

В Минеральных Водах капитально отремонтировали дом отдыха локомотивных бригад

Использование подрядных компаний не только облегчает работу дорог, но и создаёт дополнительные проблемы

За страховку на время поездки пенсионерам-железнодорожникам приходится доплачивать

Федеральная антимонопольная служба начинает борьбу с завышенными комиссиями за оплату услуг ЖКХ

21 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 44 (24764)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	147783
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Брошенный рынок
Проблема повышения эффективности использования грузовых вагонов в последнее время обсуждалась немало. Только вот от всех этих обсуждений ситуация лучше не становится.
На сети ОАО «РЖД» простаивает без движения, занимая без толку станционные пути, препятствуя пропуску поездов и осложняя работу сортировочных станций, значительное количество вагонов, принадлежащих мелким собственникам, то есть компаниям, владеющим парком до тысячи единиц.
Им, между прочим, принадлежит практически половина всего парка грузового подвижного состава.
Причины формально различны: то выгодный груз отсутствует, то нет денег на отправку в ремонт.
Однако порой у небольших собственников попросту нет технологических возможностей эффективно управлять своим парком.
Зато и возможность, и опыт есть у «Российских железных дорог». И компания могла бы эксплуатировать парк на основе агентского соглашения. Центр фирменного транспортного обслуживания готов заключать договоры с владельцами и обеспечивать их парк грузом.
Это выгодно всем: грузоотправителям пойдётся гарантированный подвижной состав, ОАО «РЖД» расчищает забитые порожняком пути и получает механизм управления парком.
В наибольшем же выигрыше оказываются сами владельцы, которые получат дивиденды, не затрачивая при этом значительных усилий, достаточно лишь обратиться в РЖД.
Поскольку дело это добровольное, никакой речи, очевидно, о попытках компании «возродить административную систему» тут идти не может. Наоборот, нормально, когда владелец ищет любые пути для того, чтобы извлечь прибыль из своей собственности, и совсем не рыночному, когда теряет прибыль, оставляя вагоны от эксплуатации.
Тем более эксперты считают, что парки консолидировать всё равно придётся, ведь опыт других железнодорожных компаний показывает, что огромное количество мелких собственников в одиночку не выживает. Как будет проходить этот процесс, покажет время. Но привыкать к нему с выгодой для себя, для клиентуры и для перевозчика владельцы вагонов могли бы начинать уже сейчас.

Цифра дня

18834

вагона угля отгружено по сети железных дорог для предприятий ЖКХ за 16 дней марта. К уровню прошлого года погрузка составила 96%. Западно-Сибирской дорогой отгружено 5470 вагонов, или 93% к плану. Красноярской дорогой отгружен 8081 вагон, или 120% к заявленным объемам.

Блиц

Как будто решение

РАЗРАБОТАНЫ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДЕТСКОГО ОТДЫХА



Сергей Чаплинский, генеральный директор объединения «ЖЕЛДОРТРАНС»

– Сергей Игоревич, в прошлом году изменились условия получения компенсаций за детский отдых из Фонда соцстраха и летняя оздоровительная кампания обогнала РЖД дорожке. Компания, профсоюз и ваше объединение, входящие в трёхстороннюю комиссию (РТК), год доказывали необходимость изменения порядка финансирования. Решение найдено?

– В сформированных по итогам заседания РТК рекомендациях учтены почти все наши предложения. Мы настаивали на компенсации регионами стоимости путёвок при организации отдыха за пределами региона, на возмещении расходов не только физическим, но и юридическим лицам, в том числе работодателям – балансодержателям лагерей, компенсирующим своему персоналу большую часть расходов за путёвки.
В рекомендации не вошёл только наш пункт о разработке единого порядка участия в конкурсах ведомственных и муниципальных лагерей.
– Как будет развиваться ситуация?
– Всё зависит от того, какие решения будут принимать власти регионов. Поэтому нам предстоит работа на местах, в том числе через региональные трёхсторонние комиссии. Представители дорог ранее слабо участвовали в их работе.

Но в 2010-м «Желдортранс» поделил их правом представлять интересы отрасли в этих совещательных органах. В процессе участвуют и профсоюзы. С Роспрофжелом мы тоже договорились о координации действий.
Для железнодорожников это новый подход: обычно социальные вопросы решались на уровне дорог, но РЖД не могут выполнять все социальные функции государства, потому требуется активная работа на региональном уровне.
– Смушает слово «рекомендации»...
– Я предложил членам РТК обратиться к президенту страны, чтобы он дал поручение лично губернаторам отвечать за этот вопрос, потому что в регионах за эту сферу несут ответственность чиновники разного ранга. Если ответственность не будет закреплена, то проблемы действительно не решатся.
БЕСЕДОВАЛА
ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Перспектива

Риск для программы

МИНТРАНС НАСТАИВАЕТ НА ВВЕДЕНИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТАРИФЕ



ФОТО: ПАВЛЫ ГОНЧАРОВ

Одним из условий эффективной реализации реформы железнодорожного транспорта Минтранс считает введение инвестиционной составляющей в тарифе на грузовые перевозки. Только это позволит преодолеть нарастающий дефицит ресурсов, необходимых для увеличения пропускной способности магистралей.

В ходе расширенного заседания коллегии министерства глава ведомства Игорь Левитин заявил, что в случае отказа от введения инвестиционной составляющей в тариф на грузовые железнодорожные перевозки объём капложений в отрасль до 2015 года сократится на 950 млрд руб.
«В случае непринятия положительного решения по данному вопросу не будет реализовано большинство проектов подпрограммы «Железнодорожный транспорт», в том числе по усилению подходов к портам Северо-Западного и Южного бассейнов», – сказал он.
Ранее правительство было утверждён рост тарифов на перевозки в 2012 году на

Ряд проектов останется без финансирования, если инвестсоставляющую в тарифе не утвердят

7,4%. Минтранс предлагает добавить к этой планке ещё 4% как инвестсоставляющую. При этом ведомство считает обоснованным объём субсидий на грузовые перевозки в размере до 40 млрд руб.
По словам первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова, принимавшего участие в заседании, недостаток инвестиций до 2020 года, по минимальным оценкам компании, превышает 2 трлн руб.
Он отметил, что компания подготовила предложения по увеличению инвестиций. Прежде всего необходимо привести тарифы к экономически обоснованному уровню. Кроме того, требуется разработать модель «сетевого контракта». В ближайшее время компанией будет представлена концепция такой модели. Следует также создать механизм выпуска государственных инфраструктурных облигаций.
На коллегии обсуждались и возможные способы аккумулирования финансов железнодорожной отрасли страны на важные проекты. В частности, предлагается отменить

субсидирование перевозок в плацкартных и общих вагонах в поездах международного сообщения.
«Я уже неоднократно говорил, что за пассажиры ездят в этих вагонах, в частности на среднеазиатском направлении. Российских граждан там давно нет, а мы продолжаем субсидировать эти перевозки», – заявил на заседании вице-премьер Сергей Иванов.
По его мнению, необходимо выходить из этого механизма в международном сообщении и субсидировать только российских граждан при их перемещении по территории России.
С 2011 года пассажирские перевозки перестали дотироваться за счёт грузовых. С нынешнего года их должны субсидировать региональные бюджеты, кроме того, средства на эти цели заложены и в федеральном бюджете. По оценкам РЖД, в 2009 году убыток компании от пригородных перевозок по России составил 27,5 млрд руб.

> Окончание | 2

Планы

Время выбирать

КОЛЯ НА СЕЙСМООПАСНОМ ОСТРОВЕ ЛУЧШЕ ТРАНСПОРТЁРА

Власти Сахалина предложили ОАО «РЖД» активизировать участие в проекте строительства железной дороги Ильинский – Углегорск.

С таким предложением выступил сахалинский губернатор Александр Хорошавин во время недавней встречи с начальником Дальневосточной дороги Михаилом Заиченко.
По заказу областных властей подготовлен проект создания топливно-энергетического кластера на западном побережье острова. Он предполагает дальнейшую разработку угольного месторождения Солнцевское, крупнейшего на Сахалине (балансовые запасы – 600 млн тонн, разведанные – 2 млрд тонн угля), а также строительство новой Сахалинской ГРЭС-2. Мощности старой станции, расположенной в посёлке Вахрушево, изношены. В 2015–2016 годах она должна быть закрыта.



ФОТО: ТАМБЕТ ГОРБАТОВ

Для транспортировки угля в страны АТР нужна железная дорога

Новая ГРЭС будет работать на солнцевском угле. Но большая часть угольной продукции активно идёт газификация. По словам Александра Хорошавина, в 2011 году на газе заработает один из котлоагрегатов Южно-Сахалинской ТЭЦ-1 – главный потребитель угля на острове. А с 2013-го станция полностью станет работать на альтернативном виде топлива. В этой связи могут существенно сократиться объёмы

От этой дороги выиграют не только угольщики, но и железнодорожники. Сейчас на Сахалине активно идёт газификация. По словам Александра Хорошавина, в 2011 году на газе заработает один из котлоагрегатов Южно-Сахалинской ТЭЦ-1 – главный потребитель угля на острове. А с 2013-го станция полностью станет работать на альтернативном виде топлива. В этой связи могут существенно сократиться объёмы

перевозок угля в границах Сахалинского региона ДВЖД, а ведь он занимает существенную долю в структуре погрузки. В 2010 году на Сахалине было погружено 2,38 млн тонн различных грузов. Из них угля – 1,7 млн тонн.
«При переводе Южно-Сахалинской ТЭЦ-1 на газ отпадёт необходимость в перевозке около 800 тыс. тонн угля. Но проект, который мы предлагаем, даст железнодорожникам куда большие объёмы, – сказал губернатор. – По нашим расчётам, разработка угольного месторождения существенно нарастит на Сахалине угледобычу. По линии Ильинский – Углегорск можно будет перевозить до 5 млн тонн – как для внутреннего потребления, так и на экспорт».
Вопрос о скорейшей реализации проекта Александр Хорошавин намерен обсудить с президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным.

> Окончание | 3

Реформа

Центр ответственности



ФОТО: ЯРОСЛАВ КУШНИРИН

Алексей Вортилкин, вице-президент – начальник Дирекции тяги ОАО «РЖД»

Совмещение должностей вице-президента и начальника Дирекции тяги позволит эффективно запустить новую модель локомотивного комплекса.

– Алексей Валерьевич, вы, являясь вице-президентом компании по локомотивному и вагонному хозяйству, теперь ещё и руководите Дирекцией тяги. В связи с чем было принято такое решение?
– Подчеркну, что обязанностей вице-президента с меня никто не снимал, и согласно распоряжению президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина всё то, за что я отвечал до назначения, так и осталось. Это вагонный комплекс, заводы «Желдорремаша», вагоноремонтные заводы, несколько дорог по подготовке к работе в зиму, некоторые подразделения по эксплуатационной работе. Теперь к моим обязанностям добавилось непосредственное руководство Дирекцией тяги. Такое решение является следствием системной работы по реформированию локомотивного комплекса РЖД. В последнее время накопилось много вопросов и претензий по работе тягового хозяйства компании. Сейчас мы уже видим целевую модель отреформированного комплекса – это Дирекция тяги, Дирекция по ремонту тягового подвижного состава, заводы, сервисные структуры.
При этом мы выделяем единый центр ответственности за всё локомотивное хозяйство – Дирекцию тяги. А это самый сложный участок работы в комплексе, следовательно, им необходимо управлять чётко, оперативно, без раскачек, особенно в период становления. Руководитель в данной ситуации не может тратить время на изучение вопросов, внимание в принципы организации работы и т.д.

> Окончание | 4

ФОТОФАКТ



ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР СЕРГЕЙ ИВАНОВ ВРУЧИЛ ПЕРВОМУ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТУ ОАО «РЖД» ВАДИМУ МОРОЗОВУ ОРДЕН ПОЧЁТА ЗА БОЛЬШОЙ ВКЛАД В СТРОИТЕЛЬСТВО И ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЧАСТКА ЯЙВА – СОЛИКАМСК СВЕРДЛОВСКОЙ ДОРОГИ. ПО УКАЗУ ПРЕЗИДЕНТА СТРАНЫ ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА ТАКЖЕ ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ЭТОГО УЧАСТКА ОРДЕНОМ ПОЧЁТА НАГРАЖДЁН НАЧАЛЬНИК МАГИСТРАЛИ ВЛАДИМИР СУПРУН. МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ НАГРАЖДЕННЫ: ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР СВЕРДЛОВСКОЙ ДОРОГИ ИГОРЬ НАБОЙЧЕНКО, МАШИНИСТ ТЕПЛОВОЗА ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО БЕРЕЗНИКИ АЛЕКСАНДР ДРОБЫШЕВ, МОНТЁР ПУТИ ПМС № 168 СВЕРДЛОВСКОЙ ДИРЕКЦИИ ПО РЕМОНТУ ПУТИ ВАСИЛИЙ ЮДИН И ЭЛЕКТРОМЕХАНИК БЕЗРЕЗНИКОВСКОЙ ДИСТАНЦИИ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ ВАЛЕРИЙ КАРАВАЙ. ЗВАНИЕ «ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» ПРИСВОЕНО ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТУ ОАО «РЖД» ОЛЕГУ ТОНИ.

ФОТО: ЛЕОНИД ПОРОХОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Импорт с плюсом

На Северо-Кавказской дороге в феврале погружено 0,4 млн тонн импортных грузов, следующих через припортовые станции. Это на 45% больше итогов февраля 2010-го. Объём перевалки зарубежного сахара-сырца в портах Новороссийск и Туапсе составил более 120 тыс. тонн (+36%). В порту Ростов почти в пять раз увеличилась погрузка стройматериалов, в порту Таганрог – вчетверо выросла погрузка руды и контейнерных перевозок, в порту Темрюк – угля, в порту Махачкала кокса и чермета, в порту Ейск – оборудования, гипса и перлитовой руды.

Сделай сам

Более 120 тыс. проездных документов на поезда дальнего следования оформлено в январе-феврале 2011 года на Октябрьской дороге через транзакционные терминалы самообслуживания. В прошлом году за тот же период это число составило 100 тыс. При помощи терминалов можно не только оформить билет на поезда, но и распечатать проездные документы, заказанные через Интернет. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Перспектива

Риск для программы

>Начало | 1

В 2010 году правительством было дано прямое поручение органам власти разработать и реализовать комплекс мер, в том числе законодательного характера, обеспечивающих безубыточность пригородных перевозок уже с текущего года. Однако до настоящего времени при распределении дотаций на 2011 год Минфином не выделены регионам необходимые средства для формирования источников оплаты государственного заказа. «Мы надеемся при поддержке Министерства транспорта в ближайшее время решить этот вопрос, – заявил в ходе заседания коллегии первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – Хочу подчеркнуть, что РЖД готовы к передаче на паритетных с регионами условиях основных фондов пригородного хозяйства в капиталы пригородных компаний, как только их деятельность станет безубыточной и они выйдут из зоны риска банкротства». По словам заместителя министра транспорта Андрея Недосекова, на субсидирование пригородных перевозок в 2011 году в бюджете запланировано выделение 20 млрд руб. вместо ожидавшихся 25 млрд руб. «Министерство финансов подтвердило, что 20 млрд есть в бюджете, мы рассчитывали на 25 млрд, будем пытаться искать ещё пять», – сказал он. Источником этих средств могут явиться грузовые перевозки. Всего в 2011 году в федеральном бюджете запланировано выделение 50 млрд руб. на субсидирование пассажирских железнодорожных перевозок, из которых 30 млрд руб. пойдёт на дальнейшее сообщение. РИНА МОРИЦ

СИТУАЦИЯ

Заливная оттепель

На Октябрьской дороге готовятся к «Залповым» заходам судов в порты



ФОТО: ИТАР-ТАСС

МАКСИМАЛЬНАЯ ОЧЕРЕДЬ ИЗ СУДОВ ТОВАРОВОГО ФЛОТА В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ФИНСКОГО ЗАЛИВА ОБРАЗОВАЛАСЬ В СРЕДУ НА ПРОШЛОЙ НЕДЕЛЕ: В НЕЙ ОКАЗАЛОСЬ 113 СУДОВ, КОТОРЫМ ТРЕБОВАЛАСЬ ЛЕДОКОЛЬНАЯ ПОМОЩЬ. ОДНАКО В ВЫХОДНЫЕ ПРОБКА СОКРАТИЛАСЬ ДО 42 СУДОВ.

Если в январе толщина льда в Финском заливе была около 20 см, то в феврале превысила 50 см. В марте лёд под воздействием перепадов температуры стал вязким, что вызывало быстрое спекание водной полосы за ледаколом. Наблюдались сжатие и подвиги льда. Ситуацию осложнил также выход из строя ледакола «Капитан Плахин». Тем не менее пять линейных ледаколов занимались проводками в заливе, четыре – в Большой порт Санкт-Петербург, два – обслуживали танкеры, следующие в Приморск, столько же работали на подходах к портам

ЛЕДОВАЯ ОБСТАНОВКА В ЭТОМ ГОДУ СОЗДАЛА МАССУ ПРОБЛЕМ

Выборг и Высоцк, один – проводил флот в Усть-Лугу. По информации капитана Большого порта Санкт-Петербург Петра Паринаова, с февраля навигация проходит в суровых условиях. Без очереди в порты пропускали пассажирские лайнеры, с минимальными задержками шли контейнеровозы и танкеры. А вот всем остальным грузовым теплоходам предписывалось иметь на борту запасы как минимум на 20 лишних суток. Причём окончание запасов на судне, как предупреждали портовые власти, не могло стать основанием для изменения очередности. Ледовый панцирь заставил с февраля ввести ограничения на проход судов даже среднего ледового класса Ice 2. Правда, оно коснулось только танкеров, следовавших в Приморск. А в портах Усть-Луга, Выборг, Высоцк ограничили проход

только судам, имеющим минимальный ледовый класс Ice 1. Нынешняя пробка начала рассасываться после того, как судовладельцы стали ограничивать подход флота к российским портам на Балтике. И сокращение очереди судов на подходах к портам залива означает, что в конце прошлой недели вновь произошёл единовременный, «залповый» подход судов под обработку, что грозит авралом для стивидоров. А это создаёт риск возникновения очередного столпотворения железнодорожных составов на подходах к портам практически не было, однако неотправленные грузы накапливались на причалах. АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СВЕРДЛОВСКАЯ

Призы по абонементу

Подарки увеличивают доходы от продажи билетов



ФОТО: ПЕРМСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ

В ПРОШЛУЮ ПЯТНИЦУ НА ПЛОЩАДИ У ВОКЗАЛА ПЕРМЬ-2 ПАССАЖИРЫ, КУПИВШИЕ АБОНЕМЕНТНЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ БИЛЕТЫ, ПОЛУЧИЛИ БЫТОВУЮ ТЕХНИКУ.

Самой удачливой участницей финальной лотереи акции «Абонемент удачи» стала пермячка Светлана Тынная. Она купила во время акции три недельных абонемента и получила пароварку и телевизор. «Я с самого начала знала, что обязательно выиграю», – заявила Светлана. Среди участников акции также были разыграны магнитола и мобильный телефон. Как отметил генеральный директор ОАО «Пермская пригородная компания» Сергей Канцур, затраты на проведение акции были сравнительно невелики, а экономический эффект от неё значителен. «С начала января по 10 февраля мы продали 376 абонементных билетов на 357 тыс. руб., а

ПОБЕДИТЕЛЬНИЦА ЛОТЕРЕИ СВЕТАНА ТЫННАЯ (В ЦЕНТРЕ) БЫЛА ЗАРАНЕЕ УВЕРЕНА, ЧТО ЕЙ ПОВЕЗЁТ

с 10 февраля по 17 марта, в период акции, уже 600 таких билетов на 531 тыс. руб. При этом на саму акцию было потрачено около 40 тыс. руб. Думаю, благодаря акции количество проданных абонементов будет в дальнейшем расти», – рассказал он. Стоит отметить, что с начала этого года пермский перевозчик увеличил скидку на абонементные билеты на пригородные поезда. Если в прошлом году РЖД предлагали скидку в 10%, то в этом году можно сэкономить 20%. «Нам выгоднее сделать скидку больше, соответственно, абонементные билеты становятся привлекательнее для пассажиров», – уверен Сергей Канцур. ВЕРА МОРОЗОВА, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ЕКАТЕРИНБУРГ

Забота

От непрошеного гостя

Дом отдыха отремонтировали до самой крыши

В ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОМ ОТДЫХА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД.

– Дом обновился полностью, – рассказал начальник эксплуатационного локомотивного депо Минеральные Воды Александр Горностаев. – Причём это касается не только отделки помещений, но и всех коммуникаций. Из односкатной с мягкой кровлей крыша стала двускатной под металлочерепицей. Это было необходимо – мягкая кровля не выдерживала града, который в наших краях частый гость. Теперь непогода не страшна. Ремонт шёл в два этапа. Сначала сделали гидроизоляцию и кровлю, подвели коммуникации, поставили забор. На первом этаже переделали заново сантехнические помещения, комнаты приёма пищи, прачечную, гладильную, комнату дежурного и другие помещения. Потом отремонтировали систему вентиляции, поставили металлопластиковые окна, заменили входные двери, отремонтировали комнаты отдыха на втором этаже. Также закуплены новая мебель, осветительные приборы, сантехника, установлено новое отопление. Отделали и фасады здания, благоустроили территорию.

«Теперь наш дом выглядит замечательно, – говорит бригадир дома отдыха Галина Нелюбова. – Уверена, что и машинисты теперь проведут здесь время с большей пользой, а в рейс отправятся понастоящему отдохнувшими. Да и нам намного приятнее работать в таком здании».

Дом отдыха рассчитан на 45 человек. Здесь 14 двухместных номеров и три одноместных. – В комнатах кроме стандартных кроватей, тумбочек, шкафов мы повесили возле каждой кровати бра, чтобы выпавший локомотивщик мог заниматься своими делами и не мешать другому спать, – отмечает Александр Горностаев. – Это вроде бы и мелочь, но создаёт дополнительный комфорт. Всего в реконструкцию минераловодского дома отдыха инвестировано около 20 млн руб. По словам первого заместителя начальника Дирекции тяги СКЖД Александра Годунка, в этом году планируется капремонт домов отдыха на станции Порт Кавказ, а также бытовых корпусов эксплуатационных локомотивных депо Гудермес и Туапсе и одного из зданий эксплуатационного локомотивного депо Дербент. ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» РОСТОВ-НА-ДОНУ

Объявление

ЗАО «НефтеТрансСервис» ПРИГЛАШАЕТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ К КОНКУРСУ ПО ВЫБОРУ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ МЕТАЛЛОЛОМА, ОБРАЗУЮЩЕГОСЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕМОНТА И РАЗДЕЛКИ ВАГОНОВ СОБСТВЕННОСТИ/АРЕНДЫ ЗАО «НефтеТрансСервис».

Требования к покупателям: – предоставление документов согласно Перечню документов для предварительной квалификации; – работа на рынке по заготовке и переработке металлолома более года; – наличие площадок по заготовке, переработке и хранению металлолома; – годовая выручка по форме № 2 «Отчёт о прибылях и убытках» не менее 30 млн руб. Перечень документов для предварительной квалификации, а также дополнительную информацию вы можете получить по телефону (495) 660-46-25 (доб. 1191). Контактное лицо – Зернин Антон Владимирович, e-mail: tender@ntsmail.ru. В случае положительного заключения по результатам прохождения предварительной квалификации и принятия решения о начале проведения тендеров претендентам будет направлено соответствующее уведомление с инструкциями по подготовке коммерческих предложений.



Росстат

- ЧТОБЫ БЫТЬ В КУРСЕ ПРОИСХОДЯЩЕГО В ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ СТРАНЫ – ОАО «РЖД»;
- ЧТОБЫ ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ;
- ЧТОБЫ ПРЕДВИДЕТЬ БУДУЩЕЕ, ЗНАЯ, ЧТО ГОТОВЯТ ВЛАСТИ, НУЖНО ИМЕТЬ НАШУ ГАЗЕТУ ПОД РУКОЙ ДОМА И НА РАБОТЕ.

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Ежедневная подписка для предприятий, компаний и других юридических лиц по телефонам: (499) 262-89-69; (495) 624-52-37



Планы

Время выбирать

>Начало | 1

Несколько лет назад руководство области и компании договаривались направить 300 млн руб. на начало проектно-изыскательских работ, но кризис помешал этим планам.

Постройка дороги оценивается в 20 млрд руб. ОАО «РЖД» предлагается взять на себя четверть расходов. Источники финансирования остальной части – областной бюджет и привлечённые инвестиции компаний – потенциальных потребителей угля.

«Хорошо было бы заручиться поддержкой и федерального бюджета. Сегодня на ДВЖД по принципу государственно-частного партнёрства реализуются такие крупные проекты, как строительство нового Кузнецовского тоннеля, организация интермодального пассажирского сообщения по маршруту Владивосток – аэропорт Кневичи», – сказал губернатору Михаил Заиченко.

По мнению начальника ДВЖД, уголь с Солнцевского месторождения действительно будет востребован в странах АТР. Большие объёмы этого вида топлива понадобятся Японии. Китайская сторона также высказывала намерения значительно увеличить потребление российского угля. В свою очередь, говорит Александр Хорошавин, для деловых кругов КНР скоро пройдёт презентация данного проекта.

Китайским бизнесменам представят и другой вариант развития Солнцевского месторождения. Его инициатор – компания «Сахалинуголь». Согласно ему предполагается построить у мыса Изъльметьева, близ Углегорска, отгрузочный терминал. Уголь с месторождения непосредственно к причалам порта пойдёт по канатно-ленточному конвейеру протяжённостью 14,5 км.

Примечательно, что ранее президент «Сахалинуля» Олег Мисерва заявлял о поддержке данной идеи администрацией Сахалинской области. Теперь областные власти утверждают, что этот вариант не идёт ни в какое сравнение с проектом, включающим линию Ильинский – Углегорск.

Бывший начальник аналитического управления администрации Сахалинской области Александр Фомин считает сомнительной идею строительства ленточного транспортера. «В том районе сложный рельеф и природные условия непростые: снег выпадает высотой полтора-два метра, землетрясения бывают шесть-семь баллов. Железная дорога надёжнее. Помимо прочего, она имеет стратегическое и геополитическое значение. Она нужна, чтобы сохранить местное население», – говорит он.

«Кроме того, сахалинские железнодорожники дважды обращались в администрацию с просьбой ускорить этот проект. Если бы областной бюджет, выделяя 1,5 млрд руб. на газификацию Южно-Сахалинской ТЭЦ, столько же отвёл на начало строительства углегорской линии, это было бы реальное дело», – резюмирует Александр Фомин.

Павел Усов,
сов. корр. «Гудка»
Хабаровск

Решение

Если столбика не видно

Современная система безопасности исключит человеческий фактор

В этом году Дирекция тяги Куйбышевской дороги планирует оборудовать все тепловозы, занятые в пассажирском движении, комплексными локомотивными унифицированными устройствами безопасности КЛУБ-У.

Всего оборудуют 47 тепловозов серии ТЭ10 различных модификаций в эксплуатационных локомотивных депо Пенза, Ульяновск, Бугульма и Стерлитамак.

На дороге уже подготовлены списки машинистов-инструкторов, которые в первую очередь пройдут обучение на базе НИИАСа по работе с новыми системами безопасности.

По словам главного инженера Дирекции тяги КбшЖД Владимира Викулина, после обучения машинисты-инструкторы пассажирских колонн передадут знания локомотивным бригадам. Для этого есть всё необходимое – учебные классы и программы, разработан и утверждён график занятий.

«Учебный процесс не займёт много времени, так как машинисты имеют опыт работы с действующими системами безопасности», – отметил Викулин.

После поставки оборудования с ОАО «Ижевский радиотехнический завод» в ремонтных локомотивных депо дороги приступят к установке систем КЛУБ-У – ориентировочно во втором квартале 2011 года.

Пока же на тепловозах пассажирского движения эксплуатируется автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия АЛСН. Она была установлена в конце 80-х годов и уже не

Проект

Забрать в Тамани

Новый комплекс позволит перевести российские грузы из украинских портов



ФОТО: WWW.PHOTOXRESS.RU

Началось проектирование нового грузового порта Тамань, который к 2020 году должен переваливать 66 млн тонн грузов. Строительство предполагает значительные инвестиции в расширение железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна.

Как сообщил на VII Международном форуме «Югтранс-2011» заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Вовк, в марте заключён контракт на проектирование с ОАО «Ленморниипроект». Порт будет расположен на Таманском полуострове на мысе Тузла или на мысе Панагия. Пока государственные инвестиции оцениваются в размере 50 млрд руб., однако эта сумма будет уточняться по результатам экспертизы в 2012 году.

«Разговоры о строительстве нового порта вне черты городов шли давно, но теперь мы приступаем к практическим действиям», – заявил Виктор Вовк. – В прошлом году около 34 млн тонн экспортных грузов из-за недостатка портовых мощностей на юге нашей страны были перевалены в портах Украины». По словам замруководителя агентства, к 2019 году порты Юга России должны переработать до 250 млн тонн груза (сейчас 180 млн тонн). Развитие существующих портов, находящихся в черте городов, затруднено.

Морские порты построят вне городов, но они потребуют новых железнодорожных подходов

Порт Тамань будет иметь мощности по перевалке угля 27 млн тонн, руды и железорудного концентрата – 15 млн тонн, минеральных удобрений и зерна – по 7 млн тонн, серы – 5 млн тонн. На территории будущего порта уже работают «Таманьнефтегаз» и «Тольяттиазот», которые построили два пути к своим терминалам и отправляют на экспорт нефтепродукты и нефтехимию.

В сторону Таманского полуострова ведут пути, построенные по нормам паровозной тяги

Впрочем, по словам Виктора Вовка, частные инвесторы определятся с размером инвестиций после окончания проектирования.

«Развитие порта обязательно должно идти параллельно со строительством железнодорожных подходов», – говорит помощник руководителя Северо-Кавказской железной дороги Евгений Горлаков. – От разъезда 9-й км в сторону Таманского полуострова, где сейчас уже расположены три порта, ведут пути, построенные по нормам паровозной тяги. По ним нет возможности проводить поезда свыше 3 тыс. тонн. Поэтому при дальнейшем развитии портовых мощностей там мы можем просто не проехать».

Как пояснил Евгений Горлаков, РЖД вкладывают значительные средства в развитие подходов к портам на Азовском и Чёрном морях. В этом году должны начаться работы по расширению 9-го км, хотя Минтрансом почти на треть уменьшена сумма инвестиций на развитие Таманского полуострова. Стоимость работ на разъезде оценивается в 3 млрд руб., а общая стоимость работ на участке 9-й км – Юровский – Анапа – Кавказ – Темрюк до 2015 года составляет 18,37 млрд руб.

Сергей Плетнёв

Соседи

Достройте и пользуйтесь

Киеву не нужны большие вокзалы

Министерство инфраструктуры Украины выставит на торги часть недостроенного Дарницкого вокзала в Киеве.

Вице-премьер-министр, министр инфраструктуры Украины Борис Колесников заявил, что в связи с развитием скоростного сообщения на Украине к «Евро-2012» крупные вокзалы с залами ожидания не потребуются. «На Западе от этого уже давно избавились», – отметил он. По словам Бориса Колесникова, железная дорога остаётся за собой ту часть вокзала, откуда будет осуществляться управление движением. Окончательно судьба Дарницкого вокзала будет решена до 31 марта, пообещал Борис Колесников.

Министр инфраструктуры собирается в течение семи лет полностью отказаться от внутренних ночных поездов. Кроме того, по его словам, время в пути поезда Киев – Москва будет сокращено с нынешних 10 часов до 5–5,5 часа.

Заместитель начальника Юго-Западной железной дороги Александр Погребный заявил «Гудку», что по Дарницкому вокзалу должен состояться инвестиционный конкурс. «Планируется за деньги инвестора



ФОТО: JAVIERE.TEVA

Скоростные поезда на Украине серьёзно изменят облик вокзалов

достроить это здание. Потом оно перейдёт к инвестору», – отметил он.

Строительство Дарницкого вокзала началось в 2004 году. В настоящее время здание представляет собой шеститрёхэтажный бетонный каркас.

Глава Центра политического и экономического анализа Александр Кава считает, что в настоящее время сложно оценить, какая площадь вокзала реально необходима для обеспечения пассажирских перевозок. «Я думаю, что если бы вокзал начал функционировать (там уже сейчас есть

Лента новостей

Награда за лидерство

В минувшую пятницу в Москве в рамках Международного экономического форума государств – участников СНГ «20 лет вместе: опыт сотрудничества и перспективы» компания ОАО «РЖД» была названа в числе победителей конкурса, проводимого Деловым центром СНГ. Награду компании «Лидер бизнеса СНГ» получил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. Награда учреждена Деловым центром экономического развития СНГ и присуждается предприятиям и организациям за существенный вклад в развитие интеграционных процессов и экономического сотрудничества на территории государств – участников СНГ в различных областях экономики, способствующих укреплению сотрудничества между государствами Содружества.

Вопреки стихии

Японские железнодорожники – глава Международного союза железных дорог Йошио Иишида и президент JR East Сатоши Сэйно – обратились к участникам МСЖД. «Несмотря на то что как минимум три наших поезда на региональных линиях были смыты с путей цунами, к счастью, все пассажиры и наши сотрудники, находившиеся в поездах и на станциях разорённого региона, были успешно эвакуированы. Также не произошло крушений на высокоскоростной линии Синкансен. Тем не менее мы не можем точно подтвердить, все ли наши сотрудники, не находившиеся на работе в тот день, и члены их семей выжили, и мы сильно обеспокоены тем, что кто-то из них мог не выжить или получить серьёзные увечья», – сообщили коллеги.

По их словам, они очень благодарны за слова соболезнований и поддержки, которые были получены практически сразу после землетрясения от многих членов МСЖД, и хотели бы выразить искреннюю и сердечную признательность всем тем, кто является друзьями и разделяет с ними «единый дух железнодорожников».

«Хотя мы предполагаем, что потребуются огромное количество времени для полного восстановления нашей железнодорожной системы, начиная с мая мы планируем возобновить приём иностранных представителей и также проведём ранее запланированные встречи и семинары».

Подготовила
Елена Мирошникова

Реформа

Центр ответственности

Работа Дирекции тяги будет строиться на основе договоров

>Начало | 1

Имеющийся опыт позволит организовать рациональную работу, оперативно запустить новую модель, доказать её эффективность. Здесь очень важно, чтобы ответственность за работу всего локомотивного хозяйства была единой, и теперь она полностью лежит на вице-президенте компании. То есть мы убрали промежуточное звено. И в течение полугода нам необходимо создать Дирекцию тяги как центр компетенции и ответственности.

– Дирекция тяги будет являться основным балансодержателем локомотивного парка ОАО «РЖД»?

– Да, и для этого должны быть созданы все условия. Основные программные концептуальные документы уже есть, мы ими руководствуемся. Главные поручения на итоговом правлении прошлого года как задачи на 2011 год президентом компании установлены, теперь мы их должны реализовать.

И здесь необходимо отметить важный момент: система должна доказать свою эффективность не только с той точки зрения, что Дирекция тяги несёт ответственность как балансодержатель. Нет. Здесь необходимы целый комплекс мер и выстраивание определённой идеологии.

В частности, нам необходимо, чтобы в системе РЖД был единый заказчик на услуги локомотивной тяги, который бы работал по принципу «одного окна». Предполагаем, что это должна быть Центральная дирекция управления движением ОАО «РЖД», которая будет заказывать необходимое количество локомотивов и локомотивных бригад для организации эксплуатационной работы и обеспечения перевозок согласно сформированному плану.

Очевидно, что для правильного распределения ресурсов, планирования ремонтов, содержания контингента локомотивных бригад в нужном количестве и т.д. всё это необходимо где-то сконцентрировать. И это будет происходить как раз в Дирекции тяги.

– Какими вам видятся основные принципы работы этого подразделения?



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ МАКО

– Сегодня, к примеру, мы работаем с заводами, не входящими в структуру ОАО «РЖД», по принципу договоров. Точно такая же система, на мой взгляд, должна быть построена и по отношению к нашему ремонтному комплексу, заводам «Желдорреммаша», сервисным центрам. То есть работа должна строиться на основе договоров и взаимной

Дирекция отвечает за то, чтобы не было недостатка в тяговых ресурсах

финансово-экономическим блоком ОАО «РЖД». Необходимо будет предоставлять обоснования, почему именно такой бюджет необходим, например, на содержание локомотива.

И после того, как мы защитили этот бюджет, мы должны нести ответственность за то, что не будет недостатка в локо-

ресурс вице-президента намного выше, чем ресурс начальника дирекции. Также существенную роль играет тот факт, что вице-президент является членом правления ОАО «РЖД». Это, конечно, также будет способствовать более эффективной работе. Плюс определённые знания и опыт моей работы в локомотивном хозяйстве. В целом же совмещение должностей вице-президента и начальника дирекции – это прежде всего повышение ответственности за конкретное дело.

Что же касается имеющейся практики, то моё назначение действительно не является пробой пера. Такой опыт компания уже имеет и продолжает практиковать. Вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов был назначен генеральным директором ОАО «Федеральная пассажирская компания», и в процессе работы такое решение показало правильность вы-

бранного метода управления. Во-первых, убираются излишние управленческие звенья, о чём я уже упоминал. Во-вторых, повышаются роль непосредственно вице-президента и его ответственность перед компанией. Если ты вице-президент, то обязан отвечать, что называется, по полной.

Думаю, что на основании опыта Михаила Павловича, а также, надеюсь, и моего опыта в перспективе будут возможны аналогичные действия по повышению эффективности работы того или иного направления деятельности компании.

– Каковы будут ваши ближайшие действия в новом качестве?

– Первоочередной задачей, стоящей перед нами, является создание действующего живого организма, то есть необходимо определиться с органами управления. С учётом того, что локомотивной темой я вполне владею, каких-то коренных изменений произойти не должно, хотя, безусловно, некоторые ре-

организации будут проведены. Какие-то штатные единицы, возможно, будут убраны как не доказавшие свою эффективность, а какие-то, наоборот, добавлены.

Очевидно, что изменится ответственность некоторых отдельных лиц. С учётом загрузки вице-президента необходимо дополнительно рассмотреть вопросы распределения обязанностей руководителей внутри Дирекции тяги. Например, кто конкретно будет отвечать

за блок локомотивных бригад. Это ведь основной блок – 120 тыс. машинистов и помощников. Это очень серьёзная работа, на выполнение которой сегодня на каждой дороге задействован целый штат. Поэтому здесь нам нужно проявить очень большую ответственность и не упустить момент. Создаваемый живой организм должен быть обеспечен штатом руководящих работников. Все организационно-технические мероприятия уже спланированы. А вот необходимости знакомиться с людьми у меня нет. Являясь вице-президентом, я их и так всех знаю. И это, конечно, ещё один дополнительный плюс.

– Изменится теперь как-то ваш распорядок дня?

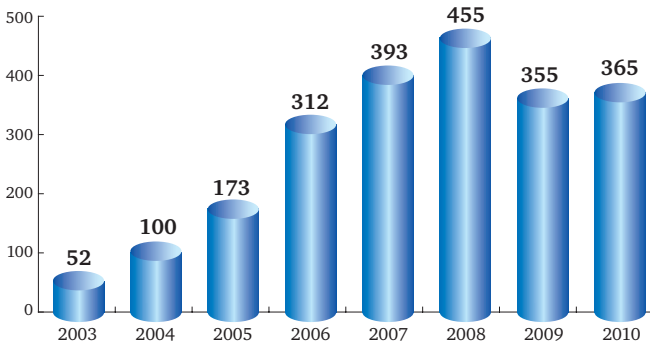
– В первую очередь рабочий день придётся существенно уплотнить, составить новый план работы. К примеру, утром и вечером я буду посвящать время Дирекции тяги, а между этим успевать заниматься всеми остальными делами. Безусловно, изменится и делопроизводство.

Хотя локомотивный комплекс РЖД и ранее был за мной, но всё же есть прямое управление, а есть непосредственное. И здесь существенная разница. Больше внимания теперь будет уделяться, например, вопросам, касающимся социальной жизни, от управления здесь, в центральном штабе Дирекции тяги, вплоть до рядового инженера. И эти обязанности совсем не в тягость. Наоборот, руководителю необходимо знать, кто чем дышит. А сотрудникам, в свою очередь, необходимо понимать, что их ждут большой кропотливый труд и большая ответственность.

БЕСЕДОВАЛА Юлия Горова

В досье

Динамика поставки новых локомотивов для ОАО «РЖД», ед.



Инфраструктура

Путь на вырост

На магистральных осваивают новые материалы

ОАО «РЖД» использует передовые технологии в ремонте и текущем содержании железнодорожного пути. Многие из них используются впервые в мировой практике.

На сети железных дорог России всё более активно применяются геосинтетические материалы. В 2010 году для усиления подпального основания на 40 км железнодорожного пути была уложена георешётка. Для её укладки разработан специальный комплекс, который смонтирован на платформе машины для глубокой очистки щебня СЧ-601. Как отмечают в ОАО «РЖД», эффективность геосинтетических материалов в различных конструкциях для железнодорожной инфраструктуры и искусственных сооружений подтверждена мировой и отечественной практикой.

Вице-президент компании Владимир Воробьёв сообщил, что в компании будет постепенно проходить внедрение перспективной технологии укладки георешётки механизированным способом. Этот метод даёт возможность провести существенное усиление земляного полотна, повышает стабильность верхнего строения пути, готовит путь к заметному повышению нагрузок и скорости движения поездов. До сих пор нигде в мире на железнодорожном транспорте технология укладки георешётки механизированным способом ранее не применялась. Она практикуется при подготовке взлётно-посадочных полос на аэродромах, в автодорожном хозяйстве, но в нашей отрасли этот опыт внедряется впервые.

«Использование георешётки на железных дорогах позволяет значительно повы-



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ МАКО

сить качество железнодорожного полотна, увеличить скоростные режимы движения, межремонтный интервал и сократить расходы на содержание. Применение георешёток обеспечивает значительное увеличение несущей способности верхнего слоя земляного основания и эффективное снижение постоянных деформаций в полотне», – заявил «Гудку» начальник службы технической политики Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» Александр Богданов.

Помимо георешётки в путевом комплексе компании внедряются и другие перспективные технологии. Так, на участках высокоскоростного движения проходит внедрение новых моделей стрелочных переводов и съездов с непрерывной поверхностью катания. Они рассчитаны на скорость движения по основному на-

Путевой комплекс реформируется вслед за компанией

правлению 250 км/ч, по боковому пути – 50 км/ч. Такие стрелочные переводы установлены на станциях Торбино и Боровенка линии Санкт-Петербург – Москва. В 2010 году на 7,4 км российских железных дорог были уложены промежуточные рельсовые скрепления W-30, не нуждающиеся в обслуживании. Они предназначены для использования на участках скоростного, высокоскоростного и тяжёловесного движения. Компоненты рельсового скрепления W-30 отличаются высокой эластичностью, динамической виброустойчивостью и сопротивлением продольному сдвигу, что позволяет обеспечить высокий уровень безопасности движения поездов.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Машиностроение

Системное обновление

Для пополнения парка пассажирских вагонов может быть использован лизинг

В 2011 году на сеть ОАО «РЖД» поступит крупная партия пассажирских вагонов для поездов дальнего следования.

Планируется приобрести 445 вагонов новой постройки, в том числе 379 плацкартных (в связи с большим спросом пассажиров на низкобюджетные перевозки приоритет отдан обновлению парка вагонов данного типа). При этом намечено закупить 26 купейных штабных, 29 межобластных и 11 вагонов-ресторанов. Наряду с этим продолжится работа по увеличению числа поездов с вагонами, оборудованными специализированными купе для пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

На недавнем оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина вице-президент компании Михаил Акулов заострил внимание на том, что в 2013 году начнётся массовое выбытие вагонов по сроку службы, которое будет оставаться на высоком уровне до 2021 года. Так, в среднем в год из парка будет выбывать 1600 вагонов, а в 2020 году из него будет исключено 2011 вагонов.

По словам вице-президента, учитывая предельную годовую



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОРИН

Через два года начнётся массовое выбытие пассажирских вагонов

мощность производства Тверского вагоностроительного завода – 1200 вагонов, решать проблему обновления парка необходимо уже сегодня. Исходя из фактического финансового положения в Федеральной пассажирской компании ожидаемое приобретение новых вагонов в 2012 и 2013 годах составит 445 вагонов в год с увеличением до 700–800 вагонов в период 2014–2015 годов. Начиная с 2016 года мощность ТВЗ планируется действовать на 100% в течение пятилетнего периода.

«Работа над этим ведётся совместно с Трансмашхолдингом и Институтом проблем

естественных монополий – мы обмениваемся цифрами, результатами, и в итоге будет сформирован общий стратегический план сотрудничества до 2021 года», – сообщил Михаил Акулов. При этом расчётный дефицит финансирования программы приобретения вагонов оценивается в 38,5 млрд руб., и для решения этого вопроса, по словам вице-президента, необходимо принять решение о субсидировании проектной ставки либо привлечении заёмных средств.

«В существующих условиях мы постоянно недооцениваем возможности привлечения сторонних средств. Да, в перспективе они дадут несколько большую стоимость вагона, но зато освободят нас от головной боли, связанной с выбиванием субсидий, хотя и от этого отказываться тоже нельзя», – констатировал Владимир Якунин. Президент дал поручение руководителям причастных департаментов рассмотреть целесообразность использования инструмента лизинга по замене выбывающего подвижного состава на направлениях, где ситуация наиболее критична, предложив поставить эту работу на системную основу.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Ситуация

Чужими руками

ПОДРЯДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РАЗГРУЖАЮТ ДОРОГИ, НО НЕ РЕШАЮТ ВСЕХ ПРОБЛЕМ

Большинство фирм, нанятых для выполнения непрофильных работ на железных дорогах, успели положительно себя зарекомендовать. Однако найти аутсорсера, который бы на все сто устраивал железнодорожников, подчас бывает непросто.

Выгоды от аутсорсинга взаимные. Железнодорожники избавляются от ряда бытовых работ. «У начальника депо уже не болит голова из-за уборки помещений, необходимомести скосить траву. Он занимается своим делом. Ему не надо содержать специальный штат, только своевременно платить за работу», – говорит начальник Воронежского регионального центра организации конкурсных закупок Сергей Жемчужников.

Фирмы же имеют возможность заработать. «Аутсорсинг применяется во всём мире. Это нормально, когда неосновная деятельность компании передаётся другим фирмам, которые обычно выполняют её даже качественней, потому что специализируются на этом», – уверен замначальника ОЖД по кадрам и социальным вопросам Владимир Одинцов.

Чаще всего аутсорсерам передают уборку помещений, содержание и текущий ремонт зданий. Их также привлекают для экипировки пассажирских вагонов. На ряде магистралей сторонние фирмы отвечают за пропускной режим на вокзалах, контролируют оплату проезда в электричках, охраняют разъездных кассиров.

«Помощью аутсорсеров пользуемся давно, – говорит начальник Восточно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов (РДЖВ) Александр Синев. – Три года «Ротэкс» отвечает за техобслу-



ФОТО: ИРИНА ГОМЗИНА

живание, электрику, сантехнику, «Синдерелла» два года убирает помещения».

На СКЖД на аутсорсинг с 2009-го выведены работы по алюминотермитной сварке, наплавке концов рельсов и стрелок. Зачастую на аутсорсинге работают и проводники. «С фирмами, которые предоставляют проводников, договор заключён на три года. От их работы есть плюсы. Главный – экономия эксплуатационных расходов. А особых отличий проводника железнодорожника от проводника сторонней компании нет. Они все проходят обучение, курсы повышения квалификации», – уверен начальник отдела обслуживания пассажиров Северо-Кавказского филиала ФПК Владимир Гавриков.

На КрЖД используют и аутстаффинг. «Мы привлекаем только специалистов и обеспечиваем их необходимым обо-

Мойку и экипировку вагонов чаще всего передают сторонним фирмам

рудованием, материалами, – пояснил начальник экономического отдела службы пути КрЖД Павел Глибчак. – Это сторожа, плотники, монтажники, горничные, которые обслуживают гостиничные комплексы в домах отдыха, локомотивных бригад. Более 20 непрофильных специальностей в аутстаффинге. Такая форма сотрудничества существовала и до 2004 года. Только тогда мы заключали договора сроком до 6 месяцев, и работники были социально не защищены. Сейчас люди обеспечены соцпакетом, но только его предоставляет не дорогах».

Всех аутсорсеров отбирают по конкурсу. Главное требование, по словам Павла Глибчака, чтобы фирма располагала первоначальным капиталом не менее 1 млн руб. и чтобы персонал прошёл обучение. И в конкурсе

из года в год участвуют одни и те же компании. Видимо, из-за жёсткости требований конкуренция невысока, хотя, как правило, выбор есть. На ЗабЖД, например, конкурс этого года выиграли три фирмы и, как рассказала и.о. замначальника ЗабЖД по экономике и финансам Нелли Курченко, у одной из

ветворили потенциальных партнёров: ни одной заявки на конкурс не поступило.

По мнению начальника Приволжской РДЖВ Сергея Опалева, работу с аутсорсерами усложнили и нормативные документы, изданные ОАО «РЖД» в кризис и регламентирующие региональным центром конкурсных закупок выбор организации, предложившей наи-

Аутсорсеры обычно выполняют работу даже лучше, потому что специализируются на ней

них – «Знак труда» (обслуживание служебно-технических вагонов и рабочих поездов) – конкурентов не оказалось.

А на ЮВЖД в этом году на аутсорсинг попытались отдать экипировку пассажирских поездов водой и углем. Но предложенные расценки не удо-

меньшую стоимость оказания услуг. «В результате в конкурсе не участвуют местные фирмы. А организации, зарегистрированные в других городах, выиграв, ведут себя по-рейдерски. Заявив в коммерческом предложении отличное оказание услуг, затем не выполняют обязательств».

Задачи

Требуется скорая помощь

Работники фирм просят повысить заработную плату и обеспечить социальные гарантии

Решить проблемы с задержкой зарплаты работникам аутсорсинговых компаний поможет контроль руководителей среднего звена предприятия – получателя услуг, а заставить работодателя заключить колдоговор – профсоюз. Однако не у всех пока получается.

Задержка выплаты зарплаты – нередкое явление в аутсорсинговых компаниях. Три года назад в вагонном депо Магнитогорск ЮУЖД из-за трёхмесячной задержки забастовали мойщики помещений ООО «Скорпион-Инвест». Дорога вовремя рассчитывалась с фирмой, но деньги до людей не доходили. ЮУЖД выплатила работникам долг их предприятия, которое потом рассчиталось с магистралью. А в ноябре прошлого года в Челябинском вагонном пассажирском депо отказались работать 34 сотрудника участка мойки и экипировки пассажирских вагонов ООО «Экспресс-тур» – не устроила объявленная индексация в 5%. «У нас очень маленькая зарплата. Низкие тарифы не дают зарабатывать», – заявили работницы и потребовали встречи с работодателем, после разговора обстановка нормализовалась. Но, как признают в Уральском филиале ФПК, проблема полностью не решена, и недовольство может появиться в любой момент. Как рассказала одна из работниц ООО «Экспресс-тур», после ноябрьского «выступления» мастера и бригадира как организаторов забастовки уволили. «Коллектив особо не возражал, так как забастовку поддержали не все, знали, что зарплата, как у железнодорожников, не будет. Хорошо тем, кто вышел на предоставление услуг в последние годы. У них и зарплата – на уровне последних лет. А мойка и экипировка начала работать отдельно с 2001-го. Зарплата по тем временам была высокой – 7 тыс. руб. Но с тех пор почти не поднялась», – пожаловалась экипировщица. «С аутсорсерами дорога рассчитывается в соответствии с договорами. Обязательства самих предприятий по своевременной выплате зарплаты своим рабочим тоже включены в договор. Есть и требование о предоставлении отчёта о выплате зарплаты. Когда начиналась работа с аутсорсерами, такого условия не выдвигалось. Сегодня массовых фактов задержки зарплаты нет. Да, размер зарплат невысоки», – признал замначальника



ФОТО: ЛИБЕТ ГОРБАЧЕВО

ЮУЖД по экономике и финансам Александр Сельменских.

Недовольны были и работники аутсорсера на ЗабЖД. Как писал «Гудок», после вмешательства начальника дороги ситуация стабилизировалась. Теперь компания подаёт ЗабЖД информацию о зарплате, предоставлении отпусков, больничных, соблюдении режима рабочего времени и правилах внутреннего распорядка. Но, как рассказала бывшая экипировщица эксплуатационного вагонного депо Белогорск Татьяна Ветрова, её и ещё трёх экипировщиц уже уволили. «С февраля ничего не менялось – опять заключают с сотрудниками гражданско-правовые договора, опять мизерная оплата», – уточнила она.

Порой причина задержки выплаты зарплаты – неправильно оформленный договор. В прошлом году работники ООО «Бизнес Алекс – РЖД», обслуживающего путевые машинные станции Дальневосточной дирекции по ремонту пути, направили в ОАО «РЖД» коллективную жалобу о задержках зарплаты за несколько месяцев. Аутсорсер объяснял проблему несвоевременностью расчётов со стороны Дирекции по ремонту пути. В свою очередь, в дирекции говорили, что вопрос завис в департаменте «Казначейство» РЖД. Там посчитали, что подписанный ранее договор с ООО «Бизнес Алекс – РЖД»

Даже небольшие зарплаты не всегда выплачиваются своевременно

был составлен некорректно. На переработку документации понадобилось время. Как сообщил директор аутсорсинговой компании Алексей Попядухин, в итоге проблема разрешилась благополучно, сотрудничество продолжается.

Вообще руководители аутсорсинговых фирм рассказали «Гудку», что часто проблема задержки зарплаты связана именно с железнодорожниками, которые не вовремя перечисляют деньги за услуги или же не всю сумму сразу. По их словам, можно было бы предъявить претензии, но, как правило, фирмы опасаются потерять работу.

«Чтобы проблем не возникало, необходимо взаимодействие на уровне получателя услуг, скажем, мастера или начальника участка», – говорит замначальника экономической службы ДВЖД Ирина Гомзина. Получая в оперативное подчинение работников компании, такой руководитель должен не только контролировать качество работ, но и знать, получают ли они зарплату, выдана ли спецодежда. И своевременно реагировать.

«Главное – найти золотую середину между качеством услуги и мотивацией рядового работника. Дорога такому человеку больше не работодатель, но и фирма должна предо-

ставить ему социальный пакет, спецодежду, своевременно оплачивать труд», – уверена Ирина Гомзина.

Контроль со стороны получателя услуги выгоден ему, и не только тем, что аутсорсеры лучше работают. Как отметила начальник отдела обслуживания пассажиров и предоставления услуг в поездах Уральского филиала ФПК Ирина Задимидько, кадровый резерв проводников можно пополнять за счёт лучших работников-аутсорсеров. Для них это дополнительная мотивация: средняя зарплата кадровых проводников почти вдвое выше. Они пользуются льготами и гарантиями по колдоговору. В большинстве же фирм работники получают фиксированную зарплату, нет колдоговора. Как правило, в компаниях нет профсоюза, руководители фирм в этом не заинтересованы. Поэтому дорпрофсожу сложно убедить работодателя принять сторону работника. То же самое касается обеспечения работников социальными гарантиями и льготами.

Как рассказал председатель дорпрофсожа ВСЖД Александр Старцев, в ООО «Новая сервисная компания» (мойка вагонов) есть члены профсоюза, поэтому дорпрофжел мог бы решать вопрос выплаты зарплаты, когда в феврале прошлого года из-за этого была приостановлена работа. «Не удалось пока договориться с ЗАО «Структура» (уборка помещений) о продлении колдоговора. Никак не можем найти общий язык с компанией из Красноярска, у которой находится прачечный цех. Работодателю сегодня проще работать с временным человеком».

Впрочем, есть магистрали, где итоги выполнения колдоговора аутсорсинговой фирмы подводят на ежегодных дорожных конференциях.

Большинство опрошенных «Гудком» представителей дорпрофсожа говорили, что пытаются облегчить жизнь бывших железнодорожников. Тем не менее решить проблему можно лишь более кардинальными мерами. «Чтобы охватить такие организации колдоговором, необходимо уже на стадии формирования или заключения договоров между структурами РЖД и аутсорсерами предусматривать этот момент в учредительных документах или договорах», – уверен зампред дорпрофсожа СКЖД Григорий Алфёров.

Игнат Вьюгин

Мнение

Нужна индексация

Рост стоимости услуг надо привязать к инфляции

Оксана Мороз, заместитель генерального директора ООО «ПСО»:

– Благодаря долговременному сотрудничеству с дорогой у нас сложились конструктивные отношения. Но есть и разногласия. В частности, вопрос индексации стоимости наших услуг. Дорога выступает за экономию расходов на аутсорсинговые услуги, а для нас увеличение стоимости услуг нашей компании означает возможность индексации зарплаты работникам, приобретение высококачественных материалов для повышения качества уборки.

Большая часть наших работников – бывшие железнодорожники. Их заработок гарантированно не ниже минимальной оплаты труда. Но эта сумма сейчас не соответствует размеру зарплаты железнодорожников аналогичного уровня. Дело в том, что в отличие от стоимости аутсорсинговых услуг зарплата железнодорожников индексируется регулярно.

Учитывая сегодняшние требования РЖД к качеству услуг, по нашему мнению, положительную роль сыграло бы проведение регулярной индексации расходов как минимум на уровне индекса инфляции, устанавливаемого правительством России.

Александр Шиленко, генеральный директор ООО «СПЛАН»:

– Отсутствие индексации расценок на услуги – краеугольная проблема. За 6–7 лет работы, скажем, уборщика, которого принимали из штата дороги, индексация составила всего 13%. В то время как сами железнодорожники были проиндексированы от ставок шестилетней давности больше чем на 95%.

Аутсорсинг всегда индексировался в последнюю очередь. А во время кризиса расценки на наши услуги были снижены на 10% и до сих пор не восстановлены. В итоге уровень зарплаты наших работников практически не растёт. Нам удаётся поднять зарплату за счёт интенсификации труда и сокращения штата, но незначительно. Разрыв с зарплатами работников дороги тех же специальностей составляет сегодня более 50%. Поэтому у нас высокая текучесть кадров.

Ещё одна проблема. Отношения аутсорсеров с дорогой строятся сейчас на основе конкурсных процедур, которые призваны выявить лучшего. Эти конкурсы зачастую выигрывают крупные – так называемые сетевые – аутсорсеры, которые обслуживают объекты на семи дорогах и более. Потом такая фирма приходит на места, где у неё нет кадров, и приглашает нас, местных аутсорсеров, работать на субподряде. В результате и без того низкие расценки на наши услуги ещё больше снижаются, ведь сетевой аутсорсер хочет иметь свой доход.

ник станции Костариха ГЖД Ольга Шадрукова. – В договоре об этом речи нет».

Кадровый же вопрос особенно актуален в компаниях, предоставляющих проводников. «В аутстаффинговых компаниях мало постоянных работников, и это главный минус. Ведь повышенный спрос на проводников возникает летом. Каждый год они набирают новичков без подготовки. Это сказывается на качестве обслуживания пассажиров. Причём некоторые работники уходят уже после нескольких поездок: работа тяжёлая», – отметила начальник отдела по обслуживанию пассажиров Северного филиала ФПК Светлана Пешкова. «Нужен более дифференцированный подход. Новым людям нужно время для становления. Удалось добиться, в частности, по проводникам, что договора стали заключаться не на год, как раньше, а на три», – говорит начальник Северо-Западного филиала ФПК Дмитрий Корней. Также важно при выполнении работ сезонного характера давать компаниям хотя бы минимальную нагрузку в течение всего года. Только так можно сохранить их персонал.

Замначальника Южно-Уральского филиала ФПК по экономике Сергей Тарасов уверен, что улучшить работу сторонних компаний, а также сократить расходы железнодорожников можно за счёт объединения аутсорсинговых предприятий по видам бизнеса. «Сегодня одна фирма обслуживает пассажиров, другая охраняет вагоны, третья отправляет бельё в прачечную. На каждом промежуточном пункте стоит наш контролёр. Это дополнительное отвлечение средств. Нужен холдинг, который будет продавать полный комплекс услуг», – считает он.

Игнат Вьюгин

Предложение

Признание в любви

Машинист из Челябинска предлагает установить электричке ЭР2 памятник

В моторвагонное депо станции Челябинск поступил ещё один новенький электропоезд ЭД4М. Событие это приятное во всех отношениях – и для нас, машинистов, и для пассажиров, но лёгкий отёнок грусти по этому поводу всё же присутствует.

Грустно от того, что вследствие этого мы проводили «на пенсию», а попросту вывели из оборота парка последний электропоезд ЭР2.

Он был 1966 года выпуска. Трудяга. Верой и правдой прослужил почти полвека. С ним ушла целая эпоха становления пригородного движения на ЮУЖД.

На других дорогах эти электрички тоже уходят в прошлое. Скоро они и вовсе будут забыты. Потому и предлагаю установить этой электричке памятник. Старой, доброй, сделанными лавками и электрическими печками под ними.

На ЭР2 проехало неисчислимое множество пассажиров. Для огромного числа людей – садоводов, военных, рабочих – она была частью жизни. И осо-

бенно для студентов. Из года в год, пока длилась учёба, они совершали свои вояжи. Кто-то по маршруту малая родина – место учёбы, кто-то на отдых, а в своё время были ещё и выезды «на картошку». Ехали дружными компаниями, с песней и гитарой. Те ощущения, которые испытываешь во время поездки с товарищами, невозможно передать словами. Такие моменты не забываются. В электричках зубрили лекции и влюблялись. Она была важнейшим видом транспорта.

Время не стоит на месте. Многие пассажиры пересели на легковые автомобили, автобусы. Но большинство предпочло остаться с электричкой. Теперь она новая, с мягкими сиденьями и калориферным отоплением. Но такая же добрая и уютная. И уже новые поколения садоводов, военных, рабочих населяют её. Радует, что связь поколений студентов через электропоезд продолжается и будет продолжаться.

Радик Киреев, машинист моторвагонного депо станции Челябинск Южно-Уральской дороги

Фельетон

Щекотливая ситуация



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.

Не успел Григорий Фёдорович подойти к «телефону доверия», как раздался звонок.

– Я – Иванова Мария Ивановна, работаю осмотровиком вагонов, – представились на том конце провода.

– Здравствуйте, Мария Ивановна, – поздоровался Григорий Фёдорович. – Я – Григорий Фёдорович, работаю обозревателем звонков на «телефоне доверия». Что у вас?

– У нас такая ситуация. Два года назад была реорганизация станции.

– Реорганизация – это хорошо. Это значит, руководство хочет сделать лучше людям, – одобрил Григорий Фёдорович. – В результате туалет у нас сломали.

– К сожалению, многие реорганизации не достигают своих целей. В результате ломают туалет – и живи как хочешь. Ходи куда знаешь. Как же вы теперь?

– Сделали единый туалет в стороне. Нам приходится девятнадцать путей пройти, чтобы попасть в него.

– Да, – посочувствовал Григорий Фёдорович. – Вам и так, могу представить, по работе, осматривая вагоны, ходить много приходится. А тут ещё и по нужде. Зато когда доберёшься!.. Вот, наверное, тогда радость и благодать!

– Работники дорожной службы закрывают этот туалет на замок.

– Да-а! Тут и до неприятности недалеко: спешить по срочному делу в туалет – и на тебе! – Но ключи нам всегда давали.

– Это правильно, – одобрил Григорий Фёдорович. – Ключами делиться надо. Особенно если это ключи от туалета. Не сейф же всё-таки какой-то.

– А тут узнаём, что заместитель начальника станции запретил давать нам ключ от туалета.

– Н-да... Ситуация... Я понимаю, туалет, конечно, не резиновый... Но людям-то что делать?!

– Мы не знаем, что делать, как быть. Я не знаю, может быть, вы примжете какие-то меры принятия?

– Не просто меры, а срочные. В тех нелёгких случаях, когда

есть потребность в туалете, каждая минута на счету.

Григорий Фёдорович бросился на помощь труженикам железной дороги, лишённым самого необходимого. От тут же сел за стол и написал письмо руководству Приволжской железной дороги. И вскоре получил ответ по существу.

«По существу поставленного вами вопроса, – ответил главный инженер служб вагонного хозяйства С.Н.Савченко, – было проведено расследование с начальником станции Сенная Понкратовым А.А., в ходе которого было установлено, что данная информация подтвердилась, но частично».

– Вот! Всё-таки подтвердилась! Права оказалась Мария Ивановна. Хотя и частично.

«Ключ находится в доступном месте для работников всех служб, – продолжился ответ по существу. – Но имеются такие случаи, что работники пункта технического обслуживания ст. Сенная при обработке поездов забирают ключ с собой, тем самым возникает сложившаяся ситуация».

– И что же делать? – завоновалась Григорий Фёдорович. – Есть ли какой-то выход из этой щекотливой ситуации?

И тут же в письме нашёл ответ на свой непростой вопрос: «Принято решение изготовить дубликаты ключей в необходимом количестве...»

– Может быть, и Марии Ивановне повезёт и она станет владелицей заветного ключика, – порадовался за свою недавнюю собеседницу Григорий Фёдорович. Но выяснилось, что этими замечательными мерами ответственные люди не ограничились. И пообещали «... изготовить отдельный туалет для работников пункта технического обслуживания ст. Сенная».

Прочитав последнюю строчку, Григорий Фёдорович почувствовал облегчение, решив, что он внёс свой посильный вклад в дело туалетизации всей страны:

– Вот теперь я полностью спокоен за работников ПТО Сенная. «Изготовят» им наконец свой туалет! Вот только не знаю, дотерпят ли?

Характер

Правило жизни

Однажды Виктор Полевик спас свою станцию

Начальник станции Пашковская Виктор Алексеевич Полевик стоит, оперевшись на черенок внутрительной лопаты. От солнца щурится.

Весна на Кубани чудит, курулесит. То вдруг распустит космы ручьёв, понаплетёт в них кустов набухшей сирени, бликует всюду стаей солнечных зайчиков. То, пригубив горькой мартовской капели, потеряет голову, закрутит мимолётный роман со снежным бураном, пообещав в который раз утром начать всё с чистого листа. Для пассажиров мчащихся мимо поездов ночные эти шашни – восторг и междометия, для железнодорожников – труд под физкультурным названием снегоборьба.

Лопата есть и у меня, и я тоже машу с периодическими передышками. В этих вот паузах мы и беседуем.

– В детстве у меня было такое увлечение, – говорит Виктор Алексеевич, – каждый месяц из своей станции ездил в Тихорецк на поездка смотреть. Любовался мощью железной дороги. И вопрос, кем стану, уже в то время отмер сам собою. Ну, навывдумывал себе, конечно, про железнодорожные эти процессы всякое. Разукрасил цветными карандашами. Это как перед путешествием в незнакомый город. Сидишь в вагоне, представляешь, как там будет и что. Потом приезжаешь, и всё оказывается по-другому, не так, как ты себе насочинял. Но это и есть жизнь, мне кажется. Настоящая, непредсказуемая, живая.

У Виктора Алексеевича хрестоматийная внешность казака, разве что картинно загнутые усы отсутствуют. Зато торжественность спины, походка – как будто только что спрыгнул с коня, привязал его у тополя, засучил рукава.

Мы откидываем снег, и за нами как будто делают чёрные лабиринты. От выхода из здания, сооружённого в стиле классического модерна, к складу инвентаря, потом в другую сторону, перехлестнувшись в двух местах к будке путейцев.

Во внутреннем кармане у начальника станции постоянно шипит, переговаривается человеческими голосами рация. Иногда он как будто хватается за сердце, выуживая оттуда за антенну эту свою «Моторолу».

– Сергей Петрович, сначала надо с двенадцатого цистерны убрать и поставить под вывоз, иначе себя в тулик загоните, – говорит он кому-то невидимому. Ему в ладонь отвечают, что поняли, что так и собирались в общем-то.

Станция Пашковская, несмотря на статус третьеклассной, обслуживает всю восточную промзону города Краснодара. Здесь, в дальней горловине, перебираются, формируются для маневрового тепловоза составы с вагонами, цистернами под вывоз на предприятия, горячка для аэропорта и тому подобное.

Однако удивительно другое: то, как Виктор Алексеевич, не видя всего процесса, знает, что и когда в той горловине происходит. Он, что называется, ощущает это собственной шкурой. Станция для него как его же рука, нога, голова. В этом году исполняется ровно тридцать лет, как почётный железнодорожник Полевик ею руководит. На Северо-Кавказской он такой один.

– Как в 81-м году прошлого века пришёл, так и живу тут, – говорит он, дыша ровно, как заправский стайер.

Главный инженер Краснодарского отделения Михаил Шербаков зовёт Виктора Алексеевича Батей.

– Великий человек, – говорил он, когда я собирался на встречу. – Многому меня научил.

А когда я попросил конкретизировать, задумался. – Он может просто вот стоять, ничего не делая по сути, а всё вокруг будет двигаться, летать. И причём летать и двигаться будет так, как надо. Такая магия, – закончил он.

И в самом деле, по рваным отрывкам из жизни Полевика, которые он мне сообщает в паузах между снегоборьбой, удаётся воссоздать образ человека несуетливого, когда можно не суетиться, отважного, когда нужно быть отважным, и с большой молчаливой работой внутри себя.

Разъяснение

Тариф пассажирский

За страховку пенсионерам-железнодорожникам приходится доплачивать

– Я железнодорожник, не раз приходилось ездить в купейных и плацкартных поездах на дальние расстояния по форме № 6 бесплатно, без каких-либо доплат. Недавно отправлял на поезде свою мать, она пенсионерка, в прошлом железнодорожница. За билет от Татарска до станции Карасук в общем вагоне пришлось доплатить 2 руб. 30 копеек. Конечно, не в деньгах дело – сумма-то мизерная. Но хотелось бы знать, законно ли это?

Павел Марков (фамилия изменена)

ТАТАРСК – Пассажиры железнодорожного транспорта в соответствии с законодательством подлежат личному страхованию от несчастных случаев на время поездки и пребывания на вокзале.

В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД»



ФОТО: ПАВЕЛ ПОРТАНКО

неработающим пенсионерам предоставлено только право бесплатного проезда по личным надобностям в пригородном сообщении и в поездах дальнего следования.

Страховой тариф в стоимость бесплатного проезда не входит, при приобретении проездного документа он взимается с пасса-

К БИЛЕТУ на поезд ПОЛАГАЕТСЯ КОПЕЧНЫЙ СТРАХОВОЙ СБОР

жира. Значит, в данном случае никаких нарушений не было.

Александр Золотарёв, начальник отдела службных билетов департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД»

Виктора Алексеевича Полевика многие зовут Батей

Периоды, говорит он, бывали всякие. Абсурдные, нелепые, выдающиеся в погрузке-выгрузке и болотные тихие. А главный инженер поведал мне историю, как после двух лет начальствования Полевик в буквальном смысле спас свою станцию. Как и полагается, поначалу Виктор Алексеевич стал её обу- страивать, удлинял пути, расширял полосу отвода. Сам работал топором и лопатой, вырубая кусты. И вот как-то связисты копали траншею для прокладки кабеля. Вдруг лопата обо что-то звякнула.

– Ур-ра! Клад! – крикнул один из них. Нагнулся, закопшился и, когда извлёк этот «клад» в крупинках жирной кубанской земли, ломанулся прочь от траншеи.

«Прихожу, а пацаны два снаряда уже на рельсы на попа поставили.

А с юга пассажирский идёт. У меня спина мгновенно взмокла»

Звякнувшим железом оказался целый схрон немецких авиабомб времён Великой Отечественной. Полевик на двое суток сделался сторожем. Поставил шалаш рядом, ходил в дозоре.

– Сдетонировать, конечно, вряд ли могло, сорок лет в земле они пролежали, но всё же жутковато было, – говорит он. – А тут ведь ещё и поток поездов. И вот я караулил всю ночь. Утром пошёл в туалет, прихожу, а пацаны два снаряда уже на рельсы на попа поставили. А с юга пассажирский идёт. У меня спина мгновенно взмокла. Здесь и детонация была не нужна. Ну я рванул туда, схватил их, а сам думаю: не споткнуться бы, о рельс не грохнуть. Потом приехали сапёры. Полторы тонны бомб извлекли.

Покончив со снегом, мы прислоняем лопаты к зданию, закуриваем на крылечке.

Дымок растрёпанной верёвкой вьётся из сигарет. Как тележное колесо со спицами, образующими диск, катит солнце по небесной дороге.

Полевик снова берётся за сердце, вытаскивает рацию, регулирует невидимое движение. Зовёт чай пить. В маленьком здании станции живёт пальма, от шагов прохожих она слегка колыхается, издаёт шелест. Но прохожие здесь сегодня только мы, деревян-

ные покатые кресла пустуют. Пассажирские поезда не останавливаются, грузовые тоже. Мы проходим в кабинет. Два массивных шкафа, как в дворнянской усадьбе, старинный телефон с жёлтыми от времени замысловатыми кнопками и диском. А ещё по стенам – трофеи. Исполинская кабанья башка с оскалом, оленья грациозная мордочка и щука величиной с добротное коромысло.

Охота и рыбалка – это его станичное детство. Как железная дорога. Но, впрочем, и тут он никогда не бахвалится трофеями.

– Главное, – заваривая покрепче чаёк, говорит Виктор Алексеевич, – не сколько, а как, с каким отношением в сердце к зверю или птице ты действуйешь. Многие, конечно, скажут, что это крокодильи слёзы: мол, убивает и делает вид, что жалеет. Это не жалость.

Уважение, что ли, к животному. Не всякий охотник достоин того тигра, на которого в засаде сидит. Тут о многом задумываешься. Есть правильное, а есть неправильное, вот ты и борись, чтоб быть больше с правильным. Эта работа и есть главное в жизни.

Он замолчал, звякая ложкой, размешивал сахар.

– В прошлом году поехали на гуся, – сказал он усмехнувшись. – Ни одного не убил.

– Промазали?

– Нет, маленько в сторону брал. Красиво летели.

И снова продолжался день. Он кому-то звонил, договаривался о цистернах, общался с путейским начальством. А под вечер вышел меня проводить. Солнце упало за крыши пагуаза. Без остановки, со смазанными лицами в окошках, будто при длительной выдержке на цифровом кадре, пронёсся пассажирский. И принёс запах тающего где-то в степях снега, прошлогодних трав и это волнующее, с оттенком каждый март посещающей надежды: всё только начинается.

Владимир Липилин, спец. корр. «Гудка» ст. Пашковская Фото автора

Наша консультация

По обстоятельствам

Затраты на обучение не возмещаются при увольнении по важной причине

– Организация отправила на обучение сотрудников и заключила дополнительные соглашения о возмещении затрат на обучение в случае их увольнения без уважительных причин. Правомерно ли это?

Сергей Марченко

– Администрация предприятия имеет право на включение в трудовой договор условия об обязанности работника отработать после обучения не менее установленного договором срока, если это обучение производилось за счёт работодателя (ст. 57 ТК).

Затраты на обучение, возмещаемые работником при увольнении без уважительных причин до истечения оговоренного срока, исчисляются пропорционально фактически не оработанному после окончания обучения времени, если иное не предусмотрено трудовым договором или

соглашением об обучении (ст. 249 ТК).

Обязанность возместить расходы по обучению возникает тогда, когда работник уволился без уважительной причины. Если же работник увольняется, пусть и по собственному желанию, но подтверждает своё увольнение уважительностью причин, работодатель не вправе требовать возмещения понесённых им затрат на обучение. Правда, действующее трудовое законодательство не содержит исчерпывающего перечня уважительных причин досрочного расторжения трудового договора. Поэтому вопрос о том, является указанная работником причина уважительной или нет, решается в каждом отдельном случае с учётом конкретных обстоятельств.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспрофжела

ГЛАС НАРОДА

Без алгебры никуда

СТАРШЕКЛАССНИКАМ
НУЖНЫ МАТЕМАТИКА И ЛИТЕРАТУРА

Лишь каждый пятый россиянин одобряет введение новых образовательных стандартов.

По итогам опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), большая часть респондентов отрицательно принимает предложения Минобрнауки – таких 51%.

Руководитель управления социально-политических исследований ВЦИОМа Степан Львов рассказал «Гудку», что до сих пор не все россияне слышали о новой системе обучения. «Большинство граждан не знают о предложенном образовательном стандарте, поэтому сомневаются в его перспективах», – сказал он.

Социолог отметил, что в первую очередь за переход к новой системе обучения высказываются молодые россияне (28–29%), активные пользователи сети Интернет (26%). «Молодёжь лучше ориентируется в реформе. Они сами недавно учились в школе, не понаслышке знают о проблемах в образовательном процессе», – уточнил он.

Интересно, что позицию «против» занимают в основном

25–44-летние россияне (57%) и жители средних городов (61%).

Также во ВЦИОМе рассказали, что обязательными для всех старшеклассников предметами (т.е. на них право выбора распространяться не будет) граждане считают алгебру (70%), русский язык (70%), литературу (43%) и историю (42%).

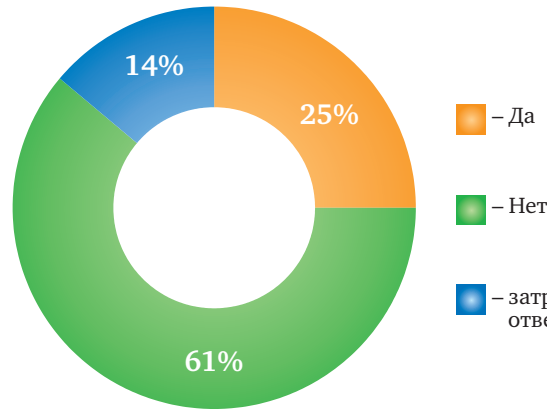
Согласно проекту нового образовательного стандарта предлагается ввести для старшеклассников четыре обязательные дисциплины (физкультура, ОБЖ, «Россия в мире» и «Индивидуальный проект»), а также 6 модулей-областей, из которых нужно выбрать по одному предмету.

Первый проректор по учебной работе МИИТА Валентин Виноградов считает, что люди не поддерживают новые образовательные стандарты, так как их тяжело реализовать. «Придётся менять не только образовательную программу в школах, но и в вузах, – убеждён он. – К примеру, согласно новым правилам русский язык становится необязательным предметом. Уровень знания этой дисциплины у абитуриентов будет ниже».

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

В досье

ХОТЕЛИ БЫ ВЫ, ЧТОБЫ ВАШИ ДЕТИ/ВНУКИ ОБУЧАЛИСЬ ПО НОВЫМ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ СТАНДАРТАМ?



– Да

– Нет

– затрудняюсь ответить

Гудок

ПО ДАННЫМ ВЦИОМ

ТЕХНОЛОГИИ

Уличный разгон

Владельцев SIM-карт хотят знать в лицо



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАЛОН

Все точки продаж SIM-карт для мобильных телефонов оборудуют сканерами и компьютерами для проверки документов.

Такое предложение поступило в Минкомсвязи. Предполагается, что при покупке SIM-карты паспорт её владельца должен сканироваться, а в дальнейшем файл с информацией передаваться в базу данных оператора связи. При этом «симка» активизируется только после получения оператором скана паспорта по электронной почте или по факсу.

Такая схема уже действует во всех салонах связи. Однако в многочисленных палатках у торговых центров и метро, где также можно приобрести SIM-карту, продавцы зачастую не требуют предъявлять документы. По словам авторов предложения, все уличные точки невозможно оборудовать компьютерами и сканерами, так как у них нет электричества. Поэтому ларьки с «симками» попросту исчезнут с улиц.

«Согласно закону «О связи» при покупке SIM-карты гражданин должен предоставить паспорт, но работники палаток зачастую записывают па-

Только обладатели российских паспортов смогут купить SIM-карту

спортные данные со слов покупателей, воспроизводящих информацию якобы «по памяти», – констатирует один из авторов предложения, ведущий аналитик по сотовым технологиям компании Mobile Research Group Эльдар Муртазин. – С введением системы сканеров такую операцию вернуть будет невозможно».

Нововведение должно помочь в борьбе с телефонным терроризмом. 99% звонков о минировании объектов делается с номеров, не привязанных к документам.

В свою очередь, аналитик специализированного агентства по исследованию и анализу телекоммуникационного рынка России и стран СНГ IKS-Consulting Максим Савватин считает, что подобная инициатива не избавит страну от телефонных угроз. По его словам, даже если SIM-карты перестанут продавать на улицах, человек, желающий совершить злодеяние с чужого номера, найдёт иное решение.

В пресс-службе «ВымпелКома» отметили, что инициатива приведёт к

увеличению затрат операторов на содержание IT-базы. «Кроме того, вряд ли каждый человек согласится сканировать свой паспорт», – говорит пресс-секретарь компании Анна Айбашева.

В компании МТС заявляют, что система встретит сложности при внедрении специального оборудования в отдалённых и сельских местностях. По мнению пресс-секретаря компании Ирины Осадчей, сегодня действительно есть проблема недобросовестных продавцов «симок» на улице. Однако мошенники, использующие подложные паспортные данные, также могут мошенничать и со сканируемыми изображениями паспортов, считает она.

В свою очередь, в управлении по связям с общественностью «МегаФона» добавили, что один из вариантов решения – вводить административную ответственность для продавцов – физических лиц, которые передают операторам связи недостоверные данные об абонентах, так как сегодня такие продавцы никакой ответственности не несут.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

ФИНАНСЫ

Хитрый процент

Банкам запретят взимать двойные комиссии при оплате услуг ЖКХ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) НАЧИНАЕТ БОРЬБУ С ЗАВЫШЕННЫМИ КОМИССИЯМИ БАНКОВ, ПРИНИМАЮЩИХ ОПЛАТУ ЗА УСЛУГИ ЖКХ.

Об этом заявил замруководителя ФАС Андрей Кашеваров. По его словам, сегодня многие банки заключают договоры с ресурсоснабжающими организациями на оплату «коммуналки». От поставщиков услуг ЖКХ они получают комиссию 1,5–2%, а потом берут ещё и отдельную комиссию с потребителей. «Фактически мы платим двойную комиссию», – заявил Андрей Кашеваров.

ФАС намерена возбуждать дела о подобных нарушениях по всей стране. Антимонопольное ведомство также признало незаконной практику поставщиков ЖКУ, которые присылают потребителям квитанции со штрихкодом, наличие которого обязывает клиента оплачивать услуги только в определённом банке, что нарушает конкуренцию. «Этот рынок должен быть конкурентным, тот, кто берёт меньшую комиссию, и должен принимать платежи населения, – подчеркнул замруководителя ФАС. – Предполагаю, что мы нашли малый, но ресурс для снижения коммунальных тарифов».

Как рассказал «Гудку» эксперт фонда «Институт экономики города» Владилен Прокофьев, двойная комиссия – это самое настоящее мошенничество, с которым должна разбираться прокуратура. По его словам, люди и сами могут определить, когда их пытаются обмануть. Если управляющая компания обязывает их оплачивать коммунальные услуги в одном конкретном банке, значит, между организациями



ФОТО: ИТАР-ТАСС

При оплате за квартиру можно сэкономить значительную сумму, если знать свои права

уже есть договор, и с потребителя не должны брать никаких комиссий. В противном случае он имеет полное право пожаловаться в прокуратуру.

Владилен Прокофьев напомнил, что услуги банков всегда оплачивались из карманов потребителей. Просто до последнего времени комиссии включались в квитанцию и большинство не обращало на них внимания. Теперь же, когда банковские услуги приходится оплачивать отдельно, люди вдруг поняли, что это не такие уж маленькие суммы. Например, в Московском банке Сбербанка России размер комиссии составляет 2,5%, но не меньше 20 руб. Таким образом,

если за свет потребитель отдаёт 200 руб., то кредитной организации он должен уже 10%. «Правда, в городах у людей есть возможность выбирать между разными банками, у которых

больше 0,5%, – отметил Владилен Прокофьев. – С другой стороны, если управляющие компании убрали комиссии из квитанций, общая сумма в платёжке должна была уменьшиться – хотя бы на те же 20 руб. Но этого не произошло. Получается, что управляющие

Управляющие компании в сфере ЖКХ вынуждают людей платить двойные комиссии за свои услуги

размер комиссий колеблется от 0 до 5%, к тому же оплату принимают и многие другие организации – почта, салоны связи. Сэкономить можно, оплачивая «коммуналку» через банкоматы, там обычно минимальная комиссия – не

компания цены не снизили да ещё и расходы на банковские комиссии переложили на плечи людей. В итоге услуги ЖКХ стали ещё дороже».

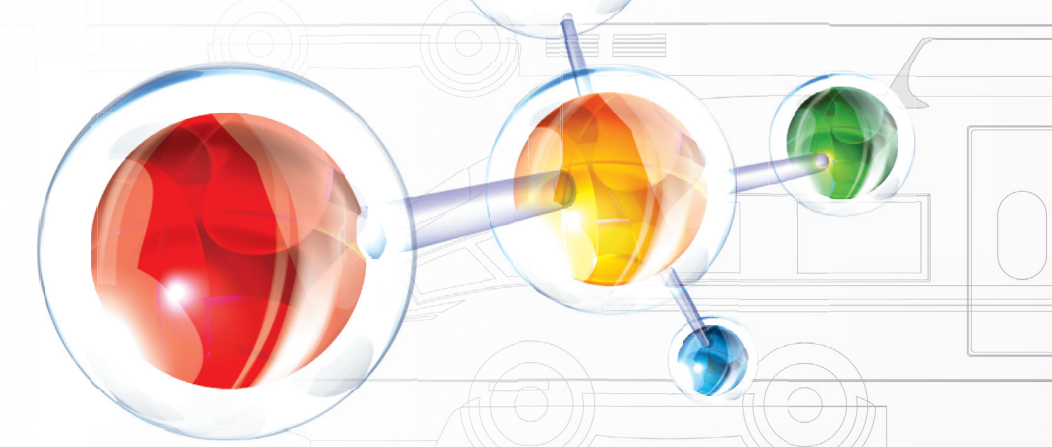
Директор Банковского института Высшей школы экономики Василий Солодков

рассказал «Гудку», что сегодня банки могут поставить любую комиссию за приём платежей по коммунальным услугам – хоть 20%. Никаких нормативов в этой области нет. «ФАС, конечно, может их ввести, но это будет нерыночная мера», – считает Василий Солодков. По его словам, в Москве, Петербурге и других мегаполисах у потребителей нет больших проблем с комиссиями, так как существует большой выбор кредитных организаций – всегда можно заплатить там, где дешевле. Больше всего страдают жители маленьких городов и сельских поселений, которые чаще всего оплачивают «коммуналку» в одном-двух банках. «Там часто бывают завышенные комиссии», – отметил он.

МАРИГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА²



ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ
ДЛЯ БИЗНЕСА

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Стратегические направления развития научной политики
- Научно-технические решения как рыночный продукт
- Мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта
- Приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок
- «Зеленый» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке
- Повышение энергоэффективности – одно из ключевых направлений экологической политики

Генеральный партнер



Организатор



22–23 МАРТА 2011
г. Москва, отель «Ренессанс Монарх»

По вопросам участия и регистрации обращайтесь:
+7 (495) 988-28-01 / info@businessdialog.ru / www.businessdialog.ru

Участие бесплатное
по предварительной заявке
Количество мест ограничено

реклама

Новости спорта

Бойкий дебютант

Футбольный клуб «Краснодар» одержал первую победу в премьер-лиге, а «Локомотив» потерпел поражение. В гостевом матче с «Амкар» железнодорожники уступили 0:1. Пропустив в середине первого тайма обидный гол после подачи углового и ошибки голкипера Гильерме на выходе, игроки «Локомотива» в оставшееся время приложили все силы, чтобы отыграться. Они владели преимуществом, создали у ворот соперника массу опасных моментов. Один только бразилец Майкон мог отличиться несколько раз. Но забить подопечным Юрия Красножана так и не удалось.



Владимир Татарчук (слева) был одним из лучших в составе «Краснодара»

Что касается ФК «Краснодар», то, пока новички производят впечатление команды, которой по силам большее, нежели борьба за выживание. В первом туре «Краснодар» в гостях сыграл вничью с «Анжи», а во втором дома победил нальчикский «Спартак» – 2:0. Интересный, кстати, факт. Наставник «Краснодара» Славлоб Муслин и нынешний главный тренер клуба из Нальчика Владимир Эштреков в своё время возглавляли московский «Локомотив». В споре экс-железнодорожников интереснее смотрелась команда Муслина, и благодаря голам Игоря Пикущака и Юрия Мовисяна одержала победу. На своём поле уверенно переиграли «Ростов» столичные динамовцы. Хотя накануне матча казалось, что хозяева должны столкнуться с серьёзными проблемами, ведь ростовчане в прошлом туре разгромили московский «Спартак», а «Динамо» уступило по всем параметрам «Локо». Но на этот раз команда Миодрага Божовича сыграла намного увереннее, выиграв 3:1. После окончания матча наставник гостей Олег Протасов признал, что «Динамо» было сильнее и заслуженно победило.

Серия неудач

После поражения в Кубке России «Локомотив-Кубань» проиграл и в Профессиональной баскетбольной лиге. «Финал четырёх» Кубка России у железнодорожников не сложился. Сначала «Локо» проиграл «Спартак» из Санкт-Петербурга, а затем в матче за третье место уступил и «Енисею». Следующая игра, уже в рамках Профессиональной баскетбольной лиги, для краснодарской команды была чрезвычайно важна. «Локомотив-Кубань», занимающий в турнирной таблице второе место, на выезде встречался с лидером – казанским УНИКСом. «Локо» неудачно провёл первую четверть, уступив в ней 9:26. Краснодарцы атаковали много, но мяч никак не хотел идти в корзину. Немногом лучше складывалась для краснодарцев игра и во второй десятиминутке. Лишь в заключительной четверти гости удалось сократить отставание. У «Локо» даже появилась надежда спасти встречу, но кубанцы лишь успели приблизиться к УНИКСу на расстояние семи очков, однако на большее подопечным Кястутиса Кемзуры не хватило времени.

Медальный голод

На финальном этапе Кубка мира по биатлону в норвежском Холменколене российские спортсмены не смогли добраться до наград в спринте и гонке преследования. В женском спринте лучше других россиянок пробежала Наталья Гусева, занявшая 6-е место. Победила в гонке немка Магдалена Нойнер. В гонке преследования хорошо выступила Екатерина Юрлова, поднявшаяся с 24-го места на 5-е. Первой же финишировала выступающая за Словакию Анастасия Кузьмина. Женская сборная Германии стала обладателем Кубка наций, а сборная России заняла 2-е место. Наша мужская команда в спринте и гонке преследования также осталась без медалей. Лучшим из россиян в гонке преследования стал Евгений Устюгов, занявший 9-е место.

Подготовил Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № 0577-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродель. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Главный редактор: Александр Репонин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Бельзов, Анна Зотраф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Спрынцов (науку), Юрий Сушиннов (информации), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазикметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамлюков (матет)
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский
Номер вёрт Павел Бельзов.

Юбилей

Партия Корчного

Старейший Гроссмейстер считает, что у шахмат может быть печальный исход

Четырёхкратный чемпион СССР по шахматам Виктор Корчной шесть раз в составе советской сборной становился победителем Всемирных шахматных олимпиад и пять раз чемпионом Европы. Из играющих Гроссмейстеров он старейший в мире: 23 марта ему исполняется 80 лет. Последние 35 лет Виктор Корчной живёт в Швейцарии, под её флагом участвует в международных соревнованиях.

Прямота суждений, обострённое чувство справедливости делали его неудобным для спортивного руководства. Ему не объявляли открытой войны – в качестве наказания за принципиальные взгляды ставили палки в колёса: чинили препятствия по участию в престижных турнирах, оказывали психологическое давление. Ещё в 1966 году на турнире в Германии Корчной отклонил предложение не возвращаться в СССР, о чём впоследствии сожалел – «потерял 11 лет человеческой жизни».

Показательным в этом смысле стал 1974 год, когда в марафоне за право сыграть в финале с Робертом Фишером Виктор Корчной сначала выиграл у бразильца Энрике Мекинга, затем у экс-чемпиона мира Тиграна Петросяна и вышел на «главную надежду страны» Анатолия Карпова. Вот как описывает начало этого поединка очевидец, инженер из Зеленодольска Голубицкий:

«После торжественного открытия финального матча претендентов на первенство мира по шахматам между Карповым и Корчным в Колонном зале Дома союзов состоялся концерт, который вёл популярный в то время конференсье Альберт Писаренков. Обращаясь к опоздавшему зрителю в проходе зрительного зала, он говорил: «Уважаемый товарищ, пожалуйста, садитесь – мы начинаем. Если вы затрудняетесь с выбором места, то учтите: слева от вас – болельщики Карпова, а справа – противники Корчного»... С каждой партией того матча (а мне довелось присутствовать почти на всех) становилось всё очевиднее, кто в этом зале официальный фаворит: появление Карпова на турнире встречалось аплодисментами, тогда как Корчного – редкими хлопками, а иногда и недружелюбными возгласами и свистом».



Виктор Корчной стал первым в мире шахмат, на кого воздействовали парапсихологи

После поражения раздосадованный Корчной заявил, что в ходе матча было сделано всё, чтобы обеспечить победу восходящей звезды советских шахмат. Власти не смогли простить ему подобной дерзости – Гроссмейстер стал на два года невъездным. Только в 1976 году ему позволили выехать на соревнования в Голландию. Здесь, на родине Макса Эйве, экс-чемпиона мира и президента ФИДЕ (Международной федерации шахмат), Виктор Корчной стал невозвращенцем.

Тем временем гениальный и непредсказуемый Бобби Фишер отказался защищать звание первого шахматиста планеты, и двенадцатым шахматным королём был объявлен Анатолий Карпов.

Состоявшийся в 1978 году на филиппинском острове Багио матч за звание чемпиона мира специалистами до сих пор считают самым скандальным в истории шахмат. Не зря свою книгу об этом поединке Корчной назвал «Антишахматы». Матч в Багио был не столько шахматный, спортсмену-одиночке противостояла вся советская система.

Уже во время первой партии Виктор Корчной заметил в четвёртом ряду зала странноватого человека. Он пристально смотрел на него немигающим взглядом. Корчной попросил своих помощников выяснить личность необычного любителя шахмат. Этим «любителем» оказался личный врач Карпова, психолог и психиатр, специалист по космической медицине, доктор медицинских наук Владимир Зухарь. По признанию самого Карпова, Зухарь действительно оказывал ему действенную помощь и поддержку.

Не лучшим образом вела себя и команда «претендента», как называли советские газеты Виктора Корчного. Поскольку Карпов во время игры подкреплялся кефиром, Корчной подал протест, в котором указывал на возможность подкаски из зала в зависимости от цвета напитка, времени его подачи. Жюри отвергло анекдотический протест, а журналисты окрестили его «бурей в стакане кефира». А при счёте 4:1 в пользу Карпова претендент призвал на по-

лиц. За груз ему обещали выплатить 1,6 млн руб.».

Поскольку Кашин и Толочко свою вину полностью признали, суд определил им условный срок. Однако ставить точку в деле о капролактаме ещё рано.

«Груз уже не вернуть, но мы постараемся выяснить, что организовал эту масштабную аферу», рассказали в милиции. – Капролактан – специфическое сырьё, которое в магазине не купишь. Очевидно, в тени «неустановленных лиц» скрываются люди влиятельные и далеко не бедные. Когда они будут установлены и привлечены к ответственности, должен решиться и вопрос о денежной компенсации железной дороге».

Александр Донецкий

Криминал

Не дошёл до Тайваня

Дорога понесла миллионный ущерб

Заводский районный суд Кемерова вынес приговор по делу о хищении химического груза.

На станции Кемерово пропал контейнер, в котором находилось 25 тонн капролактама – ценного полимера, который химический комбинат «Азот» должен был переправить для продажи в Тайвань.

Поначалу работники ЗСЖД не паниковали. Была вероятность технической ошибки: груз «поставили в путь» в другом составе, и он ушёл по другому маршруту. Когда стало ясно, что без криминала не обошлось, железнодорожники обратились в милицию.

Но драгоценное время было упущено. Похищенный капролактан обрёл нового «хозяина», а дорога выплатила «Азоту» немалый ущерб – более 1,1 млн руб.

По словам старшего следователя по особо важным делам транспортной милиции по Сибирскому федеральному округу Татьяны Носковой, доставкой контейнеров с «Азота» на городскую товарную станцию занимается некая фирма «Комплект». Среди её работников был водитель Вадим Кашин, который должен был доставить груз с капролактамом на станцию.

Идейственно, накануне отправки контейнеров Кашин сделал несколько рейсов с «Азота», однако, как выяснило следствие,

в последний приезд он изменил маршрут. Когда следователь пошагово обрисовал Кашину его поездку, тот не стал отрицать и рассказал, как было дело.

Оказалось, что на кражу Кашина подбил его коллега, механик Толочко, работающий в фирме по обслуживанию автотранспорта. Он предложил водителю «сложить» ценный груз налево, пообещав за это солидное вознаграждение. «Именно Толочко координировал весь процесс хищения, – говорит Татьяна Носкова. – Он подготовил подложную документацию на груз, обеспечивал беспрепятственное передвижение контейнера по городу, его доставку покупателю. Заказ на хищение он получил от неустановленных

Экология

Зелёные финансы

Природу защитят от стихийных бедствий

В течение 5 лет Минфин России и Всемирный банк планируют выделить \$120 млн на сбережение лесов в отечественных заповедниках и национальных парках.

Как сообщил министр природных ресурсов и экологии Юрий Трутнев, эти средства пойдут на усиление охраны «зелёного богатства», на оснащение пожарно-химических станций, приобретение противопожарной техники, средств связи, соответствующего оборудования и снаряжения.

Кроме того, будет развиваться международное сотрудничество при ликвидации последствий экологических аварий и стихийных бедствий, в том числе лесных пожаров. Для этого предполагается усилить информационное взаимодействие между различными странами при решении глобальных экологических проблем.

По словам министра, примером такой работы стала организация «Тигриного саммита», прошедшего в Санкт-Петербурге в ноябре прошлого года.

Наталия Курская

Ответы на кроссворд за 18 марта

по ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Испания. 8. Косогор. 9. Карьера. 11. Оптовик. 14. Население. 15. Утёс. 16. Якин. 17. Травник. 18. Бард. 21. Раут. 23. Вечеринка. 24. Абордаж. 26. Грузило. 27. Коридор. 28. Рытвина.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Асфальт. 2. Пасьянс. 3. Тяга. 4. Окно. 5. Ворожея. 6. Колибри. 10. Рассрочка. 12. Пенсионер. 13. Словарь. 19. Анабиоз. 20. Дворник. 21. Раззвья. 22. Уваленъ. 25. Жара. 26. Гарь.

Составил
Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | юстиции (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиотечный (499) 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56. E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перечислении ссылки на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шаталовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Отпечатано: ЗАО «Политеграфический холдинг «Сфера» №1 (15400) Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Сфера», 23 км | Заявка № 11-03-00317 | Подписано в печать в 19:35. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарде, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.