

3. | СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ

Задержки пассажирских поездов на границе можно снизить, лишь изменив законодательство

4. | ПЕРСПЕКТИВА

В будущем году на Сахалине начнётся обновление локомотивного парка, за два года сюда придут 40 новых тепловозов

5. | ПРОЕКТ

На счету ГЛОНАСС – 36 тыс. спасённых человеческих жизней, и это только начало

8. | История

Построенная Иваном Зубковым дорога увеличила хлебную норму в блокадном Ленинграде

30 июля 2012 года www.gudok.ru
понедельник www.gudok.info
№ 131 (25092) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
170846
экземпляров

| От редакции

Из чужого кармана

Из отчёта о годовой деятельности Федеральной пассажирской компании за прошлый год явствует, что она направила почти всю прибыль от перевозок в вагонах купе и СВ на погашение недополученных субсидий в регулируемом сегменте, то есть в плацкартных и сидячих вагонах. Из этого следуют два основных вывода. Во-первых, ОАО «ФПК» рискует стать убыточной компанией. В последнее время она уже вынуждена была закрыть 6 из 48 вагоноремонтных депо и за 2010–2011 годы сократить численность своих работников на 16,2 тыс. человек.

«Мы сократили свои расходы, себестоимость пассажирских перевозок в 2011 году снизилась к 2010 году на 2%. Но наши внутренние ресурсы на исходе», – заявил в этой связи вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор ОАО «ФПК» Михаил Акулов.

Недофинансирование перевозочного бизнеса – это как раз та основная причина, которая стояла у истоков реформы железнодорожного транспорта. И, несмотря на всю проведённую работу по разделению секторов перевозок на регулируемый и дерегулируемый, проблема эта, как видно, пока, к сожалению, в сфере пассажирских перевозок не решена.

При этом второй, любопытный в том числе и для самих пассажиров вывод здесь заключается в том, что на железнодорожном транспорте сохраняется внутреннее перекрёстное субсидирование, когда одни клиенты железной дороги вынуждены дотировать перевозку других. Когда государство осуществляет целевую помощь гражданам с низкими доходами – это понятно. Это правильно и нравственно. Но если самый обычный гражданин спрашивает в кассе билет подешевле, ему говорят, что остались только купейные, и он при этом, сам того не желая, должен оплачивать часть проезда того, кто успел к кассе раньше, – это явление вряд ли можно называть правильным. Получается, что тот, кто ездит в плацкарте, делает это за чужой счёт. А это и неправильно, и безнравственно.

Перекрёстное субсидирование в экономике – это самое наследие прошлого, от которого нужно последовательно и твёрдо отказываться. Именно оно является одним из базовых принципов затратной, неэффективной экономики. Причастным чиновникам, по всей вероятности, пора вспомнить об этом и предпринять нужные шаги, чтобы не столкнуться в ближайшем будущем с очередными транспортными проблемами.

Помощь

Реквизиты для перечисления средств пострадавшим от наводнения:

Получатель средств:
ОАО «Российские железные дороги»
ИНН 7708503727
КПП 997650001
Расчётный счёт
№ 40702810400200183001
в ОАО «ТрансКредитБанк»
БИК 044525562
Корр. счёт 30101810600000000562

Инициатива

Готовы к пулу

Малым грузовладельцам обкатали услугу

Созданный при поддержке властей Карелии оператор – ООО «Промнерудтранс» – предлагает унифицированную концепцию транспортно-логистического обслуживания мелких и средних грузовладельцев в регионах.

По словам генерального директора ООО «Промнерудтранс» Андрея Громового, в её основе лежит принцип создания региональных операторских, логистических и экспедиторских компаний совместными усилиями местных администраций и частных инвесторов.

«Непосредственно в регионах сформировать полноценную альтернативу операторам федерального уровня удаётся крайне редко, – рассказал он. – Выходом здесь может быть применение механизмов взаимодействия местного управления и частных инвесторов. Такой подход мы совместно с руководством Карелии применили

на полигоне Северо-Западного региона, что позволяет нам при относительно невысоких объёмах маржи добиваться рентабельности работы компаний за счёт консолидации работы с большим количеством малых и средних предприятий. Подобные решения будут эффективны в рамках любой территории».

Генеральный директор ОАО «Корпорация развития Республики Карелия» Вадим Соколов

добавил, что концепция уже доказала свою жизнеспособность. «Не думаю, что у Карелии есть какие-то непреодолимые отличия от других регионов, – отметил он. – Наоборот, есть регионы, где и грузовая база гораздо масштабнее, и спрос со стороны малого и среднего бизнеса на перевозки больше. Поэтому там создать региональ-

Требовать своё

ПАССАЖИРСКИЕ КОМПАНИИ НАМЕРЕНЫ ЧЕРЕЗ СУД ЗАСТАВИТЬ РЕГИОНЫ
ОПЛАТИТЬ ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ ЗА ПЕРЕВОЗКИ



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИН

Три пригородных перевозчика подготовили пакеты документов для подачи исков в арбитражные суды.

Об этом было заявлено на сетевом совещании ОАО «РЖД» по вопросам пригородных пассажирских перевозок.

Ответчиками выступают администрации Курганской, Владимирской и Новгородской областей. Уже в августе иски против них могут быть поданы Свердловской пригородной пассажирской компанией, Волго-Вятской пригородной пассажирской компанией, Северо-Западной пригородной пассажирской компанией. Общая сумма исковых заявлений составит более 1 млрд руб.

«Время уговоров, ожиданий прошло. Когда мы приходим к тому, что нечем пла-

тии в первом полугодии совокупный убыток пригородных компаний составил 4,6 млрд руб.

тизарплату машинистам, уже не до разговоров, кто плохой, кто хороший, – уверен начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер. – Ведь РЖД не только не стремится сокращать движение, но и предлагают его наращивать. Однако заказ есть, а денег нет. Регионы не рассчитываются с перевозчиками, и задолженность превышает уже 20 млрд руб.»

Пакет документов по четвёртому иску ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» к администрации Забайкальского края сейчас готовится.

Кроме того, три компании подготовили материалы для подачи досудебных претен-

зий: Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания – к Ставропольскому краю и Ростовской области, Северная пригородная пассажирская компания – к Республике Коми, «Содружество» – к Мордовии. Общая сумма претензий – 1,3 млрд руб.

Вообще региональных властей, к которым пригородные компании хотят подать судебные иски, 19. Но пока готовы лишь три перевозчика. Кроме того, вести одновременно 19 судебных дел очень сложно, ведь РЖД придётся оказывать методологическую поддержку компаниям. «Важно не засудить администрации, а показать, что пригородные компании будут бороться за свои права», – подчеркнул Максим Шнейдер.

По итогам первого полугодия совокупный убыток 26 пригородных компаний составил 4,6 млрд руб. И 67% из этой суммы у шести – Свердловской, Северной, Центральной, Северо-Западной пригородных компаний, ППК «Черноземье» и «Экспресс Приморья».

> Окончание | 3

Регионы, в которых компенсация выпадающих доходов пригородным компаниям отсутствует полностью: Амурская, Брянская, Владимирская, Вологодская, Калининградская, Курганская, Курская, Ленинградская, Орловская, Пензенская, Псковская, Сахалинская, Тверская, Челябинская области, Приморский край и республики Коми, Карелия, Бурятия и Караачаево-Черкесия.

ГРАФИК

На дне

РАБОТА ДОЛЖНА БЫТЬ НЕ НА БУМАГЕ, А В ПУТИ

Исполнение графика движения пассажирских и пригородных поездов ухудшилось практически на всех дорогах, но в безусловных «лидерах» снова Забайкальская.

Речь об этом шла в минувшую пятницу на заседании Центральной графиковой комиссии, которое провёл вице-президент компании Анатолий Краснощёк.

Так, по итогам полугодия график пассажирских поездов по отправлению с начальных и пограничных станций в целом по сети удалось выполнить на 98,01%. Это на 0,15% ниже аналогичного уровня прошлого года.

Соблюдение графика прибытия пассажирских поездов на станции назначения и последние пограничные станции ухудшено к прошлому году на 0,67%. Один из основных показателей – уровень выполнения расписания пассажир-

ских поездов по прибытию и в пути следования просел на 1,36%. Виновных в ухудшении в целом обстановки по сети девять: Московская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Свердловская, Красноярская, Забайкальская, Дальневосточная.

Как отметил Анатолий Краснощёк, самое неблагополучное

на Забайкальской. За прошедшие два квартала выполнение расписания прибытия пассажирских поездов ухудшилось на 11,08%. Количество допущенных на дороге опозданий пассажирских поездов составило почти 23% от всех задержек на сети. Опять же этот показатель ухудшен к прошлому году почти в два раза. Общее положение сложилось именно

на Забайкальской. За прошедшие два квартала выполнение расписания прибытия пассажирских поездов ухудшилось на 11,08%. Количество допущенных на дороге опозданий пассажирских поездов составило почти 23% от всех задержек на сети. Опять же этот показатель ухудшен к прошлому году почти в два раза. Общее положение сложилось именно

Свыше 5 тыс. раз поезда прибывали на станции с опозданием на час и более – это примерно 40% от сетевого показателя.

Почти половина всех задержек на дороге за локомотивным хозяйством. Но даже в июле выправить положение не удается. За 25 дней только по вине Забайкальской допущено 885 фактов задержек пассажирских поездов в пути следования. Это на 44% больше, чем в прошлом году.

Анатолий Краснощёк отметил, что отчёты начальники с дорог, конечно, представили добрые, однако «хорошая работа должна быть не на бумаге, а на пути». Необходимо выполнить данные обещания и улучшить движение пассажирских поездов.

Также вице-президент распорядился в кратчайший срок предоставить объяснения в письменном виде на имя первого вице-президента ОАО «РЖД». Владислав Кукреч



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Следующим шагом планируется

создание пула операторских компаний

создание на межрегиональном уровне пула операторских компаний, которые бы работали по принципу единого парка. Одной из основных задач этого проекта станет, как и в случае с ООО «Промнерудтранс», облегчение доступа к услугам железнодорожной дороги для малых и средних грузовладельцев.

Создание на межрегиональном уровне пула операторских компаний, которые бы работали по принципу единого парка. Одной из основных задач этого проекта станет, как и в случае с ООО «Промнерудтранс», облегчение доступа к услугам железнодорожной дороги для малых и средних грузовладельцев.

Леонид Григорьев

Власть

Внешняя политика в условиях субтропиков

Сочи балует курортников температурой 35 градусов выше ноля в тени. Не на всех это действует расслабляющее. В летней резиденции президента Владимира Путина «Бочаров ручей» в конце минувшей недели активно шли международные встречи и переговоры.

В минувшую субботу Владимир Путин встретился с министром иностранных дел Японии Коитиро Гэмбай. «Отношения между Россией и Японией развиваются, и в целом развиваются неплохо», – констатировал, открывая встречу, глава государства. Он ни слова не сказал о Курилах публично, лишь дипломатично заметил, что контакты «в сфере самых чувствительных вопросов в политической области» Москва и Токио продолжают.

Подробнее Владимир Путин остановился на торгово-экономических связях: «Мы уже вышли на докризисный уровень – это \$30 млрд торгового оборота». Глава государства отметил интерес японских компаний, особенно машиностроительных, к российскому рынку и выразил надежду, что проекты в сфере машиностроения будут успешно реализованы не только в европейской части России, но и на Дальнем Востоке.

Владимир Путин также просил передать благодарность главе префектуры Акита «за такой милый подарок» – щенка породы акита-ину. И сообщил, что в ответ пошлёт японскому губернатору сибирского кота, поскольку тому больше нравятся кошки.

Ранее с Коитиро Гэмбай провёл переговоры глава МИД Говоря о перспективах заключения мирного договора между Россией и Японией, Сергей Лавров отметил, что «позиции по этому вопросу до-прежнему расходятся», но есть готовность обеих сторон продолжать обсуждение «в целях поиска взаимоприемлемого решения». Отвечая на вопрос японского журналиста о недавней поездке премьер-министра Дмитрия Медведева на Кунашир, Лавров ещё раз подтвердил, что российские официальные лица будут продолжать ездить на Курильские острова и не собираются отказываться от этого.

А днём раньше президент России провёл полноформатные переговоры с президентом Вьетнама Чыонг Тан Шантом, в которых также приняли участие делегации обеих стран. «Обстоятельными» назвал прошедшие переговоры Владимир Путин, а Чыонг Тан Шант – «весьма плодотворными» и «результативными». По их итогам стороны приняли совместное заявление и подписали пять документов – о сотрудничестве в правовой, таможенной сферах, в области сельского хозяйства, культуры и туризма.

Одним из лидеров бурно развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона назвал Вьетнам Владимир Путин. И Россия намерена наращивать сотрудничество с этим регионом, развивать российско-вьетнамское стратегическое партнёрство. Товарооборот между странами растёт (более чем на 25% в 2011 году), СП «Вьетсовпетро» разрабатывает месторождения на вьетнамском щельфе, при российском участии будет построена во Вьетнаме первая АЭС. И в ближайшее время, как заявил Владимир Путин, нашим странам «удастся расширить объём торговли в 3–4 раза».

Ольга Соломонова
Сочи – Москва

Погрузка

Прибавила весу

ЖЕЛЕЗНАЯ РУДА СУМЕЛА ЗАМЕСТИТЬ СНИЗИВШИЕСЯ ПОСТАВКИ ЛЕСА



ЭКСПОРТ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОГРАНПЕРЕХОД В КИТАЙ ГРОДЕКОВО – Сүйфэнхэ вырос на 11% в первом полугодии. Этому немало способствовал выход на проектную мощность Олёнминского рудника.

ООО «Олёнминский рудник», выпускающее титаномагнетитовый и ильменитовый концентраты, широкое использование в металлургии, приступило к работе в 2008 году. Но из-за кризиса производство было свёрнуто почти на два года.

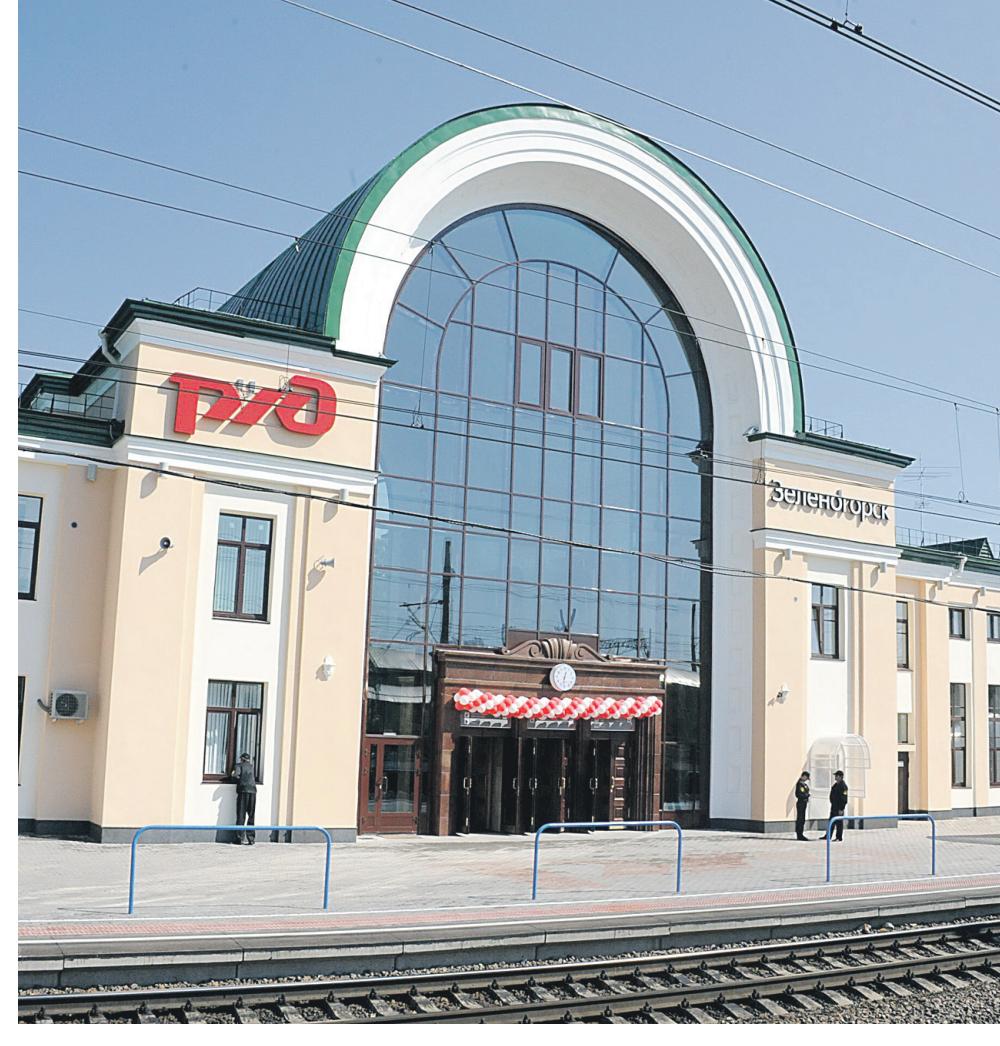
«Сегодня продукция предприятия всё более заметна в погрузке Тындинского региона Дальневосточной дороги. За первое полугодие комбинат отгрузил в вагоны около 473

ПАВЕЛ МИХАЙЛОВ

Развитие

Вокзал поумнел

МОДЕРНИЗАЦИЯ ДОБАВИЛА КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ



В новом здании вокзала Зеленогорск воплощёй ряд передовых технологий. После реконструкции сотрудников стало меньше, а удобств для пассажиров больше.

На вокзале Зеленогорск, как отметил в пятницу начальник Октябрьской магистрали Виктор Степов, реализован пилотный для РЖД проект «умного» здания. Инновации помогают экономить расходы на содержание вокзала и повышают безопасность. «Здание оборудовано современной системой охранных-пожарной сигнализации с автоматическим тушением очагов возгорания, а также системой видеонаблюдения: данные на пост охраны поступают с 26 камер, ведётся круглосуточный мониторинг», – рассказал «Гудку» начальник вокзала Вера Горюшева.

При этом впервые смонтирована автоматизированная система видеораспознавания, в которой компьютер сам подсказывает оператору ситуации, содержащие потенциальные риски. Это помогает оптими-

зировать патрулирование и охрану объекта.

Модернизацию проводить было непросто, ведь вокзал в Зеленогорске построили в 1917 году по проекту известного финского архитектора Бруно Гранхольма. Поэтому при капремонте здание сохранилось в первоначальном виде: была восстановлена лепка внутреннего свода купола и карнизы.

Вместе с тем вокзал расположен на маршруте скоростного сообщения с Финляндией. Мимо следуют поезда «Аллегро».

Требовалось создать современный комплекс, комфортный для всех пассажиров, в том числе инвалидов. На входах построили пандусы. А пешеходный тоннель, как сообщила Вера Горюшева, скоро оснастят электрическими подъёмниками.

«Это здорово, что тоннель наконец привели в порядок. Ведь раньше, когда шли дожди, там на полу стояли лужи. Через

них перекидывали доски», – пояснил один из пассажиров.

После модернизации на вокзале работают четыре пригородные кассы. Установлены билетопечатающие автоматы. Предусмотрено получение проездных документов, заказанных через Интернет.

Летом вокзал – оживлённое место, так как Зеленогорск – курорт на северо-западе России. Здесь интенсивное движение электричек.

Приходят сюда и местные жители: филиал банка, который открыт на вокзале, как отметил глава муниципального образования Зеленогорск Анатолий Повелей, для жителей – единственное место, где принимают коммунальные платежи.

Открытие вокзала на Октябрьской дороге приурочили к 464-летию Зеленогорска, которое отмечалось в пятницу.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

ЗЕЛЕНОГОРСК

Приговор

Пересмотр «бронного» дела

Суд учёл коллективное прошение коллег и потерпевших о смягчении наказания

НАКАЗАНИЕ ДЕЖУРНОМУ ПО МЕХАНИЗИРОВАННОЙ ГОРКЕ СТАНЦИИ Челябинск-Главный Сергею Абрамову, осуждённому за нарушение правил транспортировки опасных грузов, приведшее к утечке брома, было смягчено.

В пятницу кассационная инстанция Челябинского областного суда заменила реальный срок лишения свободы Сергею Абрамову на 1,5 года условного заключения с испытательным сроком в один год. Ещё 31 мая нынешнего года Советским районным судом Челябинска он был приговорён к 1,5 года лишения свободы с отбыванием наказания в колонии-поселении и лишением на два года права занимать должности, связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта. Оснований для условного наказания суд тогда не нашёл.

Дежурный по чётной горке обвинялся в совершении преступлений, предусмотренных частью 3 статьи 247 УК РФ (транспортировка, хранение химических веществ с нарушением установленных правил, повлекшим причинение вреда здоровью людей) и частью 1 статьи 263 УК РФ (на-

рушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта лицом, в силу выполняемой работы и занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба).

В ночь на 1 сентября на станцию Челябинск-Главный прибыл поезд, в котором находилась стеклянная тара с жидким бромом. По команде Абрамова вагон с веществом вместе с

по делу. Вместе с тем большую роль в наступлении последствий сыграло нарушение правил при транспортировке и формировании вагона. Он не был маркирован, были и нарушения при погрузке, которые тоже могли стать причиной разлива брома. Об этом говорилось в заключении эксперта».

С просьбой о замене реального срока на условный в областной суд обратились 12 потерпевших.

другими был спущен с горки самоходом, без использования маневрового локомотива. После столкновения с другим вагоном произошло разрушение стеклопарти и выпадение брома. «Мы будем требовать любого наказания, не связанного с реальным лишением свободы, – заявила перед началом кассационного пересмотра адвокат Татьяна Новосёлова. – Сергей Абрамов нарушил должностную инструкцию. Он признан единственным обвиняемым

Сергею сопротивлялись коллеги: 365 работников станции Челябинск-Главный направили в суд коллективное прошение о смягчении наказания. «Непонятно, почему изначально суд не принял во внимание мнение экспертов. А ведь из-за нарушений, которые были при погрузке, ЧП с вагоном могло произойти на любой из станций в пути следования», – говорят коллеги Сергея.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДОК»
ЧЕЛЯБИНСК

Сергею сопротивлялись коллеги: 365 работников станции Челябинск-Главный направили в суд коллективное прошение о смягчении наказания. «Непонятно, почему изначально суд не принял во внимание мнение экспертов. А ведь из-за нарушений, которые были при погрузке, ЧП с вагоном могло произойти на любой из станций в пути следования», – говорят коллеги Сергея.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДОК»
ЧЕЛЯБИНСК

Сергею сопротивлялись коллеги: 365 работников станции Челябинск-Главный направили в суд коллективное прошение о смягчении наказания. «Непонятно, почему изначально суд не принял во внимание мнение экспертов. А ведь из-за нарушений, которые были при погрузке, ЧП с вагоном могло произойти на любой из станций в пути следования», – говорят коллеги Сергея.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДОК»
ЧЕЛЯБИНСК

Помощь

Сменить обстановку

ДЕТЯМ ПОСТРАДАВШИХ В КРЫМСКЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ПУТЕВКИ В МЕСТА ОТДЫХА



Подарки к Дню железнодорожника работники Юго-Восточной дороги переслали в Крымск.

Как рассказала «Гудку» председатель первичной профсоюзной организации управления дороги Вера Волкова, как и все в компании, здесь на счёт помощи пострадавшим переслали однодневный заработок.

«Но потом решили, что постельное бельё в Крымске тоже может пригодиться. У нас как раз лежали в кабинете новые комплекты, которые были куплены в качестве подарков к Дню железнодорожника. Зачем бы они лежали ещё полмесяца, если кому-то они нужны сейчас? Вот и собрали комплекты в большой мешок и отправили в пункт сбора помощи», – рассказал заместитель начальника дороги на кадры и социальным вопросам Владимир Одинцов.

Кроме того, Октябрьская предложила 40 бесплатных путёвок в детские лагеря отдыха для детишек Крымска.

Игнат Вьюгин

Обязательная публикация

Извещение о проведении открытого конкурса № 1/к

Уссурийский локомотиворемонтный завод – филиал Открытого акционерного общества «Желдорреммаш» (далее Оператор) проводит открытый конкурс № 1/к на право заключения договора поставки ТМЦ для нужд Уссурийского локомотиворемонтного завода – филиала Открытого акционерного общества «Желдорреммаш» в 2012–2013 гг. Дата публикации извещения – 30.07.2012 г.

Начальная (максимальная) цена договора составляет:

- по лоту № 1 «Секция радиатора» 40 635 660,00 руб. (сорок миллионов шестьсот тридцать пять тысяч шестьдесят рублей 00 копеек) с НДС;
- по лоту № 2 «Лесоматериалы круглые» 7 363 897,38 руб. (семь миллионов триста шестьдесят три тысячи восемьсот девяносто семь рублей 38 копеек) с НДС;
- по лоту № 3 «Фильтры с обратной промывкой» 2 210 698,89 руб. (два миллиона двести десять тысяч шестьсот девяносто восемь рублей 89 копеек) с НДС.

Конкурс состоится 31.08.12 в 14 часов 00 минут местного времени по адресу: 692510, Уссурийск, пр-т Блохера, д.19, здание ОМТС. Конкурсные заявки претендентов должны быть представлены по адресу: 692510, Уссурийск, пр-т Блохера, д.19, здание ОМТС не позднее 17 часов 00 минут местного времени 30.08.2012 г.

Детальная информация, касающаяся предмета открытого конкурса, порядка его проведения, а также порядка оформления конкурсной заявки, содержится в конкурсной документации.

К участию в конкурсе допускаются лица независимо от организационно-правовой формы, форм собственности и ведомственной принадлежности, получившие конкурсную документацию, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные конкурсные заявки и имеющие квалификацию, соответствующую требованиям заказчика.

Конкурсная документация размещена на сайте www.ao-zdrm.ru (раздел «Закупки»). За получение документации плата не взимается. Разъяснения, а также дополнения и изменения, внесённые в конкурсную документацию, будут размещены на сайте www.ao-zdrm.ru (раздел «Закупки») в объявлении о проведении настоящего конкурса.

Организатор оставляет за собой право внести дополнения и изменения в конкурсную документацию, право отклонить все поданные конкурсные заявки, а также прекратить процедуру проведения настоящего Конкурса в любой момент до подведения итогов настоящего Конкурса без объяснения причин, не неся при этом никакой ответственности перед любыми юридическими и физическими лицами, которым такое действие может принести убытки.

Победителем конкурса будет признан участник, предложивший лучшие условия исполнения контракта. Участник, признанный победителем настоящего конкурса, должен подписать договор не позднее 20 (двадцати) календарных дней со дня опубликования уведомления об итогах конкурса.

Дополнительную информацию о проведении Конкурса можно получить по тел. (4234) 26-55-46; факс (4234) 26-31-60. Контактное лицо: Клокин Артем Константинович, e-mail: klyukinartem@gmail.com.

ПРОДАЕТСЯ

- н

ДАТА

Вояж
с песней

В Нижнем Новгороде открылся праздничный маршрут



Перед отправлением поезда пассажиров ожидает театрализованное представление

Горьковская дорога начала отмечать свою 150-летие отправкой юбилейного поезда.

Свою историю магистраль ведёт с 1 августа 1862 года, когда от перрона вокзала в Нижнем Новгороде отошёл в 15 часов первый поезд до Москвы.

Пассажиры нынешнего юбилейного поезда – передовики производства многих предприятий, ветераны, творческие коллективы дворцов культуры – круглую дату встретят в пути, ведь их поездка длится восемь дней. Для лучших работников магистрали и подразделений холдинга такое путешествие стало частью награды наряду с нагрудным знаком «150 лет Горьковской железной дороге». Они получили его из рук начальника магистрали Анатолия Лесуна перед самым отправлением поезда.

В Нижнем Новгороде участников поездки пришёл проводить глава города Олег Сорокин. Он сообщил о том, что город делает им подарок: возле управления дороги появилась площадь Железнодорожников – официальное название этому месту дано по случаю юбилея. Сейчас завершается благоустройство новой площади, а в день праздника на ней откроют памятник одному из первых начальников дороги – Ивану Кёнигу.

Кольцевой маршрут юбилейного поезда начинается и заканчивается в Нижнем Новгороде. Предполагается сделать 35 остановок на всех крупнейших станциях дороги.

«К нам поезд придет 2 августа, – говорит заведующая отделом культуры Краснобаковского района Нижегородской области Вера Табейкина. – У нас в районе есть станция Ветлужская. К назначенному часу на ней соберется множество людей, и именно там мы встретим гостей песней. Без железной дороги жизнь в нашем районе сейчас невозможна себе представить».

Сегодня юбилейный поезд сделает остановку на станциях Канаш и Чебоксары.

НИКОЛАЙ МОРОХИН,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
Нижний Новгород

>Начало | 1

В целом по стране региональные власти покрывают лишь 34% от суммы выпадающих доходов. Хуже всего дела обстоят в Северо-Западном федеральном округе, где компенсируют лишь 3% суммы. В Дальневосточном – 9%, в Центральном – 10%. В более чем четверти регионов компенсации выпадающих доходов отсутствуют вовсе.

«РЖД предоставляют услуги, не получая платежей. Соковупный убыток в год составляет порядка 30 млрд руб.», – пояснил Максим Шнейдер. По его словам, скоро перед пригородными компаниями встанет проблема, в чём возить пассажиров, поскольку компания «РЖД» уже не в состоянии работать в долг и вынуждена будет прекратить подачу подвижного состава.

Как сообщили «Гудку» в администрации Владимирской области, договоры на пригородные перевозки заключены с тремя компаниями: Центральная ППК, Северная ППК и Волго-Вятская ППК. Из всех трёх компаний, по данным администрации, лишь последняя заявляет об имеющихся трудностях.

«Из оговоренных изначально компенсаций за перевозки в 2011 году в сумме 69 млн руб. администрация региона признаёт сейчас только 24 млн. При этом она не предоставила никакой законной аргументации этой цифры, и эта сумма, кстати говоря, тоже пока не выплачена», – так объяснил необходимость подачи иска в суд начальник отдела экономики ОАО «Волго-Вятская ППК» Владимир Парамонов.

Заместитель директора департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области Юрий

Ситуация

Абхазский нескорый

ЗАДЕРЖКИ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА ГРАНИЦЕ
МОЖНО СНИЗИТЬ, ЛИШЬ ИЗМЕНИВ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



За первое полугодие через межгосударственные стыки на Северо-Кавказской дороге с опозданием прошло 8,2% поездов. В прошлом году их было 7%.

Об этом было заявлено в Ростове-на-Дону на межведомственном совещании по проблемным вопросам обустройства межгосударственных пунктов пропуска.

«На станции Весёлое сложилась критическая ситуация по пропуску пассажирского поезда в Абхазию, – сообщил главный инженер Северо-Кавказской дороги Василий Костюк. – С 1 по 16 июля при контрольных операциях поезд Москва – Сухум – Москва был задержан при следовании в южном направлении 16 раз на общее время 18 часов. Среднее время задержки этого поезда – 68 минут ежесуточно. В северном направлении он задерживался 10 раз более чем на 4 часа с ежесуточной задержкой в среднем 16 минут».

По его словам, основные причины заминок – недостаточная штатная численность работников контрольных органов и несовершенство технологий пограничного контроля в пункте пропуска. Кроме того, есть и вина пассажиров: просроченные паспорта, не оригиналы, а копии документов, а также

пассажир должен помнить не только о своих документах, но и о нотариально заверенных свидетельствах на детей

отсутствие нотариального разрешения на выезд несовершеннолетних в сопровождении третьих лиц.

«На проверку в этом поезде мы можем выставлять по 10–12 нарядов, и расчёты показывают, что такой численностью мы сможем оформить 300 пассажиров

Немалую роль в задержке поездов играет то, что пассажиры не готовы к проверке документов

за предусмотренной графиком стоянки час, – говорит начальник отдела службы пограничного контроля отдела пограничной охраны Азово-Черноморского пограничного управления ФСБ Александр Чепелев. – А следует этим поездом каждый раз около 600 человек».

Немалую роль в задержке играет и то, что пассажиры не готовы к проверке документов. Зачастую проводники не собирают их паспорта, а часть людей следует вовсе без них. Нарушители высаживаются на пограничных станциях для привлечения

к ответственности, что занимает немало времени.

Руководитель Северо-Кавказского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Геннадий Парлюк сообщил, что в соответствии с законодательством работники компаний, в частности проводники, не имеют права на изъятие у пассажиров паспортов для передачи их пограничникам для проверки. Так же нельзя отказать в продаже билета или не пустить в поезд

пассажира, у которого пакет документов недостаточен для пересечения границы. Да, при покупке билета на поезд, следующий за границу, все пассажиры обеспечиваются под роспись памяткой с перечнем необходимых документов. Но этого мало: для того чтобы отсекать «невыездных» ещё на стадии покупки билета или посадки в вагон, следует обратиться в правительство с предложением наделить такой возможностью кассиров и поездные бригады.

Антип ГРАЧЁВ

Ростов-на-Дону

Машиностроение

«Ласточки» для Казани



Рустам Минниханов (слева) рассказал Валентину Гапановичу, что он ждёт от «Ласточек»

Татария, возможно, станет первым регионом, который приобретёт новые поезда «Ласточки» (Desiro Rus). На днях старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович продемонстрировал президенту Республики Рустаму Минниханову электропоезд «Ласточка» (Desiro Rus), которые будут курсировать в Казани во время проведения Универсиады в 2013 году. Валентин Гапанович подчеркнул высокий уровень надёжности и безопасности «Ласточек».

В опытном поезде приняли участие также президент компании Siemens в России и Центральной Азии Дитрих Мёллер и директор направления комплексных транспортных решений Siemens в России Рольф Эштайн.

Ознакомившись с Desiro Rus, Рустам Минниханов отметил, что Республика заинтересована в появлении таких комфортабельных поездов, но с условием, что они будут оснащены системой Wi-Fi.

В ходе поездки электропоезд развел скорость 160 км/ч.

«Если мы запустим кольцевое движение вокруг Казани, то будем обновлять подвижной состав. Обсуждается вопрос покупки «Ласточек». Кроме того, возможно, будет построено новое депо, если количество таких поездов достигнет 30 штук», – заявил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Ленар Сафин.

«В этом году в Россию будет поставлен 20–21 поезд, – рассказал «Гудку» Дитрих Мёллер, – в следующем – 17–18, всего из Германии будет поставлено 38 штук. Остальные 16 поездов будут построены с локализацией части производства в России».

Марианна Назарова

ПРИГОРОД

Требовать своё

>Начало | 1

В целом по стране региональные власти покрывают лишь 34% от суммы выпадающих доходов. Хуже всего дела обстоят в Северо-Западном федеральном округе, где компенсируют лишь 3% суммы. В Дальневосточном – 9%, в Центральном – 10%. В более чем четверти регионов компенсации выпадающих доходов отсутствуют вовсе.

«РЖД предоставляют услуги, не получая платежей. Соковупный убыток в год составляет порядка 30 млрд руб.», – пояснил Максим Шнейдер. По его словам, скоро перед пригородными компаниями встанет проблема, в чём возить пассажиров, поскольку компания «РЖД» уже не в состоянии работать в долг и вынуждена будет прекратить подачу подвижного состава.

Как сообщили «Гудку» в администрации Владимирской области, договоры на пригородные перевозки заключены с тремя компаниями: Центральная ППК, Северная ППК и Волго-Вятская ППК. Из всех трёх компаний, по данным администрации, лишь последняя заявляет об имеющихся трудностях.

Заместитель директора департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области Юрий

Найданов признался, что покрытие потерь в доходах пригородной компании от регулирования тарифов в бюджете региона не заложено. «На те или иные расходы мы получаем целевые субсидии из федерального бюджета. У нас и в договоре с перевозчиком подчёркнуто, что область обязуется обеспечивать необходимый объём возмещения потерь в доходах с учётом средств, софинансируемых федеральным бюджетом. Финансовое управление области запросило в Минфине консультации по вопросам получения целевых субсидий на покрытие потерь в доходах ОАО «СПК». До 10 августа проинформируем пригородную компанию и Южно-Уральскую дорогу о принятом решении», – рассказал Юрий Найданов.

В целом по стране региональные власти покрывают лишь 34% от суммы выпадающих доходов

Пригородные компании намерены через суды доказать несостоятельность аргумента регионов: отсутствие денег в бюджетах.

«Белгородская область занимает в части пригорода, скажем так, неактивную позицию. При этом на автодорожном хозяйстве ежегодно выделяет 10 млрд руб. Мы очень рады за автодорожников. Но хотелось бы, чтобы с пригородной компанией рассчитывались за перевозки согласно заказу, который областю был сделан», – привёл пример Максим Шнейдер.

Прецедент судебных разбирательств между пригородными компаниями и регионами уже были. Так, в 2010 году «Красногород» добился 100% компенсации выпадающих доходов от Иркутской областной администрации.

«Из оговоренных изначально компенсаций за перевозки в 2011 году в сумме 69 млн руб. администрация региона признаёт сейчас только 24 млн. При этом она не предоставила никакой законной аргументации этой цифры, и эта сумма, кстати говоря, тоже пока не выплачена», – так объяснил необходимость подачи иска в суд начальник отдела экономики ОАО «Волго-Вятская ППК» Владимир Парамонов.

Заместитель директора департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области Юрий

сти. Впрочем, новый перевозчик, который пришёл в этот регион чуть позже, также столкнулся с трудностями. Но решил их, минуя зал суда.

«Изначально администрации Иркутской области и Республики Бурятия нас не воспринимали. Проработали более трёх месяцев и ни копейки не получили. Поэтому написали письмо министру транспорта и объявили, что отменяя пригородные поезда, это 24 маршрута по Иркутску. Пояснили, что субсидии не выделяются и у компаний есть кредиторская задолженность. Через день областные власти начали перечислять деньги. И в Бурятии на первое же наше заявление в прессе о том, что мы будем вынуждены прекратить пригородное сообщение, за-

стала. Впрочем, новый перевозчик, который пришёл в этот регион чуть позже, также столкнулся с трудностями. Но решил их, минуя зал суда.

По подобному пути намерена пойти и Северо-Западная ППК. По словам её руководителя Андрея Гордиенкова, в течение ближайших десяти дней компания намерена направить предупреждение о возможной отмене электричек руководству Псковской области и Карелии. Если это не поможет, придётся обращаться в суд.

«Белгородская область занимает в части пригорода, скажем так, неактивную позицию. При этом на автодорожном хозяйстве ежегодно выделяет 10 млрд руб. Мы очень рады за автодорожников. Но хотелось бы, чтобы с пригородной компанией рассчитывались за перевозки согласно заказу, который областю был сделан», – привёл пример Максим Шнейдер.

Прецедент судебных разбирательств между пригородными компаниями и регионами уже были. Так, в 2010 году «Красногород» добился 100% компенсации выпадающих доходов от Иркутской областной администрации.

«Из оговоренных изначально компенсаций за перевозки в 2011 году в сумме 69 млн руб. администрация региона признаёт сейчас только 24 млн. При этом она не предоставила никакой законной аргументации этой цифры, и эта сумма, кстати говоря, тоже пока не выплачена», – так объяснил необходимость подачи иска в суд начальник отдела экономики ОАО «Волго-Вятская ППК» Владимир Парамонов.

Заместитель директора департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области Юрий

Парамонов.

ЗАБОТА

Нетепличные условия

ПЕРЕЙТИ ЧЕРЕЗ ПУТИ БУДЕТ КОМФОРТНО И В ЖАРУ

Современный виадук открылся на станции Губкин Юго-Восточной дороги.

Его строительство началось осенью прошлого года, параллельно шло благоустройство прилегающей к вокзалу территории и удлинение посадочной платформы. Общие инвестиции в проект превысили 92 млн руб.

Новый мост расположен на месте пешеходного перехода через пути. Сооружение обеспечило безопасное движение людей от вокзала к остановке общественного транспорта.

Длина однопролётного моста – 87,3 м. Он закрыт от непогоды поликарбонатными листами, а система естественной вентиляции сделана так, что даже в жару в переходе не возникает «эффекта теплицы».

«Затраты на пешеходный мост не окупятся,

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Недоплатили

СПОРЫ О ДЕНЬГАХ ЗА СВЕРХУРОЧНЫЕ ЧАСЫ РАБОТЫ ДОХОДЯТ ДО СУДА

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

В какой-нибудь «частной лавочке» существуют и «серые» зарплаты, и обман работников. Ни о чём подобном не может быть и речи в такой структуре, как ОАО «РЖД».

Здесь система оплаты труда прописана до последней цифры и буквы, всё строго учтено, работают сверхсовременные компьютерные программы и специалисты, которые обязаны не допустить ни малейшей ошибки. Однако проблемы и недоразумения время от времени возникают.

Недавно машинист локомотивного депо Рыбинск подал иск в суд на Северную дорогу, просит признать недовыплаты по сверхурочным часам работы.

В редакцию обратился и один из помощников машиниста с тем же вопросом. По его мнению, в депо, где он трудится, нарушается пункт колдоговора, в котором сказано: оплата сверхурочного труда работников локомотивных бригад должна производиться в полуторном размере, если не превышает двух часов, и в двойном – всё то время, которое выходит за двухчасовые рамки. Обратившийся к нам полагает, что это правило систематически не соблюдаются, поскольку, по его мнению, он перерабатывал куда больше, а двойной оплаты так и не видел.

Может, в депо действительно недоплачивают работникам локомотивных бригад? Или человек что-то недопонял, в чём-то не разобрался?

За разъяснением мы обратились к Светлане Журавлёвой, начальнику отдела оплаты и мотивации труда службы организации и оплаты труда Северной дороги.

Оплата труда локомотивных бригад складывается из ряда составляющих. Если зарплата большинства работников состоит из месячной тарифной ставки (должностного оклада) и премии, то машинисту и помощнику платят, кроме того, за техническую учёбу, следование пассажирам, ожидание следования пассажирам, работу на одиночно следующем локомотиве, сверхурочные часы и т. д.

Как по закону должны последние оплачиваться? Вопросов на эту тему в истории, оказывается, было немало. Нормы записаны ещё в Кодексе законов о труде, принятом в 1972 году. В 1989-м по этому вопросу принято окончательное решение. Госкомтруда СССР и ВЦСПС, рассмотрев предложение МПС и ЦК профсоюза, официальным письмом от 16.11.89 № 3264-ВГ установили порядок оплаты сверхурочных часов для отдельных категорий работников железнодорожного транспорта с суммированным учётом рабочего времени (рабочих локомотивов



Работники локомотивных бригад считают, что лишь два часа сверхурочной работы за месяц должны оплачиваться в полуторном размере, а остальные в двойном

мотивных бригад, сменных работников железнодорожных станций и других подразделений). Данное письмо не отменено до сих пор.

Имеет смысл разъяснить суть и смысл действия в рамках этого закона на расчётах, применяемых в ОАО «РЖД».

В соответствии со ст. 152 Трудового кодекса сверхурочная работа оплачивается за первые два часа не менее чем в полуторном размере, за последующие часы – не менее чем в двойном размере. Конкретные размеры оплаты за сверхурочную работу могут определяться колдоговором или иным нормативным актом.

В ОАО «РЖД» размеры оплаты часов сверхурочной работы определены Положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов ОАО «РЖД», утверждённым распоряжением правления от 18–19 декабря 2006 года № 40. В соответствии с пунктом 5.3 сверхурочная работа оплачивается за первые два часа работы в полуторном размере, за последующие часы – в двойном размере.

Согласно статье 99 Трудового кодекса, для работников с суммированным учётом рабочего времени сверхурочной работой является работа сверх нормального числа рабочих часов за учётный период.

Для работников с суммированным учётом рабочего времени филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» (локомотивные и поездные бригады, сменные работники) положением установлено, что в полуторном размере оплачивается время сверхурочной работы, которое не превышает двух часов за каждую рабочую смену по графику смен в данном учётном

надо. Графиком ему было установлено 15 рабочих смен. Количество сверхурочных часов составит: 180–12–159 = 9 часов, где: 12 часов – праздничные часы, оплаченные в соответствии с законодательством в двойном размере. Соответственно, оплате в двойном размере подлежат часы свыше удвоенного числа рабочих смен по графику, то есть свыше 30 часов (15 x 2 = 30). В данном случае все часы сверхурочной работы подлежат оплате в полуторном размере.

Одной из причин появления подобных исков стало письмо Минздрава, которое позволяет двойную трактовку

периода, остальные часы отработанного сверхурочного времени оплачиваются в двойном размере.

Это значит, что в полуторном размере оплачиваются часы сверхурочной работы в количестве: число рабочих смен по графику, умноженное на два. Остальные сверхурочные часы оплачиваются в двойном размере.

Например, норма рабочего времени в июне – 159 часов. Машинист тепловоза, работающий по четырёхсменному графику, отработал 180 часов, из них 12 – в празднич-

врёде бы всё понятно, но почему возникают недоразумения? Потому, считает Светлана Николаевна, что работники локомотивных бригад считают, что лишь два часа сверхурочной работы за месяц должны оплачиваться в полуторном размере, а остальные в двойном, что неверно. Причин несколько: недопонимание трудового законодательства и недостаточная разъяснительная работа руководителей и специалистов депо. И это несмотря на то, что начальник дороги со специалистами кадрового и экономического блоков регулярно акцентирует внимание на

необходимости как можно чаще встречаться с работниками предприятий.

Что касается иска, поданного машинистом из Рыбинска, то в принятии его сначала отказал Кировский районный суд Ярославля, затем и областной.

Подобные иски подаются регулярно в разных уголках страны. В редких случаях суды первой инстанции принимают сторону истца, но уже в судах второй инстанции эти решения отменяются. Не было ни одного выигранного дела.

Пожалуй, одной из причин появления подобных исков стало письмо Министерства здравоохранения и социального развития от 31 августа 2009 года, которое при неопределённости формулировок позволяет двойную трактовку. Истцы пытались использовать это письмо как аргумент в свою пользу, однако ни один суд не принял его во внимание, так как документ не является ни законом, ни внесением правок, ни подзаконным актом, а лишь разъяснительным письмом.

И, наконец, об оплате сверхурочных обработавшемуся в редакцию помощнику машиниста. Согласно предоставленным им документам, все суммы рассчитаны правильно, расчёты соответствуют действующему законодательству.

ВЛАДИМИР САВИЧЕВ,
корреспондент газеты
«СЕВЕРНАЯ МАГИСТРАЛЬ»

ТЯГА

На две колеи

«Синара» выпустит локомотив для Сахалина

Обновление тепловозного парка и качественный его ремонт улучшат эксплуатационную обстановку на магистрали.

С 2013 года ОАО «РЖД» будет закупать тепловозы для Сахалинского региона Дальневосточной дороги. Об этом заявил в Хабаровске на встрече с коллективом магистрали вице-президент компании Анджей Воротилкин.

Подписанное в 2011 году соглашение между ОАО «РЖД» и группой «Синара» предусматривало поставку 40 двухсекционных локомотивов ТГ16М до 2015 года. Производство новых магистральных тепловозов будет организовано на Людиновском заводе.

Вопрос обновления парка тяги на Сахалине стоит остро. Средний возраст действующих тепловозов ТГ16 около 40 лет, что превышает установленный срок службы. И трудности с их ремонтом, отмечает заместитель начальника дороги по Сахалинскому региону Андрей Ваулин, очень осложняют эксплуатационную работу островной магистрали. «За первое полугодие было допущено 130 отказов локомотивов, задержано 90 поездов», – говорит он.

Прежде всего проблема ремонта в запчастях. «Их поставка в первом полугодии на уровне 36% от заявленного, что делает невозможным своевременные и качественные текущие ремонты, создаёт угрозу безопасности движения», – подчеркнул Андрей Ваулин.

Кроме того, локомотивное депо Сахалинское не имеет программы ремонта на этот год. Потому ни один локомотив ТГ16 не прошёл капремонт. Модернизацию производят Уссурийский локомотиворемонтный завод, но её качество оставляет желать лучшего. Из отремонтированных семи тепловозов шесть



оставлялись для внеплановых ремонтов, из них четыре сейчас на рекламации.

«У нас есть новый локомотив для Сахалина. Не хватило срока, чтобы его сертифицировать в этом году. Но со следующего года начнём закупать у «Синары» промышленно изготовленный локомотив с последующей модернизацией – тележка сформирована так, что можно будет перейти с узкой колеи на широкую», – заявил Алексей Воротилкин.

Он также пообещал поставить вопрос о качестве ремонта ТГ16 перед руководством УЛРЗ. «Думаю, завод правильно отреагирует», – сказал вице-президент.

Не меньшего внимания требует локомотивное хозяйство на материковой части Дальневосточной. Немало поездов, особенно на северном широтном ходу, отстаются от движения из-за технического состояния локомотивов, невыдаче их и отсутствия в пунктах подмены локомотивных бригад. По данным первого заместителя начальника

Ноу-хау

Надёжная фиксация

Учёные создали средства для прочного крепления деталей транспортной техники

Долговечность работы машины и оборудования во многом зависит от качества фиксации их частей. Однако в условиях тряски и сильной вибрации добиться этого весьма непросто.

Решить эту задачу смогли сотрудники Нижегородского филиала ОАО «ВНИИЖТ», разработавшие целую серию химических средств для фиксации и герметизации мест крепления деталей транспортной техники под общим наименованием «Стопор».

Например, наноструктурированный клей-герметик, представляющий собой вязкую полупрозрачную жидкость тёмно-синего цвета, помогает надёжно закрепить гайки, болты и шпильки, вворачиваемые в стальные и алюминиевые корпуса.

После попадания состава в узкие зазоры между металлическими поверхностями происходит его самопроизвольная полимеризация, что обеспечивает уплотнение зазоров, исключает ослабление соединения и коррозию в период длительной эксплуатации.

Наноструктурные наполнители повышают стойкость крепления к воздействию вы-



для защиты от коррозии и предотвращения ослабления резьбовых соединений электрических контактов оборудования.

Его наносят после окончательной сборки по краю разъёмов. За счёт высокой капиллярной способности средства быстро проникает в резьбу и микрозазоры сопряжений, не нарушая электропроводность соединений.

Ещё одно средство предназначено для герметизации малоразборных резьбовых соединений и фиксации обойм подшипников. Поэтому его применяют при изготовлении и ремонте двигателей, редукторов и других сложных механизмов железнодорожного транспорта. Как показали эксперименты, оно повышает долговечность и надёжность эксплуатации узлов техники, одновременно существенно снижая шум от её работы.

Причём в целях сокращения времени на обработку деталей учёные создали ускоритель полимеризации для всех своих разработок. Его использование уменьшает срок полного отверждения герметиков до 30–60 минут.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ
Нижний Новгород

ПРОЕКТ

Близкий космос

Спутниковые технологии делают жизнь людей комфортнее и безопаснее

Юрий Урличич,
генеральный
директор –
генеральный
конструктор
ОАО «Российские
космические
системы»



Недавно Федеральное космическое агентство получило благодарность от правительства Канады в связи со спасением граждан этой страны. Отечественный спутник «Глонасс-К» 30 марта принял сигнал бедствия от канадских авиаторов, потерпевших аварию, и передал информацию в спасательную службу.

Это стало возможным благодаря тому, что в российской составляющей международной системы поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ начал работать новый сегмент. Навигационный космический аппарат «Глонасс-К» оборудован ретранслятором, который получает и передает на Землю сигналы системы поиска и спасания человеческих жизней. Благодаря ей с 1982 года удалось спасти около 36 тыс. человек.

Считаю, что космонавтика и существует для того, чтобы сделать жизнь каждого человека более комфортной и безопасной. В частности, без спутников ГЛОНАСС/GPS невозможна мобильная связь, потому что

именно по сигналам с них обеспечивается синхронизация времени. С помощью навигационных систем мониторинга транспорта отслеживается перемещение грузов по железным дорогам, морю и автомагистралям, что повышает рентабельность перевозок. Ведь благодаря этому исчезают левые рейсы, исключается слив топлива, да и сохранность продукции в пути следования гарантирована.

Сейчас мы разрабатываем такие проекты, как «Экстренное реагирование при авариях – ЭРА ГЛОНАСС», «Мониторинг предвестников землетрясения», и многие другие. Они также повышают безопасность в

том числе и транспортной системы нашей страны. Кроме того, космические технологии улучшают защищенность граждан в других ситуациях.

Так, в рамках проекта «Социальный ГЛОНАСС» уже изготавливаются браслеты, которые помогают пенсионерам, детям, тяжелобольным людям в случае необходимости. Если человеку станет плохо, подать сигнал тревоги без его участия сможет датчик падения. При изменении положения браслета в пространстве система сама отправит вызов в лечебное учреждение.

Правда, получить бюджетное финансирование по этой теме нам пока не удалось.

Хотя подобные проекты, направленные на охрану детства, на помощь слабохарактерным гражданам и инвалидам, показывают, насколько общество готово воспринимать достижения науки и техники.

Обидно, что из-за недофинансирования исследований со стороны государства отечественный рынок подчас захватывают иностранные компании. Но всё-таки многое удается сделать. Например, в нашей стране с её необычными просторами очень остро стоит вопрос ликвидации цифрового неравенства. С этой целью мы предложили проект доступного спутникового Интернета по всей территории России, так называемый «К-диапазон».

Мы представили его на комиссии по модернизации при президенте, сейчас он поступил в Минкомсвязь. Идея в том, чтобы любой гражданин мог по минимальной цене приобрести оборудование, которое позволило бы ему иметь широкополосный доступ в Интернет. Представляется логичным, чтобы студент любого вуза имел возможность слушать лекции любого преподавателя в нашей стране. Это позволит быстрее продвигаться по пути инновационного развития. При этом, конечно же, надо решить вопрос с авторскими правами.

На официальном сайте нашей корпорации мы уже разместили публичные лекции наших ведущих специалистов, прочитанные в разное время студентам МФТИ, МГУ, других столичных вузов.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Изменились ли условия работы и отдыха машинистов, учитывая это жаркое лето?



Машинисту должны быть созданы комфортные условия и на рабочем месте, и в доме отдыха

Сергей Лосев, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Кинель:

– Изменения есть, но незначительные. Например, дом отдыха локомотивных бригад в Октябрьске ремонтировался около трёх лет назад и за это время особых изменений не претерпел. Кондиционеры установлены не во всех комнатах отдыха, поэтому летом приходится открывать окна.

Тут ещё один минус: бригадный дом расположен рядом с железной дорогой, в десяти метрах – переход. При приближении к нему машинист обязан подавать сигнал, поэтому засыпаем под гудки локомотивов. Душевая может так называться очень условно. По сути это лейка, а не душ. Старое, застиранное бельё.

У нас в депо бригадный дом не сравнив с тем, что в Октябрьске. Во всех комнатах кондиционеры, везде чистота, порядок и новое постельное бельё. Хотя нет, есть и позитивный момент в Октябрьске. Последнее время лучше стали кормить в столовой. Появились разные салаты, окрошка и напитки. Раньше предлагалась только минералка, а теперь есть соки и лимонад.

Сергей Севастянов, машинист локомотивного эксплуатационного депо Орехово:

– Вентиляторы в наших кабинах поставили – это, конечно, облегчило труд. Пусть это лето и не очень жаркое, но с вентилятором гораздо лучше. Почти на 90% деповских локомотивов есть. Они питерского производства и стоят немало – 17,4 тыс. руб. Но есть проблема: они выходят из строя. Вообще на них должна быть гарантия производителя, но её нет. А кондиционеров в домах отдыха как не было, так и нет. По сравнению с прошлым летом мало что изменилось.

Сергей Быков, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Волгоград-Пассажирский:

– В депо все кабинеты оборудованы сплит-системами, в том числе и мой. В прошлом году поставили. По температурному режиму условия работы нормальные. В домах отдыха локомотивных бригад также в каждой комнате по сплит-системе. Для машинистов и помощников созданы хорошие условия. Но неплохо бы ещё кулеры заиметь. Но, с другой стороны, в бригадных домах везде стоят холодильники. Хочешь охлаждённую минералку – поставь бутылку в морозильник на 10 минут. С кулерами-то напрямёжка – это дорогостоящая вещь, их надо обслуживать. Хотя на нашем предприятии, в депо, один-два, конечно, стоят.

Павел Васильев, машинист эксплуатационного локомотивного депо Елец-Северный:

– Изменились, причём не в этом году. Кондиционеры стали устанавливать ещё в позапрошлом году. Теперь они есть во всех домах отдыха и исправно работают. Отдохнуть можно нормально, никаких нареканий нет, теперь бы ещё в кабинах локомотивов они были... Ну или все исправно работали бы там, где установлены.

Сергей Родичкин, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Батайск:

– Если брать в целом те дома отдыха локомотивных бригад, в которых мне приходится бывать, то я бы их оценил в плане удобства по такой жаркой погоде на «три с плюсом». К примеру, в России очень мало комнат с кондиционерами. В Минеральных Водах в прошлом году тоже было мало, но сегодня примерно 90% комнат уже оборудованы кондиционерами, и работа продолжается. А вот в Горячем Ключе, несмотря на «жаркое» название, можно спокойно заселяться в любую комнату: здесь везде есть защита от жары.

Роман Матвеев, начальник отдела организации работы локомотивных бригад Горьковской дирекции тяги:

– Проблемы в работе бригад в плане организации труда и отдыха в сравнении с прошлым годом существенных изменений не претерпели. Улучшившийся показатель первого квартала этого года по части снижения непроизводительных потерь вновь стал увеличиваться, особенно во время летних путевых работ с большими «окнами». Условия труда локомотивщиков продолжают улучшаться. До половины тягового подвижного состава оборудовано воздушными вентиляторами. Но здесь есть недостаток: они не выдерживают длительных нагрузок и ломаются.

Эту проблему тоже надо решить.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

ПОСТАВКИ

Код выбора

Снабженцы должны знать о претензиях к инструменту



Проблему некачественного инструмента, о которой регулярно пишет «Гудок», нередко ставят в вину снабженцам. Однако предлагаю рассмотреть причины её возникновения более детально.

Во-первых, ограничений в ассортименте закупаемого инструмента у снабженцев нет. На каждое изделие в сетевом классификаторе материально-технических ресурсов прописывается индивидуальный код, который несёт в себе информацию о ГОСТе, технических условиях, качестве материала, чертеже и многие другие характеристики. Но при всём многообразии имеющегося в СК МТР инструмента потребители при оформлении заявок используют прежде всего один критерий – цена. Забывая при этом, что критерий «цена – качество» должен быть ключевым.

Во-вторых, ни для кого не секрет, что формирование заявок на местах зачастую происходит формальным образом. Например, нередко заявки составляются по шаблону, выработанному годами. Очень

часто заказывается продукция, которая снята с производства несколько лет назад и заменена более современными и модифицированными аналогами. Каждый квартал такая заявка мы «подчищаем», но на следующий год всё повторяется вновь.

В-третьих, за последний год со стороны заказчиков не было ни одного претензионного обращения в адрес «Роскелдорснаба» по качеству поставленного инструмента. Договором поставки предусмотрены жёсткие обязательства поставщика заменить за свой счёт некачественную продукцию и заплатить положенные штрафы. Мы рабо-

таем сейчас и над включением в конкурсную документацию условия возможности прекращения договорных отношений с поставщиком в случае поставки некачественной продукции и соответствующего пункта в проект договора.

Хотелось бы сделать акцент на важности и необходимости проведения в регионах претензионной работы. Прежде всего она является важнейшим рычагом для решения проблемы поставки некачественного товара, а также для предотвращения будущих недобросовестных поставок. Проще говоря, иначе не возможно выявить по-

ставщика, допускающего поставки непригодного для работы инструмента.

После обращения Ростпроката по имеющейся на линейных предприятиях проблеме с качеством инструмента и публикации статьи «Скупой платит» в «Гудке» «Росжелдорснабом» на базе торгово-выставочного комплекса ООО «Мир инструмента» была организована и проведена выставка, куда были приглашены все ответственные руководители причастных дирекций и служб. Они ознакомились с образцами поставляемой продукции, а также с новыми разработками и предложениями ведущих производителей для их дальнейшего заказа предприятиями железнодорожного транспорта.

В целях устранения допущенных недостатков и предотвращения фактов поступления в ремонтные подразделения некачественного инструмента даны указания о неукоснительном соблюдении регламентирующих документов при приемке товара и ведении претензионной работы, принять меры по исключению поставки несертифицированного инструмента. Проводится мониторинг рынка инструмента и актуализация сетевого классификатора инструмента для ОАО «РЖД». Такая работа будет проводиться ежегодно со своевременным информированием филиалов ОАО «РЖД» о внесённых изменениях. В том числе ежемесячно планируется проводить проверку обеспеченности работников качественным инструментом.

ТЕНДЕНЦИИ

Оптимизация запасов

Новая логистическая схема принесёт ряд эффектов

Ещё в 2010 году, с момента своего образования, ОАО «Федеральная пассажирская компания» столкнулось с проблемами поставок материально-технических ресурсов.

Это во многом было связано с необходимостью изменения многолетнего порядка снабжения в рамках ОАО «РЖД», обеспечивавшего единный подход для всех структурных подразделений компании.

Потребовалось выработать качественно иные подходы для своевременных и бесперебойных поставок, выстроить эффективную логистическую схему снабжения линейных предприятий ОАО «ФПК», которая позволила бы производить отгрузку продукции, потребляемой в малых объёмах, по которой невозможно сформировать вагонную или контейнерную отправку.

Было принято решение об организации централизованных сборных поставок грузов, минуя склады подразделений «Росжелдорснаба» – дирекций материально-технического обеспечения.

Компанией разработана логистическая схема доставки грузов, предусматривающая создание промежуточных распределительных складских комплексов на территории Московского, Южно-Уральского и Восточно-Сибирского филиалов.

За каждый складской комплекс согласно новой транспортной логистике за-



правлены письма с предложением услуг по доставке продукции производственно-технического назначения багажными вагонами ФПК.

Введение в действие новой логистической схемы поставки грузов позволит достичь сразу нескольких эффектов. Во-первых, повысить ритмичность поставок в связи с отгрузкой продукции с терминално-складских комплексов посредством багажных вагонов компании.

Во-вторых, снизить стоимость материалов за счёт отказа от услуг хранения на складах дирекций в 2012 году на ожидаемую сумму 22,6 млн руб. (комиссия за услугу хранения – 1,79% от стоимости продукции). В-третьих, упростить документооборот по поставкам продукции, исключив поступление и обработку первичных документов по договору хранения с дирекциями материально-технического обеспечения.

И наконец, ускорить оборот запасов компаний, сократив время, необходимое на переработку продукции по сравнению со складами дирекций. Сокращение оборота запасов на 10 дней высвободит для ФПК средства в размере 550 млн руб.

Андрей Турукин, начальник Центра управления закупками и договорной работы ОАО «ФПК»

креплены определенные филиалы – конечные потребители продукции.

Инвестиционный комитет ФПК одобрил предложенную Центром управления закупками и договорной работы компании программу по строительству дополнительных и капитальному ремонту действующих складских площадей, а также оснащению специализированным погрузочно-разгрузочным оборудованием.

Кроме того, с целью привлечения внимания к новым логистическим под-

ходам ФПК на ключевые предприятия – производители продукции и в снабженческие организации холдинга на-

ФЕЛЬЕТОН

Поставь себя



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

На станции Мысовая Восточно-Сибирской дороги встретились железнодорожники, читающие «Гудок», и представители редакции газеты...

И шла читательская конференция довольно складно, пока не зашла речь о форменной одежде... И тут нечего было ответить – можно было только удивляться.

...Когда-то, кажется, это было тыщу лет назад, я ехал поездом из Москвы в Даугавпилс, в местное Общество книголюбов. Пока ехали, прошли сутки, я съел все бутерброды и крепкие яйца, что взял с собой, и теперь просто умирал от голода. В гостинице, на двери буфета, – амбарный замок. Поселяюсь, вхожу в номер и вдруг вижу на столике. Нет, вре, не вижу, сначала просто пошёл на запах, а потом увидел и в то невозможно было поверить – это было как мираж в пустыне! На столике в тарелке лежала тёплая отбивная!

Оборачиваюсь – в дверях пожилая женщина, улыбается... Это была Марта Сигизмундовна. Сто лет прошло, а до сих пор помню, как зовут. Марта Сигизмундовна из общества этих самых книголюбов.

– Ой, а как... как вы догадались, что я... что мне... эта отбивная...

– Есть золотое правило «Поставь себя на место этого человека».

Почему я так долго об этом? Потому что это правило для всей нашей жизни – знай его и ты никогда не нахамишь другому, не захлопнешь перед ним окочечко кассы со словами: «У нас обед, мужчина! Глаза у вас есть?»

И никогда не сошьёшь то, что по ошибке назвали форменной одеждой железнодорожников.

«Поставь себя на место этого человека». Кто-нибудь из тех, кто придумывал эту одежду, себя ставил? На место путейцев, которым зимой у Байкала в этой одежде на рыбьем мясе, прудиваемый насквозь, жутко холодно, а летом в ней страшно жарко?

К примеру, на место машина локомотива? Сидит он истекая потом в кабине тепловоза или электровоза, потому что в придуманной кем-то для него одежде – не знаете кем, господа дизайнеры? – можно

БЛАГОДАРНОСТЬ

За заботу и терпение

ИСКРЕННИЕ УЛЫБКИ ПРОВОДНИКОВ НАПОЛНЯЮТ ВАГОН УЮТОМ И ТЕПЛОМ

Хорошо известна поговорка: не место красит человека, а человек место. Наши коллеги из народного цирка «Скотоморхи» повезло вдвойне: и поезд № 425 Пермь – Новороссийск попался новый и удобный, и проводники в нём были замечательные.

В шестой вагон мы сели на станции Пермь и сразу обратили внимание на наших хозяиншек: Анну Пегушину и Надежду Иванову. Невозможно было не улыбнуться в ответ на их искренние и доброжелательные улыбки.

Ни один пассажир не был обделён их вниманием. Каждому они подсказывали и показывали, где находятся посадочные места. А уж сколько раз приходили на подмогу нашим детям: и вещи подавали, и самим помогали подняться в вагон.

Ю.А. ДЕРЕВЯНКО

Пермь

Россия. XXI век

Поэты мудрее

ПОКА ЖИВЁТ НАРОД, РУССКОЕ СЛОВО НЕ УМРЁТ

Высшие литературные курсы – «намоленное» место для писателей. Здесь учились Виктор Астафьев, Иван Акулов, Пётр Проскурин, Олесь Гончар, Чингиз Айтматов, Алим Кешоков, Анатолий Жигулин, Владимир Санги и многие-многие другие прославленные литераторы. Слушателем ВЛК был и поэт Валентин Сорокин, автор многих книг, лауреат Государственной премии России. Теперь он – руководитель курсов, проректор Литературного института им. А.М. Горького (после перестройки ВЛК вошли в состав института).

– Валентин Васильевич, вы много лет ведёте знаменитые писательские курсы. Какую характеристику сегодняшнему литературному образованию вы можете дать?

– Это вопрос сложный и, я бы даже сказал, национально-государственный. Сам я принадлежу к поколению рожденных перед войной. К семнадцатому классу, не говоря уже о выпуске из средней школы, мы знали всех действующих поэтов. Единственное, что, конечно, было очень обидно, от нас скрывали расстрелянных поэтов – Павла Васильева, Бориса Корнилова, Николая Клюева, репрессированного Бориса Ручёва и других. И всё же молодые люди, тянувшиеся к стихам, знали Владимира Луговского и Дмитрия Кедрина, песни Гавла Шубина и Михаила Исаковского, поэмы Александра Твардовского и Василия Фёдорова.

Теперь к нам на ВЛК приходят учиться ребята, для которых имена русских поэтов и их стихи – открытие. Они им просто не известны. Первые полгода учёбы эта беда незнания нашего национального богатства очень заметна. Я недавно прочитал одну из хрестоматий поэтических для средней школы по XX веку. Там нет Твардовского, Василия Фёдорова, Людмилы Татьяничевой и многих, многих других.

– Мне кажется, это наша общая беда – мы перестали прислушиваться к слову, оно потеряло для нас ценность и первоначальный смысл. И красота слова – тоже.

– Между правдой житейской и красотой выражения – огромное расстояние. Есенин говорит:

Руки милой – пара лебедей –
В золоте волос моих ныряют.
Все на этом свете из людей
Песнь любви поют и повторяют.

Разве это уступит молитве? Разве уступит это храмовому голосу колокола? Разве уступит это вздоху общему в храме, где сотни людей молятся?

Мы же обязаны понимать разницу между двумя выражениями одного и того же чувства! А когда «скрещены руки, скрещены ноги»... Мы это постоянно по телевизору видим. Вот передают, что дочь Аллы Пугачёвой родила ребёнка. От кого, дикторы ещё уточняют, потому что там бесконечные замужества, и этот факт подаётся нам с экрана как великий успех перестроенной



литературу, видно, что это глубоко спланированная программа. Сейчас очень много делается, чтобы вытеснить наш народ с нашей земли. И примеры таких трагедий в истории есть.

Но это не удастся. В 50-е годы я сдавал экзамены в вечерней школе, и в учебнике был изображён Есенин, а рядом подпись: «Богемный поэт». Представляете, в 20-х годов сколько десятилетий это тянулось! Так что сегодняшняя ситуация – это своего рода повтор. Но к нам возвращается национальная песня, танец, вера, что мы нужны на этой земле, что мы – красивые люди, крепкие физически, что родина наша – богатая, родная и нужная нам.

– И ещё один, можно сказать, личный вопрос. Каждый поэт живёт в своём времени и созвучен ему, это естественно. Сегодня, несмотря на то что для поэзии тяжёлые времена, стихи пишут многие. Их можно найти в Интернете – там десятки тысяч авторов. Но чем вы объясняете интерес современных композиторов – Юрия Алябова, Дмитрия Данилова – именно к вашим стихам, в том числе очень давним?

– Я к этому отношусь как к встрече с родным другом, которого я много лет не видел. В 1963 году, почти полвека назад, преподаватель ВЛК (недавно мы провели ему вечер памяти в Литературном институте) Александр Николаевич Макаров, критик, сильно отметил мою первую книгу. Он видел меня, не знал, но посыпал мне целую полосу в «Литературной газете» с очень лестными словами.

А потом я приехал учиться к нему, он вёл творческий семинар на ВЛК, как сегодня веду я. Пригласил меня домой, мы сидели по-восточному на полу, на коврике, немного выпивали, я читал стихи. Он мне говорит: «Вали, я никому не откроюсь, не бойся. Скажи: почему у тебя такая боль в стихах? Ты что-то чувствуешь, какую-то трагедию?» Я ему говорю: «У меня такое ощущение, что нашу Родину разрушат». «Почему?» Я ему стал объяснять. И вот это

запомнилось. Причём не только для России, но и для всего мира. Наверное, мы хотим на Китай повлиять, потому что по рождаемости и по количеству населения он лидирует.

И когда вокруг видишь эту ложь, изуродованность предмета, содержания, изуродованность вкуса, то какое же тут может быть искусство?! Вот на телекран выходят артисты, их человек сорок. Целый табун. Начинают якобы петь – лягать друг друга, прыгать. Шум, грохот, крик. А где голос? Где пронзительность красоты и слова?

Любовь тайная – всегда красавая. А сейчас на телевидении любые чувства стараются настолько громко освидетельствовать,

что это превращается в какой-то животный подвиг. Такая атмосфера очень сказалаась на слове. В литературе немногих людей, которые всё это понимают. Но когда я разговариваю с человеком, чувствующим суть происходящего, я нахожу, конечно, отклик.

– На курсах проходят творческие вечера, выступают молодые и уже состоявшиеся поэты. Ваши слушатели выпускают альманах «Путь мастерства», литературные журналы, в том числе и сетевые – «Соть», «Слово отчеч», «Звёзды ВЛК». Вы их как-то поощряли к такой деятельности или они сами к этому пришли?

– Очень поощря! Я же сурвый, плётка у меня в руках, когда я прихожу к студентам... (Смеётся.) Они смотрят, боятся.

Но вообще мы переживаем очень тяжёлое время. То, что происходит в поэзии, в прозе, в литературе, это ведь происходит и в театре, в кино. Но это происходит, к сожалению, и на поле, на заводе, в авиации, это происходит в конструкторском бюро, в космических запусках ракет. Когда нет чёткого плана, тракта, по которому нам нужно двигаться в обществе, отваге и красоте, народ тоже его не имеет. А поэту

– Мне иногда кажется, что «точка отчаяния» в нашей литературе уже пройдена... Даже в нынешнем культурном хаосе творческие люди постепенно начали обратить некую устойчивость.

– Мы переживаем трагедию разрушения культуры. Это же не просто для какой-то 150 граммов выпил, к нам заехал и решил разрушить нашу поэзию. Для умного человека, анализирующего прессу, лите-

честву, что Россия перейдёт через величайшую драму, запечатлелось в моих стихах. А сейчас, естественно, кто-то из людей мудрых, болеющих за страну, прочитает эти строки, и они остановят его внимание, привлекут, может, и удивят.

Между словом и поэтом, между словом и писателем не должно быть, как между ребёнком и мамой, никакой тайны!.. Я смотрю, мальчик заболел, прислонился носом к родному плечу. Она его гладит, а он поднял глазки и говорит: «Ой, мама, какая ты хорошая!» Так и слово. Боль поэта и осмысливание страны, края своего, начинаются у поэта с детства. Поэтому пока живёт народ, русское слово не умрёт!..

Беседовала Лидия Сычёва

Идея

Лицо проблемы

В ДОРОЖНЫХ ЯМАХ ПОЯВИЛИСЬ ПОРТРЕТЫ ЧИНОВНИКОВ

На нескольких перекрёстках Екатеринбурга прямо посреди проезжей части появились портреты первых лиц города и области.

Привлечь внимание к больному месту решили журналисты и художники и нарисовали на месте дыр и неровностей дорог карикатуры на чиновников.

Каждый портрет сопровождался цитой должностного лица. Так, например, чёрно-белый председатель Гордумы Евгений Порунов обещал, что «ремонт ям на дорогах в Екатеринбурге будет завершён до конца апреля 2012 года». А нарисованный на очередном препятствии губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев сообщил, что «реконструкция дорог – наша основная задача».

Рисовали ночью, а после рядом с тем местом, где изображена карикатура, была установлена камера наблюдения, чтобы можно было наблюдать за реакцией властей и людей на происходящее. Автолюбители с радостью в прямом смысле слова ездили по головам чиновников.

На местных слуг народа креативный подход подействовал довольно быстро: в этот же день художества попытались смыть, а когда это не удалось, закрасили чёрной краской. Вице-президент Федерации автоВладельцев России (ФАР) Алексей Сухоруков считает, что выставить на всеобщее обозрение тех людей, которые ответственны за качество дорог, – хорошая идея. «Понятно, что это уже, наверно, крайняя мера, но те, кто это сделал, – молодцы. Надеюсь только, что их действия никак не влияют на качество дорожного движения – не отвлекают водителей от дорог», – пояснил эксперт.

После того как коммунальщики закрасили рисунки, на их месте за ночь появились новые надписи: «Закрашивать – не чинить». И только после этого власти удосужились заняться заделыванием дыр.

По мнению Алексея Сухорукова, остроумным автоВладельцам нередко удаётся донести свои чаяния до местных властей. В Новосибирске похожая акция тоже помогла привлечь внимание чиновников к качеству дорог: там автолюбители украшали своих железных коней наклейками «Налог плачу – дорог не вижу». «Это очень повлияло на администрацию: чиновники обиделись и сразу начали предпринимать действия для устранения проблем», – рассказал Алексей Сухоруков. Обиделись и слуги народа в Екатеринбурге – мэрия города назвала рисунки «ненаклонированными» и «загрязняющими город».

На достигнутом активисты Екатеринбурга останавливаются не хотят – в городе осталось немало проблемных участков. И если для того, чтобы власти взялись за работу, нужны толпы художников, они готовы их найти.

Надежда Родишина

Здоровье

Шаг за шагом

Чтобы не бегать по врачам, можно ходить с ними

Известный доктор приглашает на прогулки.

В столице проходит акция «Прогулка с врачом». Кардиохирург Лео Бокерия по субботам выходит на получасовую пешую прогулку, чтобы прививать гражданам привычку к здоровому образу жизни.

В парке собрались более 100 человек. В основном это люди среднего и пожилого возраста, но есть и молодёжь. Врачи регистрируют участников прогулки. Сообщить нужно имя, возраст, вес, семейное положение, честно признаться, курящий или нет и как часто занимаешься физкультурой. Конечно, лучше упомянуть и о недугах: врачи могут сразу проконсультировать, дать первичные рекомендации. Всем участникам прогулки обязательно измеряют пульс и давление.

Любовь К. пришла на «Прогулку с врачом» впервые. «А так я каждый вечер гуляю в этом же парке и несколько раз в день выхожу с собакой. Про акцию узнала из листовок, которые нам разложили в почтовые ящики, решила поучаствовать», – рассказывает она.

Лео Бокерия приглашает всех «к старту». Вместе с дочкой и внучками бодрым шагом он даёт темп всей колонне.



Спустя пятнадцать минут колонна делает остановку. Лео Антонович объявляет передышку и просит задавать интересующие вопросы. В толпе люди немного стесняются спрашивать о своём здоровье, зато смело спрашивают разрешение сфотографироваться с хирургом. После пятиминутной паузы разворачиваемся и идём обратно. Надо признать, что пройденное расстояние не слишком велико и преодолевается без проблем. «Если это здоровый человек, то у него просто улучшится самочувствие. Если пациент, то первый результат будет виден через три месяца. Так как у нас этого всего лишь третья прогулка, то мы опираемся на исследования специалистов в США, которые выяснили, что с помощью таких методов про-

Статистика

Люди скрываются «в тени»

Росстат зафиксировал рост неформальной занятости

По статистике службы, на-
блюдаются устойчивое со-
кращение числа работников
крупных и средних пред-
приятий и одновременно идёт
рост неформальной занято-
сти.

Фактически это ведёт к умень-
шению числа плательщиков на-
логов, что расщепляет социаль-
ную систему государства.

Росстат подсчитал, что за по-
следние полгода численность
работающих на крупных и сред-
них предприятиях сократилась на 112 тыс. человек. Но это не вызвало роста числа безработных. Напротив, безработица снизилась с 7,8 до 5,4%, а в целом число занятых в экономике продолжило увеличиваться. Более наглядно этот рост виден за полуторагодовую период. С начала 2011 года количество работающих приросло на 2,6 млн человек (на 3,7%), или до 72,2 млн.

Но этот всплеск занятости идёт за счёт неформального сектора, доля которого постоянно увеличивается. По данным Росстата, в начале лета на крупных и средних предприятиях, а также в госсекторе работали 34,9 млн человек, или 48% всех занятых в экономике. Ещё примерно 10 млн человек трудятся на малых пред-
приятиях, а 5,4 млн – индивиду-
альные предприниматели или

нанятые ими работники. В сухом остатке – почти 22 млн человек (почти 30% занятых в эко-
номике). И вот они-то, по мнению статистиков, есть «неформаль-
ный и нерегулируемый сектор», который вызывает головную боль у налоговых органов.

Состав его очень разнообразен. Туда входят незарегистрированные, самозанятые, без ста-
туса индивидуального предпринимателя, фермеры и выживавшие за счёт личного подсобного хозяйства, няни и домработницы и многие другие категории.

По расчётом Центра трудовых исследований Высшей школы экономики, неформальная за-
нятость за 2000–2008 годы уве-
личилась на 14%, или примерно на 8 млн человек. Тогда как доля

«легальных» работников умень-
шилась на 3%. Этот процесс продол-
жается и в последние годы. В 2008–2010 годах число ликвидированных рабочих мест превысило созданные в среднем на 2,1% ежегодно. Примерно так же развивалась ситуация и вплоть до настоящего времени.

То есть создаётся слишком мало новых производств, где людям выгодно работать на законных основаниях.

Как считают эксперты, все эти данные свидетельствуют о структурных проблемах экономики и плохом бизнес-климате. По сло-
вам директора Центра трудовых исследований ВШЭ Владимира Гимпельсона, в развитых странах

создаётся 10–15% новых рабочих мест в год, а в России – 8–9%, что крайне мало с точки зрения устойчивого развития. Производительность труда в теневом секторе низка, и он не может быть двигателем модернизации экономики.

Страдают также бюджет и социальная сфера. В среднем с легальными зарплатами не уплачиваются каждый третий рубль, а неформальные заработки и во-
все находятся в тени. Одним из последствий неуплаты налогов становится нарастающий дефицит Пенсионного фонда, который уже достиг трети от объёма его выплат.

Директор аналитического департамента компании «Альпари» Александр Резуваев считает, что рост неформальной занятости продолжится. «Крупные корпорации оптимизируют свои расходы и вынуждены сокращать штат работников. Последний пример – это увольнения в «Роснефти». Одновременно растут те секторы экономики, в которых есть возможность нанимать персонал неформальным об-
разом. Не стоит переоценивать негативные последствия этих тенденций, но при их дальнейшем обострении государство вынуждено будет реагировать», – заключил экономист.

Алексей Щеглов



Люди не хотят платить налоги и работают неофициально

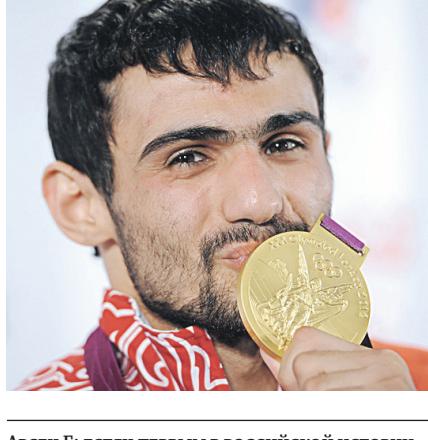
Олимпиада

Золотое начало

Первым российским чемпионом лондонской Олимпиады стал дзюдоист Арсен Галстян.

Побед на XXX Олимпийских играх от наших спортсменов долго ждать не пришлось. В первый же день золотую медаль выиграл дзюдоист Арсен Галстян. В финальной схватке в весовой категории до 60 кг наш борец одержал чистую победу над японцем Хироаки Хираоке.

Примечательный факт – это первая олимпийская медаль высшей пробы в истории российского дзюдо. «С мечтой завоевать олимпийское «золото» я жил с девятью лет, – сказал Галстян. – Сейчас она осуществилась, и для меня это – настоящее счастье. Эту победу посвящаю не только своим родным, тренерам и друзьям, но и жителям города Крымска, по-



АРСЕН ГАЛСТЯН ПЕРВЫМ В РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ дзюдо выиграл олимпийское «золото»

страдавшим от наводнения в Краснодарском крае. Надеюсь, что мой успех в Лондоне хоть как-то скрасит жизнь этих людей».

Кстати, Арсен представляет именно Краснодарский край, и его успех уже оценили земляки. Одна из строительных компаний, работающих в Краснодаре, пообещала подарить Галстяну автомобиль «Мерседес» и полностью обставленную квартиру размером 60 кв. м.

Что касается других соревнований, то на Играх-2012 между тем уже состоялась первая сенсация. Она произошла в плавательном бассейне, где за четртой призёров в комплексном плавании на 400 м оказался 14-кратный олимпийский чемпион американец Майкл Фелпс, финишировавший лишь четвёртым. Олимпийское «золото», четвёртое в карьере, завоевал пловец из США – Райан Лохте.

Среди сюрпризов в игровых видах спорта отметим осечку женской сборной Норвегии по гандболу: победительницы предыдущей Олимпиады уступили в стартовом матче французкам – 23:24.

Владимир Суэтин

ФУТБОЛ

Хитрый ход



РОМАН ПАВЛЮЧЕНКО (в центре) открывает счёт в матче с «Крыльями Советов»

ВО ВТОРОМ ТУРЕ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ «Локомотив» на своём поле обыграл самарские «Крылья Советов» – 2:0.

Успех «Локо» принёс тактический маневр главного тренера Славена Билича, выпустившего во втором тайме при счёте 1:0 нападающего Фелипе Кайседо, точный удар которого снял все вопросы о победителе.

Счёт же в матче на 32-й минуте открыл нападающий Роман Павлюченко. Получив мяч на линии штрафной, он подработал его себе под левую ногу и эффектно катнул в нижний угол ворот. Несколько минут спустя гости имели шанс сравнять счёт, однако удару Цаллагова не хватило точности.

В середине второго тайма Славен Билич решил освежить игру, бросив в бой форварда Фелипе Кайседо. Интуиция Билича не подвела. Уже через пять минут своего пребывания на поле Кайседо поразил ворота Сергея Веремко: 2:0 – победа «Локо». Таким образом, по итогам двух туров «Локомотив» набрал максимально возможное количество очков. В стартовом поединке чемпионата команда обыграла саранскую «Мордовию» (3:2).

В других субботних матчах второго тура «Зенит» обыграл «Динамо» – 2:0. ЦСКА уступил «Амкару» – 1:3. «Кубань» была сильнее «Мордовии» – 1:0.

Надежда Гущина

ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

Подход к Ладоге

Колея Ивана Зубкова увеличила хлебную норму в блокадном Ленинграде



В ОКРУЖЁННЫЙ ЛЕНИНГРАД 7 ФЕВРАЛЯ 1943 ГОДА ПРИШЁЛ ПОЕЗД С Большой земли. Тот эшелон был чудом и великим подвигом. За ним стояли труд и огромное мужество тысяч железнодорожников, и в том числе руководителя строительных подразделений НКПС Ивана Зубкова.

Ему не было и сорока лет, но его энергия, воля и профессионализм были способны собрать в единую силу и в нужный момент множество людей. Опыт, непрекаемый инженерный авторитет, эффективные технические решения заставили с ним считаться и генералов, и партийных руководителей. Ведь в страшные дни блокады иногда становилось ясно: без Зубкова выхода найти просто невозможно.

Родился Иван Георгиевич в 1904 году в Ессентуках. На железной дороге Иван начал работать в 1919 году подручным слесаря, молотобойцем, чёртёжником. В 1930 году окончил институт в Харькове и получил назначение в бирю проектированию железнодорожных мостов.

Вскоре Зубкова приглашают в Москву для совершенно нового дела. Столице требуются инженеры, способные организовать строительство метро. Уже вскоре он стал руководить шахтами – так тогда называли участки по проходке станций и тоннелей. Строил Арбатско-Покровскую и Горьковско-Замоскворецкую линии.

1941 год сути Зубкову новую интереснейшую работу. С января он стал директором только что организованного «Ленметростроя». Первую линию – от Автова до Финляндского вокзала – тогда начали строить. К началу войны уже был проложен первый километр тоннелей.



В ШЛІССЕЛЬБУРГЕ УСТАНОВЛЕН МЕМОРІАЛ В ПАМЯТЬ О ПРОВАВШИХ БЛОКАДУ ПОЕЗДАХ

Однако в конце июня был отдан приказ о консервации стройки. И уже через пару дней метростроевцы сооружали оборонительную линию на Карельском перешейке.

Наступила первая блокадная зима. На Ладожском озере начал действовать «Дорога жизни». Но важно было облегчить подвоз грузов к точке, где она начиналась. Этим и занялось Подразделение строительства НКПС № 5 – так теперь назывался «Ленметрострой».

В январе 1942 года строители получили задачу проложить пути от станции Войбокало

на линии Ленинград – Вологда к посёлку Кобона – около 20 км. А уже 2 февраля поезд с продовольствием пришёл к берегу озера в посёлок Лаврово, и через неделю норма выдачи хлеба в осажденном городе увеличилась на сто граммов. 20 февраля начала работать станция в Кобоне, и через два дня ленинградцы получили к норме ещё такую же прибавку. И если в январе из города удалось вывезти 11 тыс. мирных жителей, то в марте – больше 220 тыс. К навигации на

Ладоге железнодорожные строители успели обустроить на конечной станции портовые сооружения.

Следующей зимой Государственный Комитет Обороны обязал подразделение Ивана Зубкова проложить через Ладогу 35-километровый узкоколейный путь. Аналогов его в мировой практике не было, многим специалистам задача казалась невозможной. Но к делу были привлечены лучшие учёные. Они предложили класть рельсы не на лёд, а на специальную свайно-ледяную эстакаду. Правда, она не пригодилась.

К 18 января 1943 года на Ладоге было построено уже 15 км линии, забито около 18 тыс. свай, а военная обстановка резко изменилась. В ходе операции «Искра» войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились возле Шлиссельбурга и освободили несколько километров южного берега Ладожского озера. В тот же день ГКО постановил немедленно прекратить прокладку пути через озеро и начать строительство другой линии – к Шлиссельбургу от станции

Жихарево. Был определён и срок её пуска – 8 февраля 1943 года. Самой сложной задачей было построить за эти дни мост через Неву. Ведь сам Шлиссельбург – на левом берегу реки, а действующая железная дорога из Ленинграда подходила к правому.

Мост длиной 1,3 км построили за 10 дней. На сутки раньше срока удалось открыть движение по дороге длиной около 40 км. На Финляндском вокзале в Ленинграде 7 февраля 1943 года торжественно встретили первый поезд с продовольствием. Этую линию по узкой освобождённой от врага полосе ленинградцы называли «Дорогой Победы». А машинисты – «коридором смерти». Практически каждый поезд обстреливали, бомбили с воздуха, особенно на мосту. Случались перерывы в движении. Самый большой длился оконту двух недель.

К весне под руководством Ивана Зубкова в Шлиссельбурге был построен новый временный мост. Однако Зубков настоял на том, чтобы свайный не разбирали, покуда не начнётся движение судов. И не зря. Движение по зимнему мосту восстанавливалось после серьёзных повреждений за несколько часов. А с обрушением фермы летнего моста приходилось справляться долго.

Историкам транспорта хорошо знаком знаменитый указ от 5 ноября 1943 года. По нему 125 работникам железных дорог впервые было присвоено высшее звание Героя Социалистического Труда. Одним из них был генерал-директор пути Иван Зубков.

Это была последняя награда в его короткой жизни. 28 июня 1944 года Зубков был погиб в Кобоне, когда пытался восстановить мост через Свирь на Карельском фронте. Самолёт потерпел аварию.

Ленинградцы восприняли гибель Ивана Зубкова как личное горе. Тысячи людей шли за его гробом по Невскому проспекту к Александро-Невской лавре.

Железных дорог, построенных под руководством Зубкова, не сохранилось: в мирной жизни они не были нужны. Но остался город, куда, несмотря на все ужасы блокады, не ступила вражеская нога. И его метро,пущенное через десять лет после Победы. То самое, первый километр которого до войны успел проложить «Ленметрострой» Ивана Зубкова.

Николай Морохин

КРИМИНАЛ

Грабёж под пиво

ПОЙМАНЫ ЗЛОУМЫШЛЕННИКИ, ТРАВИВШИЕ ЛЮДЕЙ КЛОФЕЛИНОМ НА ВОКЗАЛЕ

На Ярославском вокзале столицы полицейские задержали женщину, травившую пассажиров нейролептиками, и её сообщника.

Проводив родственников в дорогу, 40-летний мужчина приобрёл в привокзальной палатке банку пива. Едва он успел сделать несколько глотков, как к нему подошла молодая женщина и завела беседу. Рядом остановился случайный прохожий, спросив, где находятся пригородные кассы. Мужчина отвёлся и не заметил, как его новая знакомая подкрутила в банку таблетку. Мужчина выпил, и через несколько минут его сознание его помутилось.

Пиджака деньги, из руки вырвали сумку. Далеко уйти грабители не успели: свидетели инцидента стали полицейские. Злоумышленники были задержаны нарядом линейного управления МВД, патрулирующим территорию вокзала. У них изъяты похищенные вещи, в банке пива эксперты обнаружили следы психотропного вещества. 30-летнюю отравительницу и её 44-летнего сообщника проверяют на причастность к подобным преступлениям.

«Потерпевший» здравый смысл. 20-летнюю отравительницу и её 44-летнего сообщника проверяют на причастность к подобным преступлениям. 20-летнюю отравительницу и её 44-летнего сообщника проверяют на причастность к подобным преступлениям.

ЕЛЕНА ДЕМИДЕНКО

СЕНСАЦИЯ

Удивительное рядом

В ГОСУДАРСТВЕННОМ ДАРВИНОВСКОМ МУЗЕЕ В ПЕРВЫЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ ПРОХОДИТ ВЫСТАВКА НЕОБЫЧНЫХ АРТЕФАКТОВ

На ней представлены камни, найденные вблизи перуанского города Ика. На гладких валунах высечены сюжеты, противоречие современным представлениям о хронологии развития мира.

Фигуры людей встречаются здесь рядом с изображениями животных, как давно вымерших, так и современных, но никогда не обитавших на Американском континенте. Динозавры, слоны, кенгуру и загадочные птицы – такие странные соседи были у гравированных человечков.

А в качестве транспортных средств, если верить сюжетам, использовались как лошади, так

и «ездовые» трицератопсы, птеродактили и даже летательные аппараты различных конструкций. Изображения небесных светил и комет, известных и неизвестных материков и планет, подробные описания медицинских операций по переливанию крови и трансплантации органов подтверждают, что знания в этой цивилизации (если таковая существовала) были весьма обширны и находились на очень высоком уровне.

Первым коллекционером артефактов начал собирать доктор Хавьер Кабрера Даркеа в 1966 году. А сейчас известны тысячи валунов с гравированными изображениями. Техника и стиль рисунка побуждают счи-

тать камни археологическими древностями, но этому противоречит их сюжет. Не случайно многие профессиональные учёные считают их подделкой. В результате камни Ика стали всемирно известны, войдя в число мистических артефактов наряду с хрустальным чепропом и огромными статуями с острова Пасхи.

Посетители музея смогут до конца августа увидеть любопытные образцы наивного народного искусства из частных коллекций