца к заданию составляет 96,4%.

Как сообщила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, доходная ставка по грузовым перевозкам пока ниже плановой на 3,1%, что связано с недовыполнением плановых показателей по грузам 2-го и 3-го

тарифных классов. Кроме того, имеется серьёзное отставание на 4,9% по экспортным перевозкам, что повлияло и на снижение дальности перевозок. В связи с этим ЦФТО совместно с Центральной дирекцией управления движением для восстановления плановых параметров по экспортам будут принимать меры по освоению высокодоходных грузов.

Для работы в полосе отвода аутсорсерам не хватает грамотного персонала

В ВРК-3 создают прозрачную систему управления производством и расширяют спектр дополнительных услуг

ПАРК

Привлечь гибкостью

ОАО «РЖД» ПРЕДЛАГАЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ДЕРЕГУЛИРОВАТЬ АРЕНДНУЮ СТАВКУ НА ПРИВЛЕЧЁННЫЕ ВАГОНЫ ОПЕРАТОРОВ



ФОТО: СЕРГЕЙ ДОЛГИХ

Чтобы оптимизировать привлечение частного парка для обеспечения социальных перевозок, ОАО «РЖД» обратилось к правительству с предложением отменить госрегулирование ставок на аренду вагонов. В то же время не все игроки рынка поддерживают эту инициативу – некоторые уверены, что привлечённый парк и вовсе следует «распустить».

Предложение дерегулировать арендную ставку, которая сейчас составляет чуть более 1 тыс. руб. за вагон в сутки, и поменять её на рыночную содержится в письме, которое президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин направил первому вице-премьеру Игорю Шувалову.

Как отмечается в нём, количество привлечённых полувагонов (а привлечь удалось 107 тыс. единиц у дочернего ОАО «ВГК» вместо запланированных 205 тыс.

Фиксированная ставка на привлечённые вагоны операторов не приносит результатов

со всего рынка) не позволяет достигнуть «эффекта масштаба» для оптимизации логистики порожних вагонов.

«Привлечённые полувагоны подаются под погрузку по остаточному принципу, что не позволяет достичь целевых показателей использования парка по среднесетевым условиям», – пишет Владимир Якунин.

Пассивность частных собственников в вопросе передачи вагонов на условиях оферты объясняется как раз низкой арендной ставкой. В письме отмечается, что другие владельцы полувагонов не считают возможным передавать парк в управление ОАО «РЖД» на условиях привлечения вагонов ОАО «ВГК», считая установленную цену привлечения не соответствующей рыночным условиям.

В секретариате первого вице-премьера от комментариев воздержались.

Руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Игорь Куротченко инициативу ОАО «РЖД» поддерживает. Нынешняя ставка, по его мнению, не привлекательна для операторов по двум причинам.

«Во-первых, расходы на лизинговые вагоны, как правило, её превышают, во-вторых, прибыль значительно больше при самостоятельном управлении вагонами: обычная суточная доходность составляет 1,3–1,4 тыс. руб. И, пока есть возможность зарабатывать эту сумму, под 1 тыс. руб. вагоны передаваться не будут, – говорит эксперт. – Если же компании будет позволено привлекать вагоны по более высокой, рыночной цене – 1,3–1,4 тыс. руб., – то это может заинтересовать ряд операторов».

– Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Поддержать своих

Сегодня Госдума обратится к президенту с просьбой усилить поддержку соотечественников. Спикер нижней палаты парламента Сергей Нарышкин заявил, что создание Евразийского экономического союза требует поддержки со стороны государства, которые в него войдут. «Необходимо помнить о наших соотечественниках, проживающих в странах так называемого Русского мира», – отметил Сергей Нарышкин. Глава комитета Госдумы по делам СНГ и связям с соотечественниками Леонид Слуцкий добавил, что масштабы работы в этом направлении не соответствуют месту и роли России в мире. «Депутаты парламента считают необходимым кардинально усилить работу в этом направлении – в области защиты прав и обеспечения гуманитарных потребностей соотечественников», – отметил парламентарий.

Рыбу проверят на «фон»

Роспотребнадзор может усилить контроль за качеством рыбы на Дальнем Востоке. Глава ведомства Геннадий Онищенко на парламентских слушаниях по вопросам развития рыболовецкого комплекса сообщил, что такие меры могут быть приняты в связи с аварией на японской атомной станции «Фукусима-1». «Мы ведём мониторинг, пока всё благополучно», – сообщил Геннадий Онищенко, но тут же добавил, что большой объём радионуклидов в акватории Тихого океана не мог пропасть бесследно. «Скорее всего, мы будем ставить более жёсткие требования к рыбе по радиационному фактору, ведь Дальний Восток – основной поставщик рыбы на территорию страны», – подчеркнул Геннадий Онищенко.

Налоги стали платить

Поступление налогов в консолидированный бюджет РФ в январе – мае выросло до 4,6 трлн руб. В Федеральной налоговой службе сообщили, что по сравнению с аналогичным периодом 2011 года сбор налогов вырос на 15%. В частности, выплаты налога на добавленную стоимость (НДС) в текущем году составили 761,2 млрд руб., что на 7,7% больше, чем в 2011 году. Поступления от налога на прибыль организаций составили 1 трлн 139,8 млрд руб., что на 6,4% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По сообщению корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПЕРЕВОЗКИ

Внутренний рост

Темпы погрузки позволяют выполнить план первого полугодия



38%. По этой причине общее количество задержанных поездов увеличилось на 24%, в том числе пассажирских – на 12%, пригородных – на 3% и грузовых – на 29%.

На 3% выросла погрузка в порты. Однако впервые темпы роста погрузки во внутреннем сообщении оказались выше, чем при экспорте и составили 4,2%.

План погрузки для олимпийских объектов на вчерашние сутки перевыполнялся на 33,9 тыс. тонн. Таким образом, с начала года отставание сокращено до 31 тыс. тонн. Как заверил Павел Иванов, в июне оно будет полностью восполнено.

В целом же по сети, как оценивают в ЦФТО, план погрузки как по текущему месяцу, так и по второму кварталу и в целом по полугодию будет перевыполнен относительно установленного правлением компании задания более чем на 0,4%. Олег Борисов

Блиц

По единым требованиям

Движенцам набираться опыта помогут тренажёры



Евгений Шаронов,
начальник службы
технической
политики
Центральной
дирекции
управления
движением

– Евгений Алексеевич, за счёт чего достигается внедрение единых корпоративных требований к проведению обучения?

– Прежде всего, как того требуют новые подходы к технической подготовке, наши дирекции практически на 80% оснащены тренажёрами,

которые применяются для подготовки по таким специальностям, как дежурный по станции, поездной диспетчер, дежурный по сортировочной горке. Все они проходят обучение по единым стандартам. К тому же инженеры, в чью компетенцию входит проведение технических занятий, сами проходят обучение по единым методикам в Санкт-Петербургском университете путей сообщения, овладевая первоначальными навыками преподавания. Кроме того, с использованием системы дистанционного обучения все центры могут воспользоваться мультимедийными уроками для разных профессий.

– Впервые проведена школа передового опыта по организации технической учёбы в дирекциях управления движением. Что послужило поводом?

– Требования к техническому обучению из года в год повышаются, поскольку напрямую влияют на обеспечение безопасности движения и охраны труда.

В 2007 году на совещании главных инженеров тогда ещё службы перевозок мы определили основные пути развития в данном направлении. Поставленные на тот момент задачи сегодня выполнены, так что пришло время обменяться опытом.

– Какие основные решения приняты по итогам сетевой школы?

– Мы продолжим развитие центров практического обучения, прежде всего за счёт оснащения тренажёрами. С 2008 года для проведения занятий на удалённых станциях, где дистанционное обучение невозможно, в дирекции поставлено 35 таких вагонов, и мы продолжим их обновление.

БЕСЕДОВАЛ
Олег Сергеенко

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Виртуальная услуга

Центральная пригородная пассажирская компания ввела новую услугу для пассажиров – электронную регистрацию при покупке билета на скорые пригородные электропоезда повышенной комфортности с указанием мест через Интернет. Пассажиру необходимо зарегистрироваться на портале компании, войти в «Личный кабинет», выбрать нужный поезд и посадочное место и оплатить билет банковской картой.

При прохождении турникетного контроля и при посадке в вагон электропоезда пассажиру, прошедшему электронную регистрацию, достаточно предъявить документ, удостоверяющий личность, который был указан при оформлении билета.

Поезда, билеты на которые можно зарегистрировать через Интернет, курсируют по маршрутам: Москва – Владимир, Москва – Калуга, Москва – Дубна, Москва – Рязань, Москва – Сергиев Посад, Москва – Тула, Москва – Александров и Москва – Орехово-Зуево.

Вложили в пути

Инвестиции в реконструкцию пути Северо-Кавказской магистрали за пять месяцев составили более 935 млн руб. Укладывается путь на участках Минераловодского региона Солдатская – Шарданово, Зольский – Апшоронская и Богословская – Зеленчукская. На перегонах Краснодарского и Ростовского регионов реконструируется верхнее строение пути.

Грузить стали больше

Объёмы погрузки на Октябрьской дороге в январе – мае увеличились на 9,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Произошло увеличение по следующим номенклатурам грузов: железной руды – на 4,2%, цветной руды – на 6,1%, строительных грузов – на 33%, цемента – на 23,5%, грузов в контейнерах – на 8,7%, нефтеналивных грузов – на 9%, удобрений – на 1,5%, но отмечено снижение погрузки чёрных металлов на 20%, лесных грузов – на 7,2%, химикатов – на 6,5%.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПАРК

Привлечь гибкостью

>Начало | 1

Правда, для того чтобы поднять цену суточной ставки, отмечает эксперт, надо или вводить дополнительные повышающие коэффициенты к тарифной схеме за пользование привлекательными вагонами, или полностью deregулировать вагонную составляющую. «То есть дать право ОАО «РЖД» самостоятельно определять уровень суточной доходности, установив её на рыночном уровне. Это повысит вероятность передачи вагонов операторов и позволит нарастить парк, который будет управляться по общесетевой технологии», – заключает Игорь Курочкин.

Между тем, как стало известно «Гудку», не все регуляторы и игроки рынка солидарны с предложениями ОАО «РЖД». Оказывается, помимо РЖД, с письмом к правительству обратилось и Минэкономразвития. И в нём, утверждает анонимный источник, предлагается «закрыть тему привлечения парка».

Его «сохранение не представляется целесообразным», считают и в НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава». Такую позицию изложил в своём письме исполнительный директор Совета Дмитрий Королев директору Департамента промышленности и инфраструктуры правительства Андрею Недосекову. А объясняет её он тем, что сохранение парка «способствует снижению мотивации ОАО «РЖД» к внедрению современных технологий и управлению позадной работы в условиях множественности операторов» и, таким образом, не стимулирует дальнейшее развитие отрасли. В некоммерческом партнёрстве считают, что завершить формирование условий для реализации современного управления парком сможет унификация тарифов на порожние вагоны, которая вводится 1 ноября.

Между тем операторы пока так и не предлагают взамен постановления правительства других инструментов для привлечения парка к перевозкам социальных и массовых грузов. Хотя именно для них он и требуется в первую очередь.

Как пояснил источник в ОАО «РЖД», речь идёт о «возможности гибкого реагирования на факторы коньюнктурного характера и формирование компаний таких предложений по аренде вагонов, которые будут экономически интересны и обоснованы для собственников подвижного состава и грузоотправителей».

Такой подход является развитием одного из пунктов постановления правительства № 1051, который предусматривает возможность предоставления ОАО «РЖД» собственниками подвижного состава вагонов для организации перевозки грузов, пояснили в компании.

Маргарита Меньшакова

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Вторым этажом

СПЕЦИАЛИСТЫ ТВЕРСКОГО ЗАВОДА СОЗДАДУТ ВАГОН-РЕСТОРАН НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ



Фото: ИТАР-ТАСС

ВПЕРВЫЕ НА СЕТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОЯВЯТСЯ ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ-РЕСТОРАНЫ.

К изготавлению первого такого вагона для ОАО «Федеральная пассажирская компания» приступили специалисты Тверского вагоностроительного завода (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг»).

В отличие от привычных вагон-ресторан модели 61-4473 имеет обеденный зал большей вместимости. Так, в салоне на втором этаже одновременно смогут обедать или ужинать порядка 44 пассажиров.

Как сообщили в ЗАО «Трансмашхолдинг», установленное в вагоне-ресторане оборудование позволит не только разогревать пищу, но и готовить для пассажиров полноценные горячие обеды. Кухня вагона получит конвекционную печь с парогенератором, электроплиту, а также микроволновую печь. Чтобы сохранять все продукты свежими, в вагоне

Уже построенный тверскими умельцами двухэтажный вагон стал базой для целого семейства новой техники

поставят два холодильника и морозилку. Поднимать готовые блюда из кухни на второй этаж, а вниз опускать грязную посуду помогут два особых лифта.

Чтобы официанты могли зализывать на кухне блюда, не бегая по лестницам, её с обеденным залом и баром связят перегородное устройство. Для связи же со штабным вагоном в случае возникновения в вагоне-ресторане непредвиденных ситуаций предусмотрена «тревожная кнопка».

«Одной из главных задач при разработке проекта вагона-ресторана было создание комфортных условий для работы обслуживающего персонала ФПК», – пояснили в «Гудке» в ЗАО «Трансмашхолдинг». Так, например, в вагоне предусмотрены места для отдыха работников.

В баре будет установлена кофе-машина, и посетители

смогут выпить чашечку свежеприготовленного кофе, наслаждаясь прослушиванием музыки или просмотром интересных видеопрограмм, которые будут транслироваться благодаря установленному серверу системы автономного воспроизведения аудио- и видеопрограмм.

Ожидается, что первый двухэтажный вагон-ресторан изготовят уже в июле текущего года. После чего его отправят на испытания для получения сертификата соответствия. Всего будет изготовлено четыре вагона-ресторана.

Как рассказывал «Гудок» ранее, всего для ОАО «ФПК» завод поставит 50 двухэтажных вагонов, из которых сформируют два состава. Они будут курсировать между столицей и Адлером, а также будут задействованы в перевозке пассажиров на Олимпиаду 2014 года.

Марьяна Балашкина

УПРАВЛЕНИЕ

Приоритет инфраструктуре

УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УВЕЛИЧИТ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

Состоялись собрание акционеров и заседание правления АО «УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» (УБЖД).

На заседании правления рассмотрены итоги работы предприятия за 2011 год, а также принято решение об индексации тарифов. По ключевой номенклатуре грузов её показатель не опустится ниже 12,5%, где учитывается инфляция (12%), а также инвестиционная составляющая.

«Решение по индексации тарифов будет способствовать повышению финансово-экономического состояния и создаст начальные условия для формирования инвестиционных источников развития дороги», – подчеркнул председатель правления АО «УБЖД» Вадим Морозов.

По его словам, в 2012 году продолжается положительная тенденция прошлых лет – улучшены основные технические и финансовые показатели дороги по сравнению с прошлогодними промежуточными итогами. В частности, по итогам пяти месяцев 2012 года компания показывает устойчивые положительные результаты: объёмы погрузки выросли на 21%, а пассажирских перевозок – на 8%.



решено привлечь совместное предприятие – КОО «Развитие инфраструктуры».

Собрание акционеров компаний согласилось на поэтапное увеличение уставного капитала компании за счёт патентного взноса российской и монгольской сторон. Первый взнос составляет \$225 млн и будет внесён уже до конца июня, а оставшиеся \$25 млн пополнят уставный фонд до конца этого года.

В этом году в состав правления УБЖД вошёл заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства по железнодорожному транспорту Алексей Цыденов.

Константин Мозговой

Уведомления

ПРИГЛАШЕНИЕ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ТЕНДЕРЕ, ПРОВОДИМОМ ООО «ЛУКОЙЛ-ТРАНС»

Уважаемые господа!

Настоящим приглашаем вас принять участие в открытом, двухэтапном, с проведением торгов тендере Т-32-ЛТ-2012: «Ремонт тепловоза ТЭМ-2УМ № 957 в объеме ТР-3».

Наименование Заказчика и Организатора тендера, место нахождения: ООО «ЛУКОЙЛ-Транс», 115533, г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4. Тел.: +7 (495) 980-33-01, +7 (495) 983-24-03, +7 (831) 455-34-41. Факс: +7 (499) 616-41-18.

Общая информация о проводимом тендере:

Дата и время проведения тендера: 16.07.2012 в 11.00 (мск) по адресу: 115533, г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4, конференц-зал.

Вид тендера: открытый, двухэтапный, с проведением торгов. Предлагаемые сроки выполнения работ/услуг: III квартал 2012 г.

Оплата производится Заказчиком на основании полученного счета на оплату по факту выполненных работ в течение 10 банковских дней с даты получения счета при наличии акта приёма-передачи, акта выполненных работ, счёта-фактуры.

Особые требования:

Исполнитель имеет право привлекать для выполнения договора третьих лиц только по согласованию с Заказчиком.

Форма «Заявки на участие в тендере», а также «Квалификационная анкета претендента на соответствие требованиям промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды» (далее – Квалификационная анкета), Инструкция Претенденту и Условия проведения тендера размещены на сайте ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» <http://lukoil-trans.lukoil.ru> в разделе «Тендеры».

Заполненную «Заявку на участие в тендере», а также надлежащее заполненную Квалификационную анкету необходимо представить в ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» по указанному выше адресу, факсу либо электронной почте Milausha.Pykova@lukoil.com в срок не позднее 20 (двадцати) календарных дней с момента публикации Приглашения (до 04.07.2012).

Без предоставления вышеуказанной заполненной Квалификационной анкеты с предоставленными к ней сканкопиями подтверждающих документов Заявка не принимается.

После направления Заявки для участия в тендере полный пакет тендерной документации может быть получен всеми заинтересованными лицами (Претендентами) в рабочие дни с 09.00 до 17.30 по вышеуказанному адресу.

Срок предоставления тендерных предложений – 13.07.2012 до 17.00 по вышеуказанному адресу.

Срок действия представленных тендерных предложений должен составлять не менее 90 календарных дней начиная с даты проведения тендера.

Проведение тендера

Первый этап: Вскрытие конвертов с технической частью тендерных предложений назначено на 16.07.2012 по вышеуказанному адресу.

На данном этапе присутствие участников тендера необязательно.

Второй этап: Дата вскрытия конвертов с коммерческой частью тендерных предложений и проведение торгов по предмету тендера будет определена и сообщена дополнительно.

Торги/переговоры (далее – Торги) проводятся с обязательным участием зарегистрированных претендентов. Участники тендера должны иметь при себе соответствующие доверенности с правом изменения цены тендерных предложений. В случае участия в Торгах руководителя организации иметь при себе копию Приказа о назначении на соответствующую должность либо копию Протокола общего собрания учредителей организации о назначении на соответствующую должность.

С победителем тендера будет заключён договор в течение 30 календарных дней с даты направления соответствующего уведомления по результатам тендера.

Для получения консультаций по предмету тендера вы можете воспользоваться контактными телефонами: +7 (495) 983-24-03, +7 (831) 455-34-41.

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать политическую партию с предполагаемым наименованием «Наш Город», а также о представлении 14.06.2012 в федеральный уполномоченный орган соответствующих документов.

Почтовый адрес: 107031, г. Москва, ул. Кузнецкий мост, 19, стр. 1, под. 5. Тел.: (495) 628 19 79.

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать политическую партию с предполагаемым наименованием «Городской форум», а также о представлении 07.06.2012 в федеральный уполномоченный орган соответствующих документов.

Почтовый адрес: г. Москва, ул. Ивана Бабушкина, д. 15, корп. 1, кв. 70. Тел.: (917) 598-27-11.

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

Ситуация

Красная жара

ПОЖАРНЫЕ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ БЕЗ ПОМОЩИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ПОЖАРНЫЕ ПОЕЗДА КРАСНОЯРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ПРОДОЛЖАЮТ РАБОТАТЬ В РЕЖИМЕ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ. ВСЮ ПРОШЕДШУЮ НЕДЕЛЮ ТРИ ИЗ НИХ – СО СТАНЦИЙ САЯНСКАЯ, КОШУРНИКОВО И УЯР – ПОМОГАЛИ ТУШИТЬ ПОЖАРЫ НА 27-КИЛОМЕТРОВОМ ПЕРЕГОНЕ МАНА – ЖАЙМА.

Огонь был в непосредственной близости от дороги, угрожая объектам инфраструктуры. Но самое главное – трое суток, несмотря на усилия спасателей, сохранилась угроза для посёлка Жайма.

«Без помощи пожарных поездов не обойтись, ведь запас воды в одном составе превышает 210 тонн, запас пенообразователя – 5 тонн, что в десятки раз больше ёмкости пожарного автомобиля. Поезда служат также мобильными пунктами для заправки техники МЧС водой», – рассказал заместитель главного инспектора по пожарному надзору на КрЖД Владимир Рыденко.

Манский район не единственный, где пожарным требуется помочь железнодорожников. Из-за 30-градусной жары в регионе две недели стояла сухая погода – число лесных пожаров растёт. По информации Красноярского краевого лесопожарного центра, зарегистрировано 55 очагов. От огня уже пострадало более 7 тыс. га леса.

По словам Владимира Рыденко, в состоянии повышенной боеготовности переведены все пожарные и специализированные поезда дороги – их на магистрали 14. Ещё в мае для их усиления из рабочего парка магистрали выделили семь цистерн и ввели их в боевой расчёт пожарных поездов на станциях Чунояр, Решоты, Марийск, Кошурниково, Саянская, Лесосибирск, Богослов. Но этого оказалось недостаточно – на прошлой неделе Красноярский филиал Первой грузовой компании выделил ещё семь цистерн, которые вошли в состав пожарных поездов.

Станции Решоты, Лесосибирск и Чунояр, на которых тайга вплотную подходит к полотну идёт погрузка древесины, взяты под особый контроль.

ЕЛЕНА ПАСЕЧНИК
Красноярск

19 июня 2012 года

вторник

№ 102 (25063)

Медицина

Храм стоматологии

Лечить зубы в компании будут по мировым стандартам



Фото: Сергей Золинов

ВЧЕРА ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ ЦЕНТРАЛЬНАЯ СТОМАТОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИКЛИНИКА ОАО «РЖД».

Обновлённой клинике предстоит стать флагманом создаваемого ДЗО «РЖД-Стоматология». «Я горжусь тем, что отрасль в очередной раз сделала правильные инвестиции, ведь это инвестиции в здоровье железнодорожников со всеми вытекающими отсюда позитивными последствиями для экономики отрасли, – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. – С оптимизмом смотрю на перспективы и Центральной поликлиники, и дочернего общества, которое будет обеспечивать лечение не только железнодорожников, членов их семей, ветеранов отрасли, но и территориального населения».

Ремонт занял два года. Как рассказал главный внештатный стоматолог компании Владимир Каменских, поликлиника получилась совершенно новая: внутренняя планировка, коммуникации, энер-

госберегающая система отопления. На первом этаже размещены все профилактические и лечебные кабинеты, небольшая операционная. Всё оборудование абсолютно новое и самое современное – есть даже кресло, специально предназначенное для лечения инвалидов-колясочников. Второй этаж стал вспомогательным – там разместились зуботехническая лаборатория, компьютерный томограф и служебные кабинеты. А на достроенном третьем этаже, под крышей, начнёт работу учебный центр, в котором стоматологи из дорожных поликлиник будут осваивать современные технологии лечения.

Там же оборудован телемедицинский центр – сидя в учебном зале, молодые врачи смогут наблюдать за операциями, которые проводятся на первом этаже. Отсюда ведущие российские и зарубежные специалисты с помощью видеосвязи смогут знакомиться с современными технологиями стоматологов, находящихся в клиниках на всей сети.

Обновился и врачебный коллектив поликлиники. Открывшаяся поликлиника – одна из немногих в России, в которой каждый второй специалист имеет учёное звание.

«Сегодня мне выпало счастье присутствовать при освящении храма стоматологии, – признался президент Ассоциации стоматологов России Владимир Вагнер. – Меня распирает от гордости, что в нашей специальности появилось лечебно-профилактическое учреждение такого высокого уровня. Здесь есть все возможности лечить пациентов по самым современным технологиям – и российским, и мировым. Вы сможете определять политику в стоматологии всей страны».

За заслуги в развитии медицины Владимир Вагнер вручил Владимиру Каменских грамоту ассоциации.

Андрей Ивахнов

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



ЖУРНАЛ ДЛЯ ТЕХ,
КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

Открыта подписка на второе полугодие 2012 года в России, странах СНГ и Балтии

Подписьной индекс 46101

Дополнительная информация:

+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА
РАЗВИТИЯ ВОКЗАЛОВ:
ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ
К ВОЗВРАТУ ИНВЕСТИЦИЙ

5 – 7 июля 2012 года
Италия, Мерано

Партнер

Спонсор

Спонсор

Спонсор

При поддержке

Организатор

реклама

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Машинисты
пожелали

Два увесистых тома инструкций вышли в помощь локомотивщикам на Западно-Сибирской магистрали. Один сборник предназначен для инструкторов, а другой – для бригад. Свет они увидели благодаря пожеланиям машинистов.

«Сборники содержат приказы, распоряжения по ОАО «РЖД» и все дорожные инструкции», – рассказал начальник Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек Юрий Скребков. При этом машинистам вовсё не обязательно идти в библиотеку и проводить время в читальном зале. Достаточно принести с собой информационный носитель, «перебросить» на него электронную версию издания. А можно просто зайти на сайт библиотеки и скачать нужный файл.

Ноутбуки
для победителей

В Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры завершился конкурс «Лучший по профессии» среди дефектоскопистов. Среди победителей – оператор цеха дефектоскопии Северобайкальской дистанции пути Владимир Имегенов, механик-наладчик цеха дефектоскопии Ново-Чарской дистанции пути Юрий Зуб, оператор центра расшифровки дефектограмм Игорь Рудько, инженер вагона-дефектоскопа Евгений Лукин, мастер цеха дефектоскопии Горхонской дистанции пути Александр Скребиков.

Как отметил начальник ВСЖД Василий Фролов, роль представителей этих специальностей в обеспечении безопасности движения, стабильной эксплуатационной работы трудно переоценить.

«Радует, что есть у нас такие мастера с большой буквы, на которых нужно равняться. Хотелось, чтобы все были такими», – сказал он.

Призёрам подарили ноутбуки и планшетники.

Соб. инф.

Ситуация

Рубка через пень-колоду

ДЛЯ РАБОТЫ В ПОЛОСЕ ОТВОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ НЕ ХВАТАЕТ ТЕХНИКИ,
А АУТСОРСЕРАМ – ГРАМОТНОГО ПЕРСОНАЛА

АУТСОРСИНГОВЫЙ МЕТОД РАБОТЫ В ЗАЩИТНЫХ ЛЕСОНАСАЖДЕНИЯХ И ПОЛОСЕ ОТВОДА ПРИЖИВАЕТСЯ С ТРУДОМ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ПЕРСОНАЛА.

В июне прошлого года сторонняя организация ООО «Арсенал» заключила договоры с ОАО «РЖД» на выполнение части работ в области защитного лесоразведения и содержания земельных участков полосы отвода. Основной деятельностью аутсорсеров стали лесосечные работы в полосе отвода на семи дорогах, в том числе и на Приволжской. Срок их выполнения – до 2014 года.

В итоге на ПривЖД упразднили дистанции защитных лесонасаждений (ПЧЛ), существующую с 1940 года. В её состав входили Саратовский, Волгоградский и Краснокутский участки. Рабочие этих земельных хозяйств – водители и трактористы – занимались прополкой и ощапкой полосы отвода, вырубкой нежелательной древесно-кустарниковой растительности, лесосоставительной рубкой, посадкой саженцев, а также выполняли рубки для видимости переездов и под линиями электропередачи. Теперь всех их перевели в дистанции пути. Там они стали монтерами пути с дополнительными обязанностями по обслуживанию защитных лесонасаждений и полосы отвода.

А специалисты ПЧЛ перешли в созданную дистанцию инженерных сооружений (ПЧИССО) и в отделы инфраструктуры регионов, чтобы контролировать работу аутсорсеров и путейцев.

При этом 70% работ по уходу за живой защитой пути осталось у дороги.

Однако после расформирования лесного хозяйства железнодорожники столкнулись с проблемой нехватки кадров.

«Не все люди захотели работать монтерами пути, они привыкли заниматься лесом, – объясняет бывший начальник ПЧЛ, а ныне заместитель начальника ПЧИССО по содержанию полосы отвода Алексей Клочков. – Не дожидалась реорганизации, стали уходить.



Сегодня профессия «рабочий зелёного хозяйства» непрестижна

Нашли более оплачиваемую работу. Не пошли железнодорожники в «Арсенал», куда их звали. Не устроил вахтовый метод работы – сегодня здесь, а завтра на Дальнем Востоке. Поэтому на момент перехода из 310 человек осталось 274, потом и 95. Сегодня на всю дорогу насчитывается всего 83 бывших работников ПЧЛ, отлично знающих своё дело».

Новые кадры брали негде. По словам Алексея Клочкова, среди молодёжи не найдёшь трактористов с корочками механизаторов широкого профиля. Профтехобразование получают единицы. На рынке труда полно менеджеров, юристов и экономистов, но нет стажёников и механизаторов.

Дефицит кадров испытывает и аутсорсинговая компания. «Нам нужны агромелиораторы, механизаторы широкого профиля, но найти их сложно, – говорит главный инженер ООО «Арсенал» Борис Антипов. – Профессия «рабочий зелёного хозяйства» от-

личается низкой мотивацией. Непрестижно ходить вдоль путей и вырубать растительность. Кого-то не устраивает вахтовый метод работы. Принимают работников упразднённых ПЧЛ. К нам, например, перешли люди с Западно-Сибирской и Октябрьской дорог. Из бывших лесхозов, фермерских хозяйств, а также безработные из местных селений. Кроме того, работают с подрядными и субподрядными организациями».

В ПЧИССО отмечают, что подрядчиков и субподрядчиков сотни, но план они не выполняют.

«Невыполнение обязательств подрядными организациями по лесовосстановительной вырубке – одна из главных проблем на сегодня», – замечает начальник службы пути Приволжской дирекции инфраструктуры Андрей Овчинников.

Причина отставания кроется в недостаточности опыта. В прошлом году путейцам пришлось даже отобрать у аутсорсеров

противопожарную опашку полосы отвода, так как те не спасали за планом.

«Это произошло в период чрезвычайной пожарной опасности, – рассказывает Алексей Клочков. – У аутсорсеров часто ломались плуги, техника, потому что полоса отвода не колхозное поле, где нет пеньков. Ещё они делали никому не нужную работу: вместо

противопожарной опашки полосы отвода, так как те не спасали за планом. Например, высота пня со свежей порослью должна быть не более 12 см от уровня земли. Аутсорсеры оставляют 20, а это в будущем скажется на качестве молодого дерева. Железнодорожники заставляют их заново заходить на участок, исправлять брак. Работники «Арсенала» также не добирают за собой порубочные остатки. Им не подписывают акт при-

Путейцы отобрали у не поспевавших за планом аутсорсеров противопожарную опашку полосы отвода

трёх метров, установленных технологической картой, опахали семь. Но опашка – сложная работа, надо знать каждый сантиметр дистанции, поэтому нам пришлось вмешаться и заменить им опашку лесовосстановительными рубками».

Заместителю начальника ПЧИССО по содержанию полосы отвода не нравится и то, как рубят «арсенальцы». Он считает, что нарушаются установленные требования.

ёмки, и они возвращаются. Дважды делают одну работу, поэтому отстают от намеченных планов.

Специалисты из ПЧИССО до сих пор не могут забыть прошлогодние случаи, когда аутсорсеры нарушили правила утилизации порубочных остатков древесно-кустарниковой растительности. По правилам, прежде чем скечь сухостой, необходимо дождаться дождливой безветренной

погоды, согласовать с пожарными площадку, где нет proximity to electrical power lines, подписать разрешительный акт, запастись бочкой воды и огнетушителем. Но, по словам заместителя главного инженера ПривЖД по Волгоградскому региону Владимира Ковалёва, работники подрядной организации при температуре +35 градусов подожгли валежник в том месте, где занимались вырубкой. Ждать конца тления костища не стали, ушли. Местные власти, заменив дымок, забили тревогу, сообщили железнодорожникам. Аутсорсеры заплатили штраф, ведь после пожаров в 2010-м, когда в Волгоградской области дома горели, как спички, требования к соблюдению противопожарных мер сильно ужесточились.

ООО «Арсенал» признаётся, что особо остро у них обостряется дела с утилизацией порубочных остатков и древесины. «Традиционно в России они сжигались. Сейчас такой способ под запретом даже зимой. Так, в Волгоградском регионе со спутника отслеживают все дымы. Только зажгли, приезжает МЧС, – объясняет Борис Антипов. – Но мы решаем эту проблему. Приобрели два мульчера РТ400 стоимостью около 20 млн руб. каждый. Они измельчают порубочные остатки в щепу, её используют для улучшения почвы. Сейчас мульчеры работают на Красноярской и Восточно-Сибирской дорогах, где сложная горная местность, тайга. Приволжская оснащена агрегатами для измельчения порубочных остатков».

Олег Харченко говорит, что успешно выполнять задания удаётся благодаря тому, что среди работников остались ещё крепкие ребята, знающие дело и каждый куст на дистанции. Его бригада – одна из лучших, план выполняет на 100%.

«Эх, нам бы технику, как у «Арсенала», мы бы их за пояс только так!» – эмоционально замечает дорожный мастер. Однако, судя по тому, что в 2012 году для дистанций на ремонт лесной техники предусмотрено 8 млн руб., перспективы у них скромные.

«В таких условиях нам сложно поддерживать работоспособность защитных лесонасаждений, чтобы закрыть путь от ветра, снега и песка, – признаётся Алексей Клочков. – А аутсорсерам предстоит ещё один десяток лет совершенствовать профессионализм до уровня упразднённого ПЧЛ».

Инга Быкова,
сост. корр. «Гудок»
Саратов

Финансы

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2011 г.

Организация: Открытое акционерное общество «ВОЛГОМОСТ»

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности: СТРОИТЕЛЬСТВО

Организационно-правовая форма/форма собственности АКЦИОНЕРНАЯ

Единица измерения: тыс. руб.

Адрес: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
	Актив				
	I. ВНЕОБОРТОНЫЕ АКТИВЫ				
Нематериальные активы		1110	271	306	316
Основные средства		1130	1061400	971852	993737
Доходные вложения в материальные ценности		1140	0	0	546
Финансовые вложения		1150	4288781	4249816	1074087
Отложенные финансовые активы		1160	23413	18120	24040
Прочие внеоборотные активы		1170	139457	30772	28906
Итого по разделу I		1100	551322	5270866	2121632
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
Запасы		1210	1260500	793295	792437
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям		1220	31187	7217	8628
Дебиторская задолженность		1230	5730667	5737937	4812897
Финансовые вложения		1240	628644	640005	627553
Денежные средства		1250	522522	351884	87352
Прочие оборотные активы		1260	5079	1387	1859
Итого по разделу II		1200	8178599	7531725	6330726
БАЛАНС		1600	13691921	12802591	8452358

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2011 г.	На 31 декабря 2010 г.	На 31 декабря 2009 г.
	Пассив				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)		1310	56693	56693	56693
Переоценка внеоборотных активов		1340	112950	162206	162448
Добавочный капитал (без переоценки)		1350	31630	52376	52376
Резервный капитал		1360	2835	2835	2835
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)		1370	2726236	2381855	2379377
Итого по разделу III		1300	2930344	2655965	2653729
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Заемные средства		1410	4500000	199380	0
Отложенные налоговые обязательства		1420	82902	69313	87522
Прочие обязательства		1450	22543	0	0
Итого по разделу IV		1400	4605445	268693	87522
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Заемные средства		1510	133550	4199974	3730511
Кредиторская задолженность		1520	5948132	5628295	1936949
Доходы будущих периодов		1530	6	10	52
Резервы предстоящих расходов		1540	74444	49654	43595
Итого по разделу V		1500	6156132	9877933	5711107
БАЛАНС		1700	13691921	12802591	8452358

Руководитель Казанов К.Б. Главный бухгалтер Девятайкин П.С.

30 марта 2012 г.

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ за январь – декабрь 2011 г.

Коды</th

Ремонт

Стремление быть лучшим

В ВРК-3 создают прозрачную систему управления производством

Николай Воробьев,
генеральный
директор
ОАО «ВРК-3»



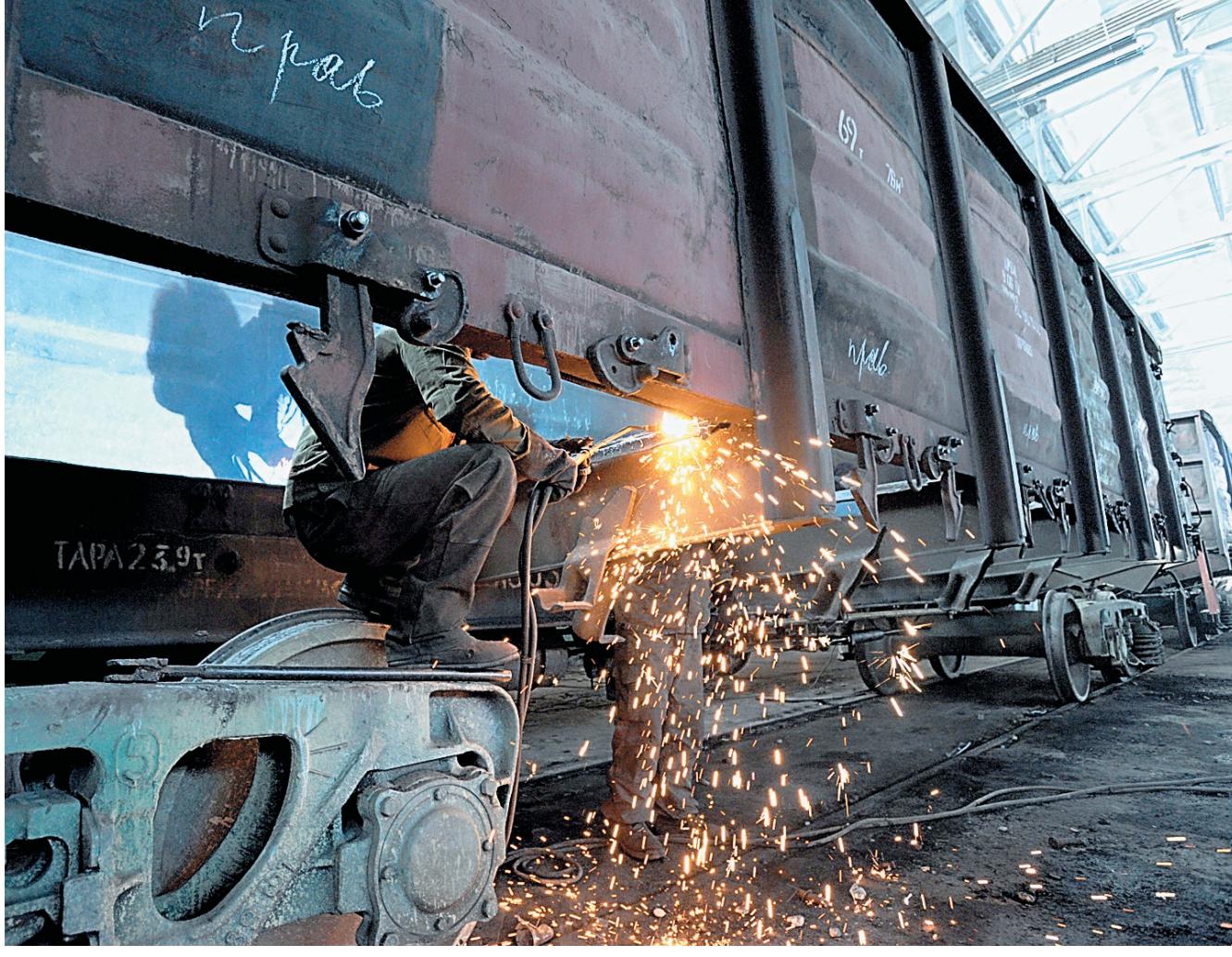
ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКС УЖЕ ПОЧТИ ГОД РАБОТАЕТ В УСЛОВИЯХ КОНКУРЕНТНОГО РЫНКА.

— Николай Константинович, как известно, ОАО «ВРК-3» является одним из ключевых игроков на вагоноремонтном рынке. Насколько вы удовлетворены сегодня выполнением стоящих перед ней основных задач?

— Производственные мощности компании позволяют выполнять порядка 100 тыс. деповских и 15 тыс. капитальных ремонтов вагонов в год. Одной из главных наших задач являются обеспечение долгосрочных потребностей в плановых видах ремонта грузовых вагонов, повышение экономической эффективности ремонтного комплекса при гарантированном обеспечении безопасности перевозок. При этом ВРК-3 несет полную ответственность перед клиентом за качество и своевременность оказания услуг. Но вагоноремонтное деповское хозяйство требует сегодня пересмотра норм и стандартов, доведения их до европейского уровня, переоснащения ремонтной базы в соответствии с принципами бережливого производства.

— Как вы оцениваете сегодня конкурентоспособность вашего предприятия? Что делается для усиления позиций компании на рынке, появилась ли возможность предлагать новые виды услуг?

— Расположение, мощности и возможности всех наших 39 предприятий мы, конечно, хорошо знаем. Но необходим и анализ конкурентной среды, чтобы иметь представление, с какими частными предприятиями, входящими или не входящими в холдинг, придется иметь дело. Отдельный вопрос — расширение спектра дополнительных услуг. Очень весомое направление деятельности — ремонт и производство отдельных видов запасных частей своими силами, увеличение капитального ремонта за счет ремонта колесных пар нового формирования. Имеет хорошие перспективы открытие линий по производству ремонтных деталей в вагонном ремонтном депо Болотная Иркутского филиала. Если раньше считалось, что ремонт вагонов ОАО «РЖД» — основная наша деятельность, а приватного парка — вспомогательная, то, работая уже в статусе акционерного общества, мы не делаем для себя подобного разграничения. Кроме того, развитие специальной АСУ, учитывающей выполненные работы на грузовых вагонах собственников и позволяющей осуществлять электронный до-



Ремонтники несут полную ответственность перед клиентом за качество услуг

кументооборот между заинтересованными структурами, является для нас одной из основных стратегических задач. Поскольку в настоящее время на рынке ремонта вагонов уже существует определенная конкуренция, собственники имеют возможность ремонтировать свои вагоны как на территории России, так и за ее пределами. И наша задача состоит в том, чтобы создать наиболее привлекательные условия. Стремление быть лучшими в своем деле должно быть заложено в умах всех работников ремонтного комплекса.

— Что вам делается для повышения эффективности производства?

— Для этого мы оптимизируем свою структуру по видам ремонта и типам грузовых вагонов, используем преимущества специализации и концентрации при максимально возможном снижении транспортной составляющей в цене ремонта. Повышение эффективности производства зависит прежде всего от технического перевооружения, совершенствования организации производства и технологии ремонта вагонов, изготовления запасных частей и замены морально устаревшими стационарного парка, компьютеризации производственных процессов. Внедрять перспективные методы управления плановым ремонтом невозможно при разорванных

связях между основополагающими бизнес-процессами, такими как управление рабочей обработки, снабжение запасными частями и материалами, финансовое планирование. Одна из основных задач этих систем — управление бизнес-процессами планирования и контроля затрат. Определяющими для повышения конкурентоспособности вагонных ремонтных депо в настоящее время являются технологические мощности и разница между издержками производства и ценами реализации услуг и работ. Дальнейшее улучшение деповского и капитального ремонта грузовых вагонов связано с внедрением в практику работы вагонных ремонтных депо новых средств технической диагностики, автоматизированных систем управления, с совершенствованием метрологического обеспечения депо.

— А что предпринимаете для снижения тех рисков, которые возникают по причине старения оборудования?

— Негативное влияние на уровень конкурентоспособности оказывают моральное старение и физический износ основных средств вагонных ремонтных депо. Старение действующего производственного оборудования обуславливает значительное увеличение объема и трудоемкости ремонта и технического обслуживания.

места для проведения профилактической работы. Для реализации разработанных мер в 2012 году будет инвестировано более 650 млн руб. За счет внедрения нового современного оборудования и передовых технологий ремонта количество отказов вагонов в эксплуатации в 2012 году будет снижено на 10%. В 2012 году особое внимание уделяется созданию и развитию системы мониторинга, многофакторного анализа, прогнозирования и предупреждения аварийности.

— Есть случаи использования вагоноремонтными предприятиями запчастей низкого качества. Каким образом можно поставить, по вашему мнению, заслон этому явлению?

— В целях повышения качества ремонта и надежности грузовых вагонов, снижение случаев событий и отказов технических средств в ОАО «ВРК-3» разработан и утвержден вице-президентом ОАО «РЖД» Алексеем Воротильским План организационно-технических мер по повышению качества плановых видов ремонта, надежности работы подвижного состава, снижению случаев отказов технических средств и случаев событий в ОАО «ВРК-3» на 2012 год. С учетом принятых мер в первом квартале 2012 года у нас произошло снижение случаев отказов технических средств на 12,5% и отцепок грузовых вагонов в текущий отцепочный ремонт по технологическим неисправностям в межремонтный период эксплуатации на 22,3%. Для своевременного предупреждения использования запасных частей и материалов низкого качества при ремонте вагонов разработано Положение по организации и проведению входного контроля поступающих запасных частей и материалов на предприятиях ОАО «ВРК-3».

— Как отразилась передача парка ОАО «РЖД» частным компаниям на предъявляемых претензиях к качеству ремонта, что предпринимает компания в этом направлении?

— После передачи инвентарного парка в дочерние общества количество финансовых

Так, за второе полугодие 2011 года удельный вес затрат на содержание и ремонт оборудования по ОАО «ВРК-3» составил в среднем 9,6%. Довольно быстро стареет и парк грузовых вагонов. Ежегодно своего предельного срока службы в среднем достигают 9 тыс. вагонов, что напрямую влияет на снижение показателей безопасности и экономической эффективности работы самого вагона. Для повышения безопасности работы на сети важно соблюдать принципы постепенности и минимизации риска необратимых действий. В обеспечении безопасности движения мы

Наша задача состоит в том, чтобы создать наиболее привлекательные условия для клиента

руководствуемся Функциональной стратегией обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса. На основании полученных эксперты заключений разработана программа дооснащения вагонных ремонтных депо, направленная на расширение производства и освоение новых видов продукции. Мы ведем прогноз возникновения рисков опасных состояний в подвижном составе. Ревизии и проверки вагонных ремонтных депо проводятся с элементами технического аудита, по результатам ревизий определяются «узкие»

претензий к качеству ремонта значительно возросло. Для регулирования деятельности в этом вопросе разработано Типовое положение об организации работы по рассмотрению претензий собственников подвижного состава о возмещении расходов за устранение дефектов в гарантийный период. Задача нашей компании — обеспечить максимально объективное и своевременное рассмотрение предъявляемых претензий, учитывая серьезное влияние претензионной работы на конкурентоспособность нашей продукции.

Беседовал Олег Сергеенко

Инновации

Гибридам пророчат спрос

Подписаны соглашения между ОАО «РЖД» и Группой «Синара» на поставку новых локомотивов



На новом локомотиве применено более 20 инновационных решений

Согласно подписанному контракту ОАО «Синара — Транспортные машины» (СТМ, входит в Группу «Синара») берет на себя обязательства в срок до 2016 года изготовить и передать ОАО «РЖД» 40 магистральных двухсекционных локомотивов ТГ16М. Сумма контракта составляет более 6,4 млрд руб. Другим документом, подписанном на форуме, стало соглашение на производство и поставку локомотивов с интеллектуальным асинхронным гибридным приводом ТЭМ9Н SinaraHybrid. Соглашение предусматривает, что после завершения в 2012 году всех работ по сертификации первого опытного образца гибридного тепловоза стороны согласуют график

выпуска локомотивов до 2017 года и в 2013 году подпишут контракт на поставку машин. Производство магистральных двухсекционных локомотивов ТГ16М и гибридных тепловозов ТЭМ9Н SinaraHybrid будет организовано на Людиновском тепловозостроительном заводе (входит в СТМ).

Как рассказал «Гудок» генеральный директор Группы «Синара» Михаил Ходоровский, подписанные на форуме в Сочи контракты являются последовательным и логичным шагом в направлении создания подвижного состава для РЖД, отвечающего современным требованиям и инновационной направленности новых машин. «Это прочная основа для долгосрочной за-

грузки производственных мощностей предприятий холдинга, дальнейшей модернизации производственной базы и создания новых рабочих мест. Более того, на новых принципах начинает работать вся цепочка предприятий-комплектаторов, перед которыми ставится задача выпуска современных деталей и узлов для локомотивов. Таким образом, инновационность и модернизация становятся реально действующими механизмами, эффективно работающими в железнодорожном машиностроении», — подчеркивает Михаил Ходоровский.

По оценкам экспертов, магистральный локомотив ТГ16М — достаточно мощная машина, которая обеспечит замену

Законотворчество

Хотели как лучше

Устаревшие нормы снижают эффективность экономики

Государство должно «поделиться» полномочиями в области регламентирования и создания нормативных документов.

К такому выводу пришли участники III Межотраслевой конференции «Промышленная безопасность-2012». Государственная реформа по совершенствованию системы промышленной безопасности. Представители крупных промышленных компаний собрались для обсуждения проблем, вызванных реформированием законодательства о промышленной безопасности.

По мнению директора по внешним связям ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» Антона Базуева, как частую и получается, принятие нового федерального закона, призванного сократить нагрузку контролирующих и регламентирующих органов, дало обратный результат. Причина заключается в бездумном копировании устаревших норм при формировании новых регламентирующих актов. Зачастую не учитываются технический прогресс, изменившиеся технологии и увеличившиеся возможности техники. Попытка же соблюдения устаревших норм приводит к существенному возрастанию затрат на строитель-



Старые подходы спотыкаются о новые технологии

ство и эксплуатацию промышленных объектов. В ряде случаев эти нерациональные затраты составляют порядка трети от всех затрат.

Такая ситуация угрожает безопасности государства, делящей большую часть промышленности незэффективной. В итоге участники конференции пришли к общему выводу, что для выправления ситуации необходимо делегирование государством некоторых своих функций отраслевым организациям производителей для разработки и внедрения различных стандартов и норм.

Олег Воробьев

БЛАГОДАРНОСТЬ

Не волнуйтесь, бабушки!

В этом письме я хочу рассказать о поездке из Новороссийска в Москву, которая принесла мне встречу со многими замечательными людьми. Большое им спасибо за заботу и понимание. Но обо всём по порядку.



Мы стояли на станции Тоннельная и ждали поезда № 30 в Москву. Он прибыл по расписанию. У четвёртого вагона собралась большая группа пассажиров преклонного возраста. Все хотели побыстрее попасть внутрь, в тепло и уют. Наконец, дверь открылась, и на площадке вагона показалась симпатичная девушка – наш проводник Ольга Криворучко. Первым делом она успокоила нас, сказав ласковым голосом: «Бабушки, не волнуйтесь, я подниму все ваши вещи».

Ольга помогла нам разместиться в купе. У меня была верхняя полка, и как я ни старалась забраться на неё, ничего не получалось. Возраст, вес и третья группа инвалидности по сердцу точно не способствуют лёгкости подъёма. Чтобы помочь мне подняться, проводник принесла лестницу. Но и это не спасло: полка оставалась так же недостижима, как вершина Эвереста.

После очередной неудачной попытки Ольга решила обратиться к начальнику поезда Галине Николаевне Пестиной. Галина Николаевна не отмахнулась от меня, как, может быть, поступили бы многие, продолжив равнодушно заниматься своими делами. Наоборот, войдя в мое положение, она нашла одно нижнее место в девятом вагоне, на котором я и доехала до Москвы. И, заметьте, без всякой доплаты.

Поездка продолжалась. Проводник девятого вагона С.Г. Чернецкая также окружила меня заботой и вниманием: приносила чай, давала воду, чтобы запить лекарство. Так приятно было видеть в её глазах искреннее участие и желание помочь.

В этот день мне повезло не только с персоналом поезда, но и с попутчиком. Вместе со мной в купе ехал вежливый и культурный молодой человек по имени Дмитрий, проявивший за время пути доброту и милосердие. На станции Рязань мужчина без колебания помог вынести из вагона инвалидную коляску.

До Москвы оставалось три часа. Я глядела в окно и размышляла, машинально отмечая плавный переход природы из южной в северную. Хорошо всё-таки, что есть ещё у нас такие отзывчивые люди. Добро всегда возвращается, и если в их жизни (не дай Бог, конечно) им потребуется рука помощи, уверена, кто-нибудь её обязательно пронянит.

ТАТЬЯНА ПЕРМНОВА
Москва

В любом коллективе случаются производственные проблемы. Перефразируя известное изречение, можно сказать, что нет проблем там, где не работают. Более того, как утверждают психологи, конфликтные ситуации – это не исключение, а норма жизни. Вопрос в том, как люди умеют их разрешать, умеют ли они мелкие неурядицы не загонять в пределы тупик торжества самолюбия.

В «Гудок» пришло письмо с рассказом «о трудовых безобразиях», подписанное так: «Коллектив бригады из 9 человек». В обратном адресе числилось «НГЧ, город Старый Оскол». Авторы своих подписей, однако, не поставили. С одной стороны, откровенная анонимка, на которую редакция могла бы и не обратить внимания, а с другой, скажет читатель, – знакомая каждой ситуации, с которой надо разбираться: может, люди боятся, вот и не называют себя.

Всё так на первый взгляд, тем более что бригада на Старооскольском участке дистанции гражданских сооружений всего одна и действительно состоит из девяти человек, а значит, такая подпись формально как бы не оставляет безликых подписчиков неизвестными. Ну а если это сторонний кто-то написал? Возникает вопрос: а знают ли вообще в коллективе о письме? И что на самом деле люди обо всём этом думают?

Оказалось, что бригада лишь совсем недавно ознакомилась с этим «своим» письмом и была неприятно удивлена. После обсуждения вердикт был вынесен таков: приведённые в письме факты очень сильно искажены и, можно сказать, даже извращены.

Автор, подписавшийся как «коллектив бригады», сидит в послании в отраслевую газету в том числе и на то, например, что якобы работников заставляют выходить чистить стрелки без обучения и без присутствия путейцев, и лишь «два настоящих мужика, водители Рындин и Камер, сказали: не будем ходить по путям чистить стрелки».

А вот что говорят сами работники, не скрывая своих имён: «Про стрелки это бред, все у нас ходят, когда приказ есть. Осенью мы все проходим обучение. Зимой, если нас подключают к снегоуборке, получаем целевой инструктаж у себя в дистанции, а перед выходом на пути – ещё и у диспетчеров. Потом надеваем специальную форму и идём с путейцами на стрелки. Но это редко бывает, обычно в экстренном случае – когда снегопад сильный. Вот я тот самый Анатолий Камер, но я не посчитал бы такой поступок, как мне тут приписывают, мужественным! Если пути замело, надо чистить!»

Вот, оказывается, как можно поставить всё с ног на голову: факт-то реальный, но мужеством было выйти из тепла в прургу на помощь коллегам-путейцам, а не отказаться от работы. Получилось, как в той старой байке: то ли Мишка шапку украл, то ли у него. Но воровство было однозначно.

Горячая линия

Ноги у лжи короткие

АВТОР АНОНИМКИ ВСЁ ПОСТАВИЛ ВВЕРХ ДНОМ



На работе нельзя бегать от работы, считает Анатолий Камер

Все девять человек из бригады Старооскольского участка Белгородской дистанции гражданских сооружений просили подчеркнуть, что их участия в написании анонимки нет. И чтобы это утверждение не было голословным, они подписали официальное заявление на имя председателя дорпрофжела о том, что «в письме имеются факты искажения действительности, а это бросает тень на весь наш коллектив».

Действительно, людям обидно, что чьи-то личные неурядицы и конфликты выились в такую форму, что всей бригаде теперь вроде как оправдываться приходится.

Всем хочется знать: а кто же солгал? Каждое утро они встречаются на работе и читают в глазах друг друга этот вопрос

Неудовлетворённость автора письма, если внимательно вчитаться в строки, сводится к недовольству мастером. Говорят, тот очень грубо обращался с рабочими. Но после коллективного разбора письма он счёл невозможным дальше оставаться на этой должности и вышел на пенсию. Похоже, что автор анонимки своего добился.

– У нас бригада всегда была дружной, мы – команда, вот это точное выражение! Надо – и работаем, – продолжает Анатолий

Камер. – Елена Ивановна Гаврилова у нас начальник участка каких мало. Сейчас, когда мастера нет, она сама выезжает с нами на участки, да и мы к ней с любой бедой идём. Она всегда и помогает, и помнёт. Даже не верится, что кто-то из наших мог что-то такое написать, работаем ведь вместе больше десяти лет, и я ни на кого не могу подумать.

Прикрываясь коллективом в своём личном недовольстве, автор анонимки, правда, радеет и за производство, в частности, сидит, что новые работники на предприятие не идут, поэтому, «с кем будет

работать Гаврилова?» Судя по всему, она даже у неё довольного всем автора послания вызывает уважение. Ещё бы! Мне рассказывали, как она однажды на общественные нужды личные деньги не пожалела.

Вот как сама Елена Гаврилова комментирует ситуацию:

– Наша бригада занимается исключительно аварийными работами, поэтому в коллективе все рабочие разных специальностей. Сейчас мы ищем сварщика.

Таких специалистов в городе по пальцам можно пересчитать, а зарплата маленькая, поэтому, естественно, и ажиотажа вокруг вакансии нет.

На участке не стали проводить графологическую экспертизу – даже символически слить почерки. А зачем? Это путь не разрешить конфликт, а усугубить его поисками мнимой истины. Надо спокойно работать дальше – так постановили в бригаде. Думается, что это самое правильное решение. А анонимщик, надеется, рано или поздно осознает, что выбрал неверный метод поиска лучшей жизни.

И всё же мне не даёт покоя одна мысль: все члены бригады заявили «мы анонимки не писали!». Но ведь кто-то же сорвал, честно глядя в глаза товарищам? А тот, кто один раз переступил через свою совесть, может сделать это ещё раз. Хорошо, если этот человек уже уволился с предприятия. А то как жить дальше маленькому коллективу сознанием того, что один из его членов – лжец. Всем хочется знать: а кто же солгал? Каждое утро они встречаются на работе и читают в глазах друг друга этот вопрос.

Поэтому стоит ли свеч игра в кошки-мышки? Даже если с кем-то из начальства нашла коса на камень.

Наталия Цыплева,
спец. корр. «Гудка»
Старый Оскол
ФОТО АВТОРА

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

В значимую категорию не попали

ПРАВО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КОМПЕНСИРУЕМЫМ СОЦИАЛЬНЫМ ПАКЕТОМ ЕСТЬ ПОКА НЕ У ВСЕХ

– Работаю в Верхнебакунчакской дистанции пути Приволжской дороги с 2000 года. Хотелось бы узнать, положен ли мне компенсируемый социальный пакет? В отделе кадров сказали, что у нас не положен. Законно ли это? И кто имеет право на такой пакет?

РУСЛАН ШАМГУНОВ

Астраханская обл.

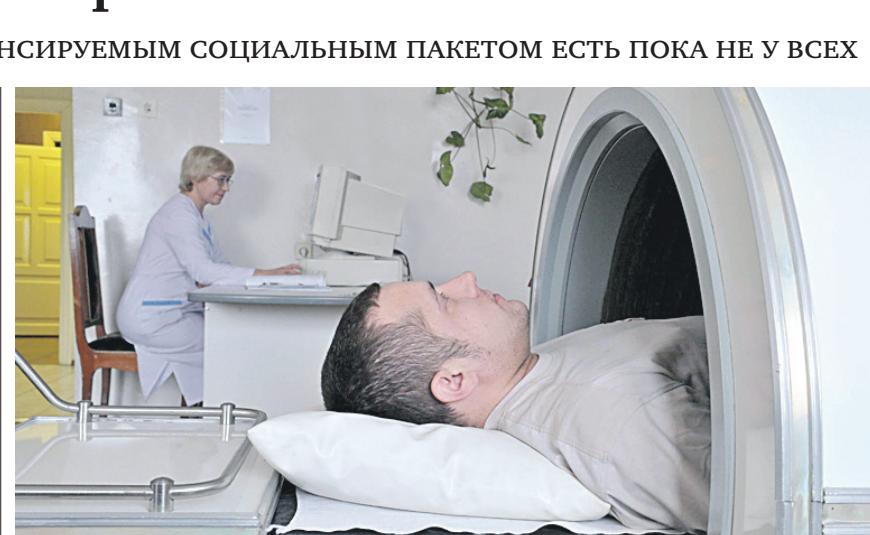
– Уважаемый Руслан Нурмуханович! Компенсируемый социальный пакет (КСП) – элемент индивидуального социального пакета, предоставляемого с целью повышения привлекательности рабочих мест и мотивации работников к труду.

КСП даёт работнику возможность компенсировать в пределах определённого лимита свои затраты на социальные услуги, включённые в утверждённый перечень элементов.

Право на пользование КСП предоставляет работникам значимых категорий персонала. Критериями для определения таких категорий являются дефицитность профессии, участие во внедрении изменений на предприятии, высокая квалификация, производственные и прочие показатели, указанные в локальных нормативных актах компании.

Состав значимых категорий персонала и коэффициенты увеличения базового лимита (13800 руб. с учётом НДС) определяются ежегодно.

Численность работников значимых категорий персонала, которым предоставлено право пользования КСП, входят все работники категории по штатному расписанию. Например, если будет определена категория «монтажёры пути участка



КСП позволит компенсировать и дорогостоящее лечение

№ 1 Астраханской дистанции пути, то в списки должны войти все монтёры данного участка. Если определена категория «Верхнебакунчакская дистанция пути», то в списки должны войти все работники дистанции.

Не имеют права на получение КСП работники, проработавшие менее года на 1 января года, в котором предоставляется КСП, и те, у кого есть не снятые дисциплинарные взыскания на эту же дату.

На Приволжской дороге работа по предоставлению КСП началась в 2011 году. Значимые категории на 2012 год определены расчёты путём по критерию «дефицитность профессии», используя следующие показатели: текущий персонала, укомплектованность, коэффициент постоянства кадров, удо-

влетворённость трудом (данные опроса персонала, полученные в рамках единого мониторинга).

Право пользования КСП на дороге в 2012 году получили монтёры пути отдельных участков Астраханской, Саратовской, Аниловской, Волгодонской, Сарептской, Волгоградской дистанций пути, работники других значимых категорий эксплуатационных вагонных депо и дистанций электроснабжения, всего 822 человека.

Работники Бережнебакунчакской дистанции пути в 2012 году в состав значимых категорий не попали.

Количество работников, которым будет предоставлено КСП в 2013-м и последующих годах будет увеличиваться, а значимые категории – определяться ежегодно расчёты путём.

Геннадий Нелипа,
заместитель начальника ПривЖД
по кадрам и социальным вопросам

Разъяснение

Испытанию подлежат

ПРИ ПОСТУПЛЕНИИ НА РАБОТУ ВАШИ ЗНАНИЯ ПРОВЕРИТ КОМИССИЯ

– Я учусь на втором курсе Ростовского университета путей сообщения. Недавно мне сказали, что я должен сдать на монтёра пути второго разряда. Но до поступления в университет я уже работал по этой специальности на Северо-Кавказской дороге и там получил сначала второй, а потом третий разряд. Подскажите, пожалуйста, теряются ли разряды, если перерыв в работе больше шести месяцев?

Виталий Рапутов
ст. Старотиторовская,
Краснодарский край

– Уважаемый Виталий Васильевич! Согласно правилам технической эксплуатации железных дорог РФ лица, поступающие на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение.

Вы прошли обучение на монтёра пути второго разряда и повысили квалификацию до третьего разряда, получив соответствующие свидетельства. При поступлении на работу (в том числе после шестимесячного перерыва) вам необходимо пройти проверку знаний Правил технической эксплуатации железнодорожных путей работников ОАО «РЖД».



При успешном прохождении испытаний вы продолжите работу в качестве монтёра пути по третьему разряду. Не выдержавшие испытания допускаются к повторной проверке знаний только после соответствующей подготовки в течение срока, установленного комиссией, но не более одного месяца.

ДМИТРИЙ ХВОРОСТОВ,
заместитель начальника
Северо-Кавказской дирекции
инфраструктуры по кадрам
и социальным вопросам

Опыт

Делить на всех

ПЕРВЫЕ ШАГИ В ПРОФЕССИЮ ПО КОРИДОРАМ СТУДЕНЧЕСКОГО ОБЩЕЖИТИЯ ЛЕГЧЕ ДЕЛАТЬ СООБЩА

Кучу баек про студенческие общаги может вспомнить даже тот, кто в общежитии никогда не жил. Что в них правда, выяснял корреспондент «Гудка».

Лето, вечер пятницы, у студентов – начало сессии. Мы с фотографом в общежитии МИИТа.

– Могу курочку пожарить, будете? – это Оля, она из Курска, учится на кафедре управления инновациями.

– А хотите, про Платона расскажу? У нас зачёт переносили четыре раза, и я его наизусть знаю. – Таня, соседка Оли по комнате, приехала из Калужской области и тоже будет специалистом по инновациям.

От курицы отказываемся, от Платона тоже. Нас интересует, как им тут живётся и почему, собственно, «пути сообщения». «У меня весь город тут учится, родители тоже работали на железной дороге. Она будет всегда – мне так говорили», – лаконично объясняет Таня и устраивается с ноутбуком на кровати.

В комнате Оля и Таня живут вдвоём: двухэтажная кровать, на обеих медведи, шторы в цветок, компьютерный стол, над ним – полки с рядами туалетной воды и косметикой. Окна на зелёный сквер. За стенкой живут ещё три барышни, на две комнаты общая кухня и ванная. Холодильник облеплен магнитами. «Вы так много ездите?» – спрашиваю. «Это как доска почёта. Все выезжающие оставляют свои», – поясняют девушки.

В этом общежитии живут 1140 студентов, в основном экономисты и технари. «Где большие железнодорожные узлы, оттуда и приезжает больше народу», – поясняет комендант общежития Александр Щеглов. Я без особой надежды прошу перечислить несколько регионов, но он называет города: «Мичуринск, Тамбовская область. Лиски, Воронежская область. Льгов, Курская. Няндома, Архангельская». Он ещё долго продолжает перечислять, ведя меня показывать фитнес-залы, но записывать я уже не успеваю. «Ребята на охране – тоже наши студенты, – по дороге он указывает мне на двух крепких молодцов, пропускающих жильцов в общежитие, на стены с дипломами и шкаф с кубками. – Это опять же наши достижения».

Два фитнес-зала под завязку заполнены тренажёрами, открыты с 16 до 22. «Занятия в фитнес-центре идут как зачёт по физкультуре», – добавляет пятикурсник факультета «Строительство железных дорог» Саша, помощник коменданта. Мы уже поднимаемся по лестнице смотреть зал, где проходят соревнования между общежитиями по баскетболу, футболу, волейболу, потом – зал для вольной борьбы, самбо и других единоборств. Тоже в зачёт. «И девушки занимаются», – рассказывает комендант. – Тут крепкая одна была – я иду, а она за ногу кого-то по коридору потащила». Студенты



Фото: Павел Григорьев

занимаются вечером, поэтому, посовещавшись, решили предоставить возможность городским детишкам с 8 до 12 лет безвозмездно заниматься тут днём.

Чтобы попасть на этажи с жилыми комнатами, идём к лифту. Вдруг вижу «загон» с детскими колясками. Как оказалось, молодые семьи в общежитии – обычное, в общем-то, дело. «Когда был ремонт, мы всё переделали, и у «семейных» отдельные блоки – со своей кухней, ванной и своеобразной детской. Но на сессии они, конечно, детей поискидывали родителям». В «загоне» пять колясок, автокресло, в кучу свалены самокаты и велики.

Привязанность к велосипедам питают и студенты. «Месиц назад студсовет договорился с компанией Levi's – они поставили нам стойку для велосипедов, потом вторую», – говорит комендант. «Здесь хорошо кататься – ВВЦ, Сокольники, Маленковская», – поясняет председатель студсовета Сергей. – Я из экономического корпуса, специальность – маркетинг. Работаю дизайнером на кафедре. Мы создали свой журнал «Поколение С» – там тоже дизайнером. В августе женюсь». Избранница Сергея – председатель профбюро института. «Вот! А вы говорите, откуда они берутся?» – вступает комендант. Он в этом вопросе принципилен: пока студенты не распишутся, вместе их не селит. Научен горьким опытом: по-

терпение, уважение и взаимовыручка в любой ситуации – главные принципы студенческой жизни

ссорившись, будущие железнодорожники разъезжаются, помирившись – съезжаются обратно, и так может повторяться до бесконечности.

Мы снова на жилых этажах, в редком «смешанном» блоке – одном из последних, где в соседних комнатах ещё живут юноши и девушки. Девушек не застали, а локомотивщики Сергей и Андрей, оба из Чувашии, собирались варить борщ – «охота жиденького». Ребята остаются на лето в Москве – работать, те же планы примерно у 40% жильцов общежития. Студенты работают проводниками, вожатыми, восстанавливают Иосифо-Волоцкий монастырь, куда первый стройотряд приехал аж в 1996 году – владыка Питирим тоже оканчивал МИИТ.

В другой комнате застаём четырёхкурсника Стаса тоже за приготовлением еды. Его соседи, «техники», спят: «Экзамен же был. Вставать-то в шесть, экзамен в восемь, в Интернете до трёх. Вот и отсыпается». На стенах забавные плакаты, стикеры, под российским флагом скрывается нарисованный Че Гевара, рядом висит «литробол» – квалификационная сетка в зависимости от количества выпитого. Но за буйные пьянки или курение в комнатах наказывают строго – «ссылают» в общежитие в подмосковном Пушкино, не ближний свет.

«В среднем получается по три дня рождения в день. Мы каждый раз проводим профилактические беседы – объясняем, что к 11–12 должна воцариться тишина. Вечером у нас вахты», – говорит Александр Щеглов. «Ну а если соседи на этаже не против и говорят «путь побалагурят?» – спрашиваю я. «Придут соседи снизу. Или сверху», – с ухмылкой хором отчекиваю Серёжа и Саша. Опыт, сын ошибок трудных.

«Сейчас у нас идея фикс – пересадить всех на wi-fi до конца года. Наша нынешняя сеть появилась, когда один из студентов работал у провайдера, ребята её монтировали на голом энтузиазме. А сейчас четыре общежития объединены в локальную сеть. Мы даже откались от библиотеки, проще скинуть всю информацию в общую сеть», – рассказывает комендант. А я думаю, что слова об энтузиазме – и про него самого, взахлеб рассказывающего про всё подряд – от буфета и ремонта до романтических историй студентов. Оказавшийся здесь ещё студентом четвёртого курса, он не превратился в формалиста и бюрократа, эдакого киношного завхоза, отправляющего жизнь горемычным студентам, а, наоборот, стал воплощением идеи о том, что навести порядок можно – если задаться целью.

Анна Родионова

Рынок

Импортная доля

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТО БОЛЬШЕ НУЖНЫ ЗА ГРАНИЦЕЙ, ЧЕМ ДОМА



Отечественный рынок заполняют импортные автомобили – потребитель голосует рублём

замечают, пишут об этом, говорят, – сообщил «Гудку» Андрей Топтун. Эксперт отметил, что иностранные производители поступают хитрее – вводят новую комплектацию или, наоборот, убирают какую-либо опцию, за которую потом приходится платить покупателям. «Ни стоимость, ни качество не влияют на увеличение числа иностранных, привезённых из дальнего зарубежья, делят всё в том, что доля продаж российских машин снижается, но рынок нужно чем-то наполнять. Вот он и наполняется иностранными», – заключил Андрей Топтун.

Исполнительный директор Объединения автопроизводи-

телей России Алексей Сережин уверен, что отечественный автопром сейчас переживает свои лучшие времена. «Растёт рынок отечественных автомобилей, растут их продажи. Но вместе с тем отечественное производство не может обеспечить всю номенклатуру транспортных средств, которых ждёт потребитель, поэтому машины и завозят из других стран. Важно, чтобы импорт не был больше, чем производство в нашей стране. Помимо этого, отечественным производителям, чтобы нормально развиваться, нужно наращивать экспорт», – рассказал «Гудку» эксперт. Марина Подрядова

ИССЛЕДОВАНИЕ

По щучьему велению

ЖИТЬ БЕЗ МЕЧТЫ ОКАЗАЛОСЬ НЕИНТЕРЕСНО

БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН СЧИТАЮТ, ЧТО МЕЧТАТЬ НУЖНО ОБЯЗАТЕЛЬНО.

Мечтать наши сограждане любят – заветная мечта есть у 90% населения. Таков результат исследования, проведённого Институтом социологии РАН. Для того чтобы выявить национальную мечту, учёные опросили 1750 человек из всех регионов и типов поселений.

Главной мечтой является достаток: иметь возможность тратить деньги, «не считая копейки», хотят 40% опрошенных. Следующие в списке главных мечтаний – хорошее здоровье (33%) и жизнь в более справедливом и разумном обществе (также 33%). «И это оказалось необычно: лидирующие позиции в структуре мечтаний занимает мечта не о сугубо личном характере, а общественно значимая», – комментирует директор института Михаил Горшков. «Для себя россияне щёлк мечтают об отдельной квартире или доме (21%), хорошей семье (17%), интересной жизни (18%), образовании (12%). «О собственном деле мечтают 15% граждан, но если сопоставить эту цифру с реальным числом населения, занятого в сфере предпринимательства, то там цифра в три раза меньше», – подчёркивает социолог.

К мечтам-аутсайдерам относятся желания стать известным и уважаемым (4%), красивым и привлекательным (1%), встретить настоящую любовь (6%). «Здесь сильно заметно отличие от всем известной «американской мечты». Культ популярности, изящного тела там возведён в ранг национальной религии. В структуре российских мечтаний это не наблюдается», – поясняет Михаил Горшков.

Исследователи предложили респондентам сформулировать мечтания самостоятельно, обратившись к золотой рыбке. «Бросилась в глаза довольно любопытная вещь: четверть россиян отказалась о чём-либо просить рыбку. Это прагматики, реалисты, носители так называемого внутреннего локус-контроля – люди, которые считают, что судьба в их руках», – продолжает Михаил Горшков. На первых местах в просьбах к сказочной рыбе здоровье, достаток и счастье родным людям. О себе же россияне думают во вторую очередь – мечты о счастливой личной жизни или хорошей карьере идут после просьб о том, чтобы всё сложилось у близких.

Проанализировали исследователи и отношение наших граждан к сказочным персонажам, лучше всего воплощающим мечту. На первом месте оказалась Золушка – её история, в которой «трудолюбие и добродетель во славу Фортуны будут вознаграждены», кажется наиболее притягательной для 40% опрошенных. «При этом замечен гендерный перекос: историю Золушки выбирают 60% женщин и лишь 16% мужчин», – добавляет эксперт. – Для них самым притягательным оказался Емеля из сказки «По щучьему велению».

Большая половина россиян (55%) составляют планы для исполнения мечты, меньше трети (29%) надеются на чудо или удачу. Примерно по 20% опрошенных просят о помощи – друзей, родственников или Бога, а 6% обращаются за помощью к гадалкам, экстрасенсам и астрологам. Мечты кажутся россиянам скорее осуществимыми, но лишь 16% уверены в том, что их чаяния исполняются полностью.

Анна Родионова

ВОПРОС ДНЯ

Во многих регионах снова введён режим ЧС из-за лесных пожаров. Что можно сделать, чтобы их не допустить?

Дмитрий Избенко, начальник станции Мундыбаш:

– Хорошо, что средства массовой информации много, а главное, честно рассказывают о чрезвычайных ситуациях. Но в репортажах подчас не хватает лиц, тех, кто это сделал. Пусть этих людей не только хорошо отшрафуют, но и покажут по телевизору, чтобы действительно стыдно стало. Это точно не помешает.

А вообще, людям нужно чаще проявлять гражданскую ответственность. Увидев огонь, граждане не должны оставаться безучастными, а немедленно набрать «01». Нам чуточку не хватает понимания того, что мы живём в одной большой семье, в обществе.

Василий Сутула, директор Байкальского государственного заповедника:

– Многие проблемы с пожарами в тайге вызваны несовершенством действующего Лесного кодекса. В частности, сейчас горячий лес разрешается продавать как деловую древесину, а строевой – нет. Поэтому собственникам угодий бывает даже выгодно «не замечать» огня в лесу.

Для исправления ситуации необходимо восстановить в нашей стране лесничество, упразднённые несколько лет назад согласно тому же кодексу. Это позволит навести порядок на территориях, захламлённых поваленными ветром деревьями. Тем самым снизится и пожароопасная ситуация в лесных массивах.

Анна Пашенко, ведущий инженер топливно-энергетического центра Юго-Восточной дороги:

– Можно говорить о том, что лесные пожары возникают из-за сильной жары, но она – всего лишь сопутствующий фактор. Сухие травы и ветки загораются из-за людей. На уровне государства с этим бороться бесполезно. Всё равно будут такие несознательные граждане, которые, неизвращаясь на связанные с режимом ЧС запреты, поедут в лес жарить шашлык или во время прогулки бросят непогашенную сигарету.

Нужно стараться дочтучаться до сознания таких людей через СМИ. Можно и в частном порядке бороться. Ведь бывает такое, что кто-то замечает весёлую компанию в лесу у костра. Если запрет на разведение огня введен, то не стоит подходить и делать замечание, можно напроситься на серьёзные неприятности. Лучше в этом случае позвонить в МЧС и сообщить об увиденном, однозначно предпочтительнее сделать так, чем через день узнать, что лес, по которому так хорошо было гулять, сгорел.

Руслан Иликаев, ведущий инженер ремонтного локомотивного депо Орск:

– Два примера в нашей Оренбургской области: пожар начался с камыша, в итоге и лес горел, и больше десятка семей без домов остались. А недавно пожар бушевал в Бузулукском бору. Присутствие человеческого фактора в обоих случаях явно.

Повлиять на ситуацию в частном порядке можно, заставив людей думать о последствиях. А добиваться этого надо только через ужесточение законов. Нужны административные меры, вплоть до уголовного наказания. Но пока не слышно, чтобы где-то и кто-то из виновных понёс наказание.

Михаил Галкин, заместитель начальника центра охраны окружающей среды Куйбышевской дороги:

– Непотушенные окурки, костры, въезд в лес на машинах. Например, тот же катализатор, который расположен под днищем автомобиля, при работе двигателя разогревается до высоких температур, что может привести к возгоранию сухой травы. И ещё не следует выбрасывать мусор в лесу. Ведь простая стеклянная бутылка, оставленная в траве, фокусирует солнечный свет и может выступить в роли уличного стекла.

На мой взгляд, граждане должны соблюдать культуру поведения в лесу и иметь высокое чувство ответственности за состояние окружающей природы, за её будущее.

Михаил Субботин, и.о. начальника пожарного поезда станции Сасово:

– Неосторожное обращение людей с огнём – на 90% причина лесных пожаров. Проводить с населением просветительскую работу неэффективно, необходимо правоохранительным органам ужесточить ответственность: повысить штрафы, вплоть до более серьёзного наказания в зависимости от причинённого ущерба. В 2010 году в нашем регионе были сильнейшие пожары, выгорела деревня Свеженская, но к ответственности никого не привлекли.

Наше дело – тушить пожары. В этом году нам выделили две резервные цистерны-водохранилища по 60 тонн каждая. Таким образом, сейчас мы возим с собой 220 тонн воды: 100 тонн – постоянные и 120 тонн – дополнительные.

