

В результате соглашения властей Волгоградской области и руководства ПривЖД проезд в электричках подешевел

Сокращение количества отдыхающих на турбазах Приморья в этом году ведёт к снижению пассажиропотока

Ещё недавно флекситанки были экзотикой, но уже в этом году объёмы перевозок в них могут вырасти на 30%

Игроки «Локомотива» одержали третью подряд победу в премьер-лиге и полны желания атаковать других соперников

2 августа 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 134 (24854)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	150396 экземпляров

От редакции

В «ручном» режиме
ОАО «РЖД» обратилось в правительство с просьбой рассмотреть вопрос о выпуске инфраструктурных облигаций. Средства от них должны быть направлены на строительство железнодорожной инфраструктуры. Для адекватного её развития, которое позволит к 2015 году вывезти все предъявляемые к перевозке грузы, не хватает 447 млрд руб. По российским меркам для такого инструмента финансового привлечения это очень большая сумма. К примеру, в прошлом году первый выпуск таких облигаций осуществило ОАО «Главная дорога», которое строит новый выход на МКАД с автодороги Москва – Минск. Весной этого года инвесторы дали на достройку Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге 10 млрд руб. Сделки проходили в «ручном» режиме, под гарантии правительства, поскольку соответствующий законопроект об инфраструктурных облигациях безнадежно застрял где-то в межведомственных согласованиях. Но тогда речь шла об относительно небольших суммах, в то время как ситуация с РЖД более сложная. Решающий момент здесь – государственные гарантии. Минфин очень осторожно относится к их выдаче, поскольку с точки зрения бюджета они мало чем отличаются от госдолга. И сейчас начнётся процесс торговли: сколько гостарантий может дать бюджет. Минфин настаивает, чтобы это были чисто корпоративные бумаги, но понятно, что в этом случае инвесторы купят их под более высокий процент и затраты компании на их обслуживание будут выше. Поэтому сломить сопротивление нашего финансового ведомства и убедить его решить вопрос за счёт гостарантий будет непросто. А это нужно сделать за месяц: вариант бюджета на следующие три года уже готовится. Кроме того, нужно будет убедить потенциальных инвесторов, что Минфин не передумает и продлит эти гарантии на следующие три года. На возможность предоставления гостарантий на весь срок действия соглашения министерство решительно не согласно, что является одним из главных препятствий для продвижения законопроекта об инфраструктурных облигациях. Есть и другая сложность. По закону российские компании имеют право размещать половину облигаций на российском рынке, половину – за рубежом. В случае с РЖД купить облигаций более чем на 200 млрд руб. могут лишь структуры с государственным участием, и получится простое перекалывание денег из кармана в карман, в то время как вопрос стоит о привлечении действительно частных инвестиций. Однако и у РЖД в переговорах есть сильный «козырь»: инфраструктуру развивать всё равно нужно, а альтернативы бюджетным средствам в любом виде здесь просто нет.

Цифра дня

447

пассажирских вагонов поступит на сеть РЖД в 2011 году, в том числе 380 плацкартных, 29 межобластных, 26 купейных-штабных и 12 вагонов-ресторанов.

Блиц

Предстоит выбор скорости

Организация сообщения Рига – Москва требует поддержки Евросоюза



Угис Магонис, председатель правления Латвийской железной дороги (LDz)

– Чем, на ваш взгляд, важен проект скоростного сообщения между Ригой и Москвой? Согласны ли вы с бытующим мнением, что он носит больше политический характер, нежели экономический? – Сэкономической точки зрения этот проект очень значителен для Латвийской железной дороги. Но очень многое зависит

от того, как именно его реализовывать. Для этого нужно тщательно оценить необходимые инвестиции и противопоставить им прогнозируемые доходы. Если говорить о высокоскоростном поезде, то является ли он тем, что нам нужно? Может, экономически более выгодно качественная и комфортабельная ночная поездка на протяжении 10–11 часов? В латвийско-российской межправительственной комиссии выкристаллизовалось мнение, что целесообразнее всего было бы создавать скоростную линию на базе существующей инфраструктуры. Сейчас важно оценить, каким образом будет развиваться соединение латвийской инфраструктуры с Москвой, так как пути придётся модернизировать вплоть до российской границы. – На каком уровне оцениваются затраты на реализацию данного проекта и ка-

ковы возможные источники его финансирования с латвийской стороны? – Говорить о возможных источниках финансирования пока рано, но уже сейчас ясно, что без софинансирования Европейского союза реализовать его будет очень трудно. – Могут ли финансовые затраты на проект Рига – Москва препятствовать развитию Rail Baltica? Реализация какого из этих двух проектов экономически более оправдана? – Мы считаем, что оба проекта великолепно дополняют друг друга, причём как в пассажирском, так и в грузовом сообщении. А их жизнеспособность в большой степени зависит не от того, какой из них будет реализован, а от того, насколько они будут согласованы между собой.

Беседовала
Маргарита Меньшакова

Ситуация

Не ко времени
Внеплановые проверки локомотивного хозяйства могут резко сократить объём перевозок



ФОТО: РОССИЯ КАЛАЗОВ

Если за техникой хорошо следить, то она прослужит долгие годы

– Речь идёт о тепловозах ТЭП70. Они у нас прошли в 2009 году капремонт, но их срок службы уже больше 20 лет. И хотя со второй половины прошлого года к ним применяется ТО-6, совмещённое с другими видами ремонта, которые продлевают срок службы, некоторые локомотивы его пока не прошли. Всего у нас 93 таких тепловоза, и 10 из них с истекшим сроком эксплуатации. Сейчас в Москве наше руководство решает с Минтрансом этот вопрос, ведь переаварить весь объём ремонта, который дорогам требуется, заводы сейчас не в состоянии, – говорит и.о. заместителя начальника ЮВЖД по локомотивному и вагонному хозяйствам Андрей Чистяков. Усугубляет ситуацию то, что срок предписания Минтранса – 18 августа, а это самый пик пассажирских перевозок. В этой ситуации десять отставленных тепловозов для дороги – это очень серьёзно, особенно с учётом того, что ЮВЖД и так не хватает как минимум пяти тепловозов.

– Мы, конечно, постараемся за две недели уладить ситуацию, ведь нам нужно только время – машины могут пройти ТО-6 с продлением срока службы ещё на 10 лет, но сделать это мы можем, когда пассажирские перевозки пойдут на спад, осенью, – отметил Андрей Чистяков. В то же время в Ространснадзоре грозят привлечь ОАО «РЖД» как собственника тепловозов к административной ответственности по ч.1 ст. 19.5 КоАП в случае, если локомотивы не будут отставлены. – Десять ТЭП70 приписаны к эксплуатационному депо Елец-Северный. По одному 1986 и 1988 годов постройки, два –1987-го и по три – 1989 и 1991 годов, все они с просроченным сроком службы и должны быть уже отставлены вообще от работы, – говорит замначальника отдела государственного контроля и надзора за безопасностью движения Центрального управления госжелдорнадзора Ространснадзора Татьяна Доманина.

> Окончание | 2

Совещание

Побеждая обстоятельства

Задание июля по погрузке удалось выполнить

Несмотря на объективные трудности, грамотная организация работ позволила выполнить месячный план погрузки.

Как сообщила вчера в ходе оперативного совещания у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания компании Елена Кунаева, запланированный годовой прирост погрузки на 4% вполне осуществим. Итоги семи месяцев уже демонстрируют, что по отношению к прошлому году погрузка выше на 3,7%. При этом заданием правления в июле планировалось превышение прошлогоднего показателя только на 3,1%. По словам Елены Кунаевой, дальнейший прирост погрузки, если исходить из оценок грузовой базы, проведённых в первом квартале 2011 года, можно ожидать по таким номенклатурным группам, как уголь, лес и чёрные металлы.



ФОТО: ТАМБЕТ ГОРБАТОВ

Чёрные металлы окажут положительное влияние на рост погрузки

Как отмечалось в ходе совещания, выполнить план удалось благодаря организации под руководством первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова ежесуточной работы причастных дирекций и служб всей сети железных дорог, в рамках которой оперативно изучались факторы, негативно влияющие на выполнение бюджетных показателей. В то же время следует отметить, что за счёт изменения

структуры перевозок были не выполнены обязательства компании по финансовым показателям. Было определено, что на это в том числе оказало влияние снижение транзитных грузов. Так, только казахстанской нефти в июле было предъявлено под погрузку 50% от заданного. По словам Елены Кунаевой, самый сложный период в работе с грузовладельцами, которые ранее обслуживались только

инвентарным парком и не совсем привыкли к новым реалиям, пройден. «У них приходит окончательное осознание того, что вагонов у РЖД нет и нужно самим искать подвижной состав на рынке у различных собственников», – считает гендиректор ЦФТО. При этом если ещё в июне основные жалобы грузоотправителей касались непредоставления вагонов, то сегодня они высказывают недовольство ценой, которую запрашивают владельцы вагонов. Проблемы с подачей подвижного состава сопровождаются уходом некоторых грузов на другие виды транспорта. Необходимо сбалансированная работа всех участников перевозочного процесса для повышения конкурентоспособности дорог и удержания грузовой базы. На август утверждён план по погрузке в размере 3,4 млн тонн в сутки, что больше уровня прошлого года на 0,4%.
Владислав Кукреш

Ситуация

Не ко времени

>Начало | 1

На других дорогах сети, где проверок ещё не было, с сомнением относятся к такому рвению надзорных органов. – Если быть последовательными, то, вероятно, надо отставлять от работы не только пассажирские, но и грузовые локомотивы. Ведь и те и другие выходят на одну линию. И можно представить себе поэтому, что и те и другие потенциально угрожают безопасности людей как техника, выработавшая свой срок службы, – говорит заместитель главного инженера Горьковской дороги Михаил Букин. По его мнению, предлагаемые «меры безопасности» приведут в первую очередь к тому, что резко сократятся перевозки. – Да, на Горьковской дороге до 90% локомотивного парка выработало свой срок службы. Но это ещё ничего не значит. И сравнивать положение на железных дорогах с ситуацией, в которой был теплоход «Булгария», абсолютно неверно. Там частные владельцы, передававшие судно из рук в руки и не выполнявшие элементарных требований безопасной эксплуатации. Напротив, на ОАО «РЖД» – отлаженная система технического контроля за состоянием локомотивного парка, система плановых ремонтов, которые полностью исключают появление на линии не отвечающего условиям безопасности подвижного состава. Да, многие наши пассажирские локомотивы изготовлены в 70–80-х годах, но они в плане безопасности – в безупречном состоянии. Это регулярно подтверждает своей подписью начальник депо, который сам участвует в их осмотре и несёт полную ответственность за качество ремонта и обслуживания локомотива, выданного под пассажирский поезд, – убеждён Михаил Букин.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника Дирекции тяги Северо-Кавказской дороги Андрей Федорков, на безопасность пассажирских перевозок в первую очередь влияет состояние не локомотива, а пути и пассажирского вагона.

– Локомотив даже если и сломается, то просто остановится и будет заменён. Сравнивать железную дорогу и водный транспорт – это просто некорректно. Что касается самой проверки, то все пассажирские локомотивы на Северо-Кавказской новые, и ничто не сможет отставить их от движения по причине выработки ресурса, – добавил Андрей Федорков.

Не боятся проверок и на Дальневосточной магистрали.

– Периодически нас и так проверяют, но какого-то ажиотажа на сегодня нет. Впрочем, по локомотивам, занятым в пассажирском движении, вопросов не должно возникнуть, – сказал начальник Дальневосточной дирекции тяги Николай Дмух. – В том числе и по Сахалину, где уже долгое время эксплуатируются тепловозы серии ТГ16.

Вместе с тем, как сообщили «Гудку» в центральном аппарате ОАО «РЖД», компания вовсе не отказывается выполнять предписания надзорного органа. Согласно этим документам, причастными дирекциями реализуется специально разработанная программа модернизации и ремонта локомотивов с истекшим сроком эксплуатации, и, согласно поставленным срокам, все они будут приведены в состояние, соответствующее требованиям Ространснадзора по безопасности.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Пригород

Тариф с сюрпризом

Проезд в электричках Волгоградской области стал дешевле



ФОТО: АННА КОТОВА

С 1 АВГУСТА ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ ПО ВОЛГОГРАДСКОМУ РЕГИОНУ ПОДШЕВЕЛ НА 10%.

Согласно постановлению Управления по региональным тарифам администрации Волгоградской области стоимость проезда с 1 августа в пределах 1-й и каждой последующей зоны составил 10 руб., а единый городской тариф – 20 руб.

Заместитель гендиректора ОАО «Волгоградтранспригород» по организации перевозок Виталий Шульгин поясняет: «Если ещё в июле от Волгограда-1 до Спартановки или Бакинской пассажиры добирались за 11 руб., то сейчас маршрут им обходится в 10 руб. А единый городской тариф, сниженный с 22 руб. до 20 руб., действует на участках протяжённостью от 4 до 46 км».

Для волгоградцев удешевление проезда стало приятной неожиданностью. «Такого сюрприза я не ожидала, ведь мы привыкли, что всё только дорожает, – удивляется волгоградка Ольга Ветрова. – А здесь вдруг снижение цен, как на распродаже. Пусть на рубль, но, если сложить за месяц, за год, получается для семейного бюджета

ТЕПЕРЬ Пассажиры Волгоградской области платят за проезд те же деньги, что и год назад

облегчение. На электричках ездят люди не самые богатые».

Решение об удешевлении проезда и выплате компенсации выпадающих доходов от снижения тарифа перевозчику ОАО «Волгоградтранспригород» в сумме 4,7 млн руб. было принято главой администрации Волгоградской области Анатолием Бровко после рабочей встречи с начальником ПривЖД Александром Храпатым.

«Пригородный железнодорожный транспорт пользуется популярностью у жителей Волгоградского региона. Поэтому администрация изыскала возможность для того, чтобы вернуться к уровню тарифов прошлого года. Для области сумма не столь обременительная, а для жителей заметная», – считает Анатолий Бровко.

Ему вторит и Виталий Шульгин: «Волгоградская область – единственный субъект РФ, принявший решение вернуть стоимость проезда на уровень 2010 года. Это делает пригородный транспорт максимально доступным для всех жителей областного центра и всего региона. Надеюсь, что и в следующем

году повышение тарифов на проезд в электропоездах не коснётся наших земляков».

Возврат к прошлогодним ценам поможет компании стать более конкурентоспособной в сравнении с другими видами транспорта.

«В маршрутных такси цена на проезд по городу колеблется от 15 до 30 руб. А если учесть пробки и повышение стоимости ГСМ, то мы сможем в короткие сроки увеличить количество пассажиров. И надо учитывать: на фоне снижения цен на проезд мы постоянно улучшаем качество обслуживания пассажиров», – говорит Виталий Шульгин.

Сейчас совместно с Управлением транспорта и коммуникаций администрации Волгоградской области ОАО «Волгоградтранспригород» разрабатывает проект мультимодальных перевозок. Такая инициатива позволит стыковать автотранспорт с пригородными поездами для большего удобства перемещения граждан.

Инга Быкова,
соб. корр. Гудка»
Волгоград

Инициатива

Мера ответственности

СКАНДАЛ НА АВИАРЫНКЕ ИЗМЕНИТ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ

СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ИЩЕТ ОТВЕТСТВЕННЫХ ЗА БАНКОТСТВО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА «КОНТИНЕНТ» СРЕДИ ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ КОМПАНИИ И ЧИЛНОВНИКОВ РОСАВИАЦИИ.

Московским межрегиональным следственным управлением на транспорте возбуждено уголовное дело по факту «мошеннических действий организованной группы лиц из числа руководства ОАО «Авиационная компания «Континент» и должностных лиц Федерального агентства воздушного транспорта».

Представитель Следственного комитета Владимир Маркин сообщил, что в ходе расследования будут установлены конкретные должностные лица Росавиации и других госорганов, ответственные за выдачу и отзыв лицензии на авиаперевозку компании, нарушение прав пассажиров и причинённый государству ущерб. Генпрокуратура поручила транспортным прокурорам принять меры по защите прав пассажиров. В связи с аннулированием Росавиацией сертификата компании аэропортами прекращён выпуск воздушных судов, с 29 июля по 31 июля отменено 69 рейсов с общим числом пассажиров более 3000 человек, сообщили в ведомстве.

29 июля авиакомпания приостановила полёты из-за многомиллионной задолженности, в результате пассажиры «Континента» остались в аэропортах ряда российских городов. В связи со сложившейся ситуацией Росавиация предложила внести изменения в сертификационные требования к коммерческим авиакомпаниям, в частности к регулярным магистральным перевозкам пассажиров предлагается допускать авиакомпании, которые имеют в своём парке не менее 20 однотипных воздушных судов. Остальные должны переаккредитовываться в чартерные перевозчики или не выполнять магистральные рейсы.

Советник руководителя Росавиации Сергей Извольский сообщил «Гудку», что ведом-

ство выступило за усиление требований именно к магистральным перевозчикам, а не к региональным, как ошибочно было истолковано. «Это в корне неправильно, магистральные, дальние полёты могут проходить через несколько регионов, могут идти через всю страну, как их можно сравнивать с дорогами в пределах одного региона? Само требование – иметь в парке не менее 20 однотипных судов – абсолютно оправданно, ведь если 1–2 лайнера по какой-либо причине вышли из строя, необходимо иметь резерв для замены, чтобы ситуации, аналогичные случаю с компанией «Континент», не происходили», – пояснил Сергей Извольский. Советник Росавиации уточнил, что новые требования не затронут компании, которые и без того испытывают трудности в связи с «выходом на пенсию» лайнеров Ту-134. «Ту – не магистральный самолёт, так далеко он не летает», – пояснил Сергей Извольский.

Директор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак заявил, что долг в \$1 млн для авиакомпании никак не мог парализовать её деятельность. «С долгами работают абсолютно все – если вдруг одновременно потребовать погасить все задолженности в ультимативном режиме, то через три часа авиасообщение страны остановится. Существует огромное количество клиринговых, то есть безналичных, расчётов, основанных на зачёте взаимных требований и обязательств. И даже если вдруг потребовать уплаты долга в \$1 млн, то эту сумму компания такого масштаба легко может перекредитовать. А вот если ей это по каким-то причинам не позволяют сделать, это совсем другое – для этого должна существовать чья-то сильная воля. Но кому может понадобиться такая ситуация и для чего, не знаю», – сообщил Борис Рыбак.

Константин Филатов

Персонал

ООО «Инвестстрой»

Предприятию срочно требуются:

- монтеры пути (вахта от 1 до 3 мес.);
- начальник ПТО;
- инженер ПТО.

Образование – железнодорожное, оплата по результатам собеседования.

Тел.: 8 (495) 984-82-62

На размещение объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены. Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru

Персонал

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:

Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.

Главный инженер.

Заместитель Генерального директора по проектам энергетики.

Заместитель директора СМП-819 по производству (г. Батайск).

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте: www.transsignalstroy.ru

Резюме просьба высылать на электронную почту: kurbak@transsignalstroy.ru
Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;
начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна

РЕКЛАМА

На размещение объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены. Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru

Уведомление

ОБЪЯВЛЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ АУКЦИОНА № 29 ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЯ ИМУЩЕСТВА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РЖДСтрой»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДСтрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДСтрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона.

Аукцион состоится 05 сентября 2011 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДСтрой», в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДСтрой».

Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДСтрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота, руб.
1	Производственная площадка (5 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Кировская область, г. Киров, ул. Комсомольская, д. 50	14 070 000,00
Волгоградская область, г. Вологда, ул. Судоремонтная, д. 4а		
2	Квартира, этаж 7, кв. 75	1 565 177,29
3	Квартира, этаж 4, кв. 102	2 222 000,00
4	Квартира, этаж 2, кв. 8	2 162 700,90
5	Квартира, этаж 3, кв. 13	2 229 508,46
6	Квартира, этаж 5, кв. 23	2 248 466,86
7	Квартира, этаж 6, кв. 28	2 179 256,82
8	Квартира, этаж 6, кв. 29	2 667 801,37
9	Квартира, этаж 8, кв. 38	2 217 965,84
10	Квартира, этаж 8, кв. 39	2 643 683,17
11	Квартира, этаж 2, кв. 56	1 555 000,00
12	Квартира, этаж 3, кв. 58	2 814 133,66
13	Квартира, этаж 4, кв. 65	2 157 585,88
14	Квартира, этаж 5, кв. 69	2 224 893,58
15	Квартира, этаж 6, кв. 71	1 553 724,77
16	Квартира, этаж 6, кв. 73	2 203 000,00
17	Квартира, этаж 7, кв. 76	1 553 724,77

БЕЗОПАСНОСТЬ

Острый слух, зоркий глаз

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ЗАРАБОТАЛ НА РЕЛЬСАХ

На перегоне Мюллюпельто – Приозерск Октябрьской дороги закрыли незаконный железнодорожный переезд. Примечательно, что он был платным.

Новость об этой «услуге» сильно удивила как железнодорожников, так и сотрудников транспортной полиции.

«Железная дорога платный переезд не открывала, – пояснил начальник регионального центра безопасности ОЖД Павел Сазонов. – Как нам стало известно, некое частное предприятие начало взимать незаконно плату с граждан, пересекающих дорогу на этом переезде».

В Управлении внутренних дел на транспорте по Северо-Западному федеральному округу рассказали «Гудку», что платный переезд организовал владелец базы отдыха, находящейся недалеко от станции Синёво.

Никаких документов и разрешения на строительство у него не было. Но это не мешало мужчине положить асфальт через пути и перед переездом установить ворота. Сотрудникам полиции мужчина пояснил, что действовал не корысти ради, а просто решил «облагородить территорию».

«Через переезд проезжали отдыхающие на базе, а также жители близлежащих населённых пунктов, которые могли, не деля крюк в 15 км, напрямую попасть в Приозерск. А раньше автотранспорт не мог пересечь железнодорожные пути, поскольку там не было асфальта», – пояснили «Гудку» в УВДТ.

Однако в то, что предпринимателем двигало бескорыстие, поверить трудно. Такса за проезд с отдыхающих составляла 250 руб., а с местных жителей – 500.

«Дежурной» по поезду делец назначил 60-летнюю женщину, которая на слух определяла приближение поездов и давала отмашку, можно ли ехать автотранспорту. Собрав деньги, она открывала ворота и пропускала машины. «Нарушались все правила безопасности, переезд, понятно, не был оборудован ни знаками, ни шлагбаумом, ни светофорами, ни указателями. Руководствуясь исключительно своим слухом и зрением, женщина принимала решения: стоит ли пропускать машины или нет», – рассказал сотрудник УВДТ. Тем не менее отбоя от желающих проехать в Приозерск кратчайшим путём не было.

Сейчас решается вопрос о возбуждении уголовного дела по ст. 238 УК РФ «Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности». Согласно букве закона, «благородному» предпринимателю, в частности, могут грозить обязательные работы на срок от 120 до 180 часов. Таким образом, поработать на объекте он сможет уже на вполне законных основаниях. С разрешения суда.

Яна Позолотчикова, соб. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

ИНФРАСТРУКТУРА

Современный раритет

В АТМОСФЕРУ СТАРИНЫ ТЕПЕРЬ МОЖНО ОКУНУТЬСЯ, НЕ ОТХОДЯ ДАЛЕКО ОТ ПОЕЗДА

На Куйбышевской дороге завершился комплексный капремонт вокзала на станции Сызрань-1.

Вокзал построили ещё в 1874 году и с тех пор там делали лишь косметический ремонт и частичную перепланировку. Он расположен в исторической части города, считается главными воротами для всех прибывающих в Сызрань.

Здание вокзала – памятник историко-культурного наследия. Дважды – в 1891 и 1904 годах – его посещал император Николай II. Учитывая историческую ценность, строители постарались сохранить архитектурный облик вокзала и даже восстановить некоторые элементы старинных украшений.

Над парадным крыльцом со стороны при вокзальной площади восстановили фонари ажурной работы под старину. Они стилизованы под начало эпохи строительства вокзалов в России. Как пояснил «Гудку» начальник вокзала Сызрань-1 Сергей Пшеничный, при реконструкции потолков зала ожидания и кассового зала строители сохранили старинную лепнину.

Фасад и кровлю здания отремонтировали, применив новейшие строительные и отделочные материалы. Внутри полностью заменили все инженерные коммуникации – системы водоснабжения, отопления, энергоснабжения и освещения. Также установили современную систему вентиляции.

Все оконные проёмы заменили на пластиковые стеклопакеты, а стены покрыли керамогранитной плиткой. Капитально отремонтировали также перронную и островную платформы.

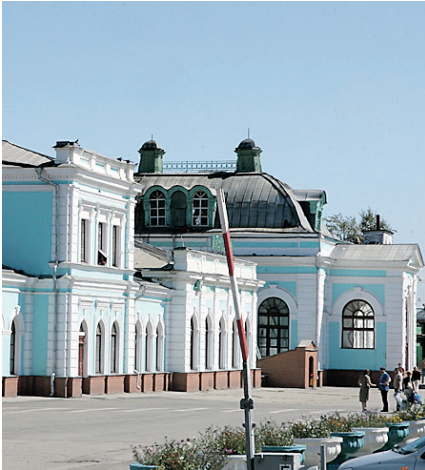


ФОТО: РАМАН ВЕРТИН

При ремонте крыши и фасада здания сызранского вокзала использовали современные строительные материалы

Не осталась без внимания и привокзальная площадь. Железнодорожники и администрация Сызрани решили сделать её более комфортной для пассажиров. Здесь оборудовали зону отдыха, остановки для муниципального транспорта, такси и личных автомобилей. На площади разрешат только санкционированную торговлю и пункты общественного питания – буфеты. Билетные кассы перенесли с площади в здание вокзала.

Пассажиры уже успели оценить изменения на вокзале и порадоваться за свой родной

В досье

Сызрань-1 – вокзал второго класса, транзитный, обслуживает пассажиров в пригородном, прямом и местном сообщениях по шести направлениям. Среднесуточный пассажиропоток – около 4 тыс. человек. Площадь комплекса – свыше 1,7 тыс. кв. м.

город. «Часто приходится ездить в командировки на поезде. Я вижу, как с каждым годом хорошеет наш вокзал. Стало чисто, светло и удобно – не надо скакать под дождём с билетами в руках из одного здания в другое. Теперь всё под рукой», – сказал житель Сызрани Максим Зверев.

Железнодорожники готовят жителям Сызрани ещё один сюрприз. Скоро в здании вокзала откроются музей истории комплекса и молельная комната. «Оборудование – стеллажи и витрины – для музея заказали, а экспонаты у нас уже есть. Это будут старинные предметы обихода железной дороги, памятные вещи, раритеты со строительства вокзала: именной кирпич старинного мастера, резные дубовые ручки от входных дверей, сигнальные фонари, документы и фотографии. Думаю, нашим пассажирам будет интересно и познавательно на вокзале», – сказал Сергей Пшеничный.

Как рассказал главный инженер Куйбышевской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Александр Бурмистров, за время ремонта на объекте было освоено около 40 млн руб., но вложения оправданны.

Торжественное открытие вокзала пройдёт в начале сентября.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» Сызрань

Пляжи Владивостока привлекают дальневосточных туристов меньше, чем курорты Юго-Восточной Азии

начальник Дальневосточного железнодорожного агентства по обслуживанию пассажиров Татьяна Душенкова. – Конечно, разбегутся в первую очередь плацкартные вагоны, они всегда востребованы как самые бюджетные предложения. Но где это видано, чтобы в начале августа было

В поезде Хабаровск – Хасан будут действовать специальные тарифы – билеты в вагоны СВ можно приобрести с 50-процентной скидкой

столько свободных купейных мест в фирменном поезде «Океан».

В свою очередь в туристических компаниях Хабаровска свидетельствуют о снижении спроса на турбазы Приморья.

– В этом году Приморский край не пользуется популярностью. Спрос упал в три-четыре раза по сравнению с прошлым годом, – констатируют в компании «Росток-тур».

Причин здесь несколько. Отчасти это связано с опасением жителей Хабаровского края отдыхать на Японском море после радиоактивных выбросов в Тихий океан вследствие аварии на атомной электростанции «Фукусима-1» в Японии. Хотя эти опасения напрасны: согласно мониторингу

МЧС и других организаций радиационная обстановка у берегов Приморья остаётся в норме.

Между тем, по данным опроса, проведённого в июне-июле интернет-порталом MoiGorod.Ru среди жителей Хабаровска, 40,8% респондентов считают небезопасным проводить там отпуск.

Впрочем, представители турбизнеса также указывают на то, что приморские базы проигрывают в конкуренции с ку-

рортами стран Юго-Восточной Азии. Отдохнуть, пусть и не в пиковый сезон, там можно практически за те же деньги, только уровень сервиса значительно выше.

В то же время, уточнил Александр Караев, по-прежнему остаётся востребованным направление Советская Гавань – Комсомольск – Хабаровск – Уссурийск. Для вывоза жителей северных районов Хабаровского края на период массовых отпусков в июле был введён дополнительный поезд Совгавань – Владивосток. Это в какой-то мере может компенсировать падение курортного пассажиропотока.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка» Хабаровск

Документ

Баланс интересов

Украина планирует создать Национальную комиссию регулирования транспорта

Министерство инфраструктуры Украины обнародовало законопроект о создании органа государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере транспорта – Национальной комиссии регулирования транспорта (НКРТ).

За создание подобного органа выступал Антимонопольный комитет Украины. А в апреле прошлого года Министерство экономики Украины обнародовало свой законопроект, предусматривавший изменения нескольких нормативных актов для создания НКРТ. Нынешний документ разработан по исполнению Национального плана действий на 2011 год по внедрению Программы экономических реформ президента Украины на 2010–2014 годы.

В случае утверждения этого документа полномочия Министерства по регулированию тарифной политики в сфере транспорта и связи перейдут в ведение НКРТ.

«Создание Национальной комиссии регулирования транспорта должно стать весомым рычагом обеспечения повышения эффективности государственного регулиро-

вания на рынках естественных монополий и смежных рынках в области транспорта, в частности по вопросам формирования ценовой (тарифной) политики», – говорится в официальном сообщении Министерства инфраструктуры Украины.

Принцип расчёта транспортных тарифов в НКРТ будет базироваться на себестоимости услуг с учётом получения прибыли, конъюнктуры

факторы: потребности компаний в инвестициях, ожидаемый доход от предоставления услуг по разным тарифам, удалённость пунктов назначения при предоставлении транспортных услуг, государственные дотации.

К смежным рынкам, регулируемым в соответствии с настоящим законопроектом, относятся внутренние и международные перевозки пассажиров и грузов железнодо-

Полномочия по утверждению тарифов для транспортников на Украине могут передать спецкомиссии

международного транспортного рынка, рода груза и его стоимости, логистических схем транспортировки грузов, конкурентоспособности альтернативных направлений перевозок и ряда других факторов.

Кроме того, при регулировании тарифов на транспортные услуги будут учитываться расходы, которые в соответствии с действующим законодательством Украины относятся к издержкам производства и обращения. Комиссия должна также учитывать следующие

рожным, воздушным, речным и морским транспортом.

Программой предусмотрено обеспечение независимой деятельности НКРТ до конца 2012 года. Сейчас законопроект находится на рассмотрении в Кабинете министров.

В пресс-центре «Укрзалізниця», которую, по мнению экспертов, деятельность НКРТ коснётся в первую очередь, на новость отреагировали следующими словами: «В случае если проект будет принят, нам придётся исполнять закон».

Наталья Решетняк

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Помощь новаторов

На Южно-Уральской магистрали за полгода было внедрено в производство 1850 рацпредложений. Новаторами выступили 1803 работника дороги. Экономический эффект составил более 13 млн руб.

Больше всего технических решений поступило от работников локомотивного хозяйства – 568. Также рацпредложения поступили от путейцев, работников вагонных хозяйств, служб электрификации, автоматики и телемеханики.

Выехал на пути

В Омской области локомотив столкнулся с автоцистерной на нерегулируемом железнодорожном переезде. Водитель грузовика Scania, следуя по автодороге Омск – Красноярск, не выполнил требование дорожного знака STOP и выехал на пути.

Машинист локомотива применил экстренное торможение, однако столкновения избежать не удалось – удар пришёлся в заднюю часть автоцистерны. В аварии никто не пострадал.

Безопасный труд

Более 226 млн руб. было выделено за полгода Северной дорогой на улучшение условий и охраны труда. Уровень общего производственного травматизма был снижен на 42%, случаев со смертельным исходом не было. Также было ликвидировано 16 мест повышенной опасности на контактной сети, тяговых и трансформаторных подстанциях. Были приобретены шкафы для спецодежды и обуви, отремонтированы санитарно-бытовые помещения. В 133 кабинах машинистов локомотивов и электропоездов, грузоподъёмных кранов и путевых машин были установлены дополнительные устройства утепления, кондиционеры.

За билетом – в Интернет

В первом полугодии на Северо-Кавказской дороге более 68 тыс. пассажиров воспользовались услугой оформления билетов через Интернет. Это в 2,3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Наиболее часто услугой пользовались пассажиры, пунктом отправления которых являются станции Ростов-Главный (приобретено 26,7 тыс. билетов), Краснодар (6,8 тыс.) и Сочи (более 3,6 тыс.).

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Интервью

Вектор развития

Увеличение составности поездов принесёт прибыль компании

Вадим Мишанин, заместитель генерального директора ОАО «Федеральная пассажирская компания»



ФОТО: СЕРГЕЙ МАЛЮКОВ

О путях уменьшения убыточности пассажирских перевозок рассказывает Вадим Мишанин.

– Вадим Владимирович, в чём причины спада продаж на места в плацкартных вагонах по сравнению с 2010 годом?

– Выпадающие от государственного регулирования тарифов доходы перевозчика в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 207 от 7 апреля 2007 года компенсируются из федерального бюджета. Начиная с 2009 года субсидии полностью покрывали убытки, ежегодные поступления на эти цели из государственного бюджета составляли 36 млрд руб. Однако в 2011 году размер компенсаций был снижен до 30 млрд руб. И это при том, что в этом году вырос объём перевозок. Всё это вкупе приводит к прямым, невозмещаемым убыткам компании. Мы вынуждены за счёт внутреннего перераспределения прибыли перекрывать дефицит бюджета с соответствующим сокращением затрат на эксплуатационную деятельность.

– Сколько в среднем стоит билет на проезд в плацкартном вагоне в поезде дальнего следования?

– Средняя дальность поездки пассажира в плацкартном вагоне составляет 948 км. В соответствии с утверждённым тарифом и без учёта коэффициентов графика гибкого регулирования тарифов, а также без платы за пользование комплектом постельного белья цена на билет в плацкартном вагоне скорого поезда на такую дальность составляет 942,6 руб. К примеру, чтобы отправиться в плацкартном вагоне из Москвы в Санкт-Петербург, пассажир заплатит 573 руб., при этом себестоимость его поездки будет гораздо выше – 1432 руб.

– Как компания работает над повышением прибыльности пассажирских перевозок?

– С учётом субсидий из федерального бюджета прибыль приносит любое назначение поезда составностью более 14 вагонов и среднегодовой населённостью поезда более 75%.

В отличие от своих основных конкурентов – авиаперевозчиков – для создания конкурентоспособного по цене продукта ОАО «ФПК» не вправе применять гибкую ценовую политику, реализовывать маркетинговые акции, чтобы привлечь дополнительный пассажиропоток в регулируемом секторе.

Перевозчик имеет право устанавливать тарифы на проезд в вагонах СВ и купейных. Используя эту возможность, руководство компании приняло решение о перераспределении спроса в пользу купейных вагонов.

Для этого была проведена полномасштабная маркетинговая акция: введён специальный тариф с понижающим коэффициентом 0,5 на проезд на верхних местах купейных вагонов всех категорий поездов. В результате стоимость проезда на верхней полке купейного вагона лишь на четверть была выше стоимости билета в плацкартный вагон. Благодаря акции поставленная цель была достигнута.

По итогам I квартала 2011 года 10% пассажиров плацкартных вагонов предпочли совершить свою поездку на верхних полках купейных вагонов. Так удалось со-



ФОТО: ИВАН ШИШОВ

Компания обновляет парк плацкартных вагонов

кратить дефицит субсидий на сумму 589 млн руб. Эта акция, как и было первоначально предусмотрено, отменена с 1 апреля 2011 года. Однако на определённых направлениях с наиболее уязвимыми конкурентными позициями введена новая акция со сроком действия до 1 октября 2011 года – специальный тариф с понижающим коэффициентом 0,7 на проезд на верхних полках купейных вагонов.

Кроме того, в этом году в целях сокращения непроизводительных затрат перед ОАО «ФПК» поставлена задача сокращения количества малосоставных и низконаселённых поездов – мера непопулярная, но вынужденная.

Стоит отметить, что решение об отмене поездов принимается исходя из существующей возможности проезда пассажиров пригородным транспортом. Если такой возможности нет, организуется менее затратное сообщение с пересадкой.

– Участвуют ли региональные власти в решении проблем, связанных с железнодорожными пассажирскими перевозками?

– К сожалению, нет. Отмена прямых поездов, естественно, вызывает недовольство со стороны населения, и администрации субъектов Российской Федерации обращаются к ОАО «ФПК» с просьбой восстановить железнодорожное сообщение по отменённым маршрутам.

Для решения проблемы ОАО «ФПК» предлагает администрациям регионов поучаствовать в организации социально значимых для жителей регионов маршрутов

на принципах разделения экономической ответственности за курсирование поездов. Увы, принимать участие в организации такого рода перевозок по такой схеме регионы сегодня не готовы. А это влечёт за собой риски возрастания социальной напряжённости и недовольства со стороны населения.

Отмена поездов может негативно сказаться и на вагоностроительной промышленности страны. В случае отказа в дополнительных дотациях из госбюджета и, как следствие, дальнейшего спада продаж на плацкартные места компания начнёт испытывать профицит плацкартных вагонов и будет вынуждена сократить заказ подвижного состава у единственного в Российской Федерации производителя пассажирских вагонов – Тверского вагоностроительного завода.

– Какова ситуация с плацкартными вагонами?

– Если говорить в целом по компании, дефицит плацкартных вагонов составляет почти тысячу вагонов. В первом полугодии 2011 года проблема нехватки плацкартных вагонов наиболее остро стояла на Горьковском и Северном филиалах. Для её решения к началу летних перевозок было поставлено на Горьковский филиал 46 новых плацкартных вагонов, на Северный филиал – 49 плацкартных вагонов 2005–2009 годов постройки. Во втором полугодии нехватка ощущается на Юго-Восточном и Куйбышевском филиалах. Ожидается, что в октябре-ноябре 2011 года на Юго-Восточный филиал будет направлено 12 новых вагонов и 28 вагонов 2007–2009 годов постройки, а на Куйбышевский филиал – 12 новых вагонов.

БЕСЕДОВАЛА МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Справка «Гудка»

Объём пассажирских перевозок в дальнем следовании по поездам ОАО «ФПК» за шесть месяцев текущего года составил 46,3 млрд пасс.-км, что выше уровня 2010 года на 2%. В том числе пассажирооборот в поездах формирования ОАО «ФПК» составил 41,3 млрд пасс.-км, что выше уровня прошлого года на 3,3%. С начала года поездами ОАО «ФПК» в дальнем следовании отправлено 49,9 млн пассажиров, что выше уровня прошлого года на 1,9%. В том числе в поездах формирования ОАО «ФПК» отправлено 45 млн пассажиров, что выше уровня аналогичного периода 2010 года на 2,8%. Для обновления парка пассажирских вагонов ОАО «ФПК» в первом полугодии закуплено 224 новых плацкартных вагона. Приобретено 30 пассажирских вагонов 2007 года постройки, в том числе 2 СВ, 2 купейных-штабных и 26 купейных вагонов. Помимо того, с Тверским вагоностроительным заводом заключён контракт на поставку 50 двухэтажных вагонов. С PATENTES TALGO S.L. подписан контракт на разработку и поставку пассажирских составов с автоматически изменяемой шириной колеи, которые будут курсировать на международных маршрутах.

Технология

Фактор безопасности

Эсцэбисты ищут новые методы работы

Большая часть нарушений, допущенных в последнее время на сети в хозяйстве автоматики и телемеханики, происходит не из-за плохой технической оснащённости, а из-за ошибок работников.

Об этом заявил начальник управления автоматики и телемеханики Николай Балуев на прошедшей в Екатеринбурге сетевой школе «Роль руководителей среднего звена в совершенствовании технического обслуживания современных систем ЖАТ». Он отметил, что последнее крушение поезда по вине эсцэбистов произошло десять лет назад, однако организация работы дистанций СЦБ и сегодня оставляет желать лучшего.

Удачные эксперименты

По мнению участников сетевой школы, для повышения безопасности и продуктивности работы дистанций СЦБ необходимо применять новые методы планирования и организации работы. На некоторых дистанциях дорог уже успешно используют экспериментальные схемы обслуживания и ремонта устройств.

На Рижско-Савёловской дистанции СЦБ Московской магистрали с мая прошлого года применяется метод трёх бригад, который позволил снизить количество отказов технических средств дистанции и повысил мотивацию сотрудников. Как объяснил заместитель начальника дистанции Денис Платонов, первая бригада занимается настройкой и обслуживанием устройств. На основе информации, собранной её работниками, совместно с начальником участка составляется план. Работы во время «окон» выполняет вторая бригада, если происходит



ФОТО: ИРИНА ВОЛЮНИК

Нарушения в дистанциях СЦБ чаще всего происходят из-за человеческого фактора

отказ техсредств или «окна» нет, ко второй бригаде подключается третья. «Работать на дистанции по стандартным схемам у нас не получалось. Зато после внедрения нового регламента нам удалось значительно снизить отказы техсредств. В 2009 году было 129 отказов, а в 2010-м – 69. Кроме того, у нас снизилась текучесть кадров, люди стали держаться за своё рабочее место, при отсутствии отказов и стопроцентном выполнении графика по новой системе поощрений премия достигает 220%», – рассказал он.

А в Псковской дистанции СЦБ Октябрьской дороги в сентябре 2009 года были созданы специальные ремонтные бригады, что позволило снять со специалистов дис-

танции ремонтные работы и решить проблему неукомплектованности штата. Эти бригады сопровождают путейцев во время летних «окон», меняют и ремонтируют кабели, стрелочные переводы, дроссельные перемычки. «Это позволяет повысить производительность и эффективность труда, снизить количество отказов. Выделение ремонтной составляющей и введение средств технической диагностики и мониторинга позволило перейти к обслуживанию устройств по состоянию», – рассказал заместитель начальника дистанции Олег Пешков.

Правда, по словам начальника службы автоматики и телемеханики Свердловской магистрали Александра Горбана, разделение на ремонт и эксплуатацию на дистанциях СЦБ этой дороги – дело отдалённого будущего. «Только одна из 203 дистанций

перешла на такой метод работы, так что предметно говорить об этом пока рано. Хотя в перспективе можно будет выделить ремонтно-технологические участки по проверке приборов, обслуживанию дизельных электростанций», – отметил он. А пока на Свердловской магистрали эффективности работы на дистанциях СЦБ добиваются с помощью жёсткой системы планирования. «Все дистанции разрабатывают месячные планы и контролируют их исполнение. Для специалистов прописывается личный регламент, для исполнителей – индивидуальное нормированное задание. Это хороший индикатор степени загруженности того или иного работника», – рассказал Александр Горбань.

Оснастить по-новому

Специалисты хозяйства автоматики и телемеханики сходятся на том, что даже при внедрении новых методик для полноценной работы им не хватает техники и сотрудников. Например, как считает заместитель начальника Спасск-Дальненской дистанции СЦБ Дальневосточной дороги Фёдор Сенник, на всех дистанциях необходимы автомобили высокой проходимости, так как при транспортировке эсцэбистов к отдалённым объектам поездом теряется рабочее время.

По мнению заместителя начальника Беловской дистанции СЦБ Западно-Сибирской дороги Юрия Юркина, дистанции нужно оснащать устройствами с увеличенным межремонтным сроком и внедрять системы диагностики, которые позволят перейти к обслуживанию по состоянию и сократят время на поиск и устранение неисправностей. «Например, на проверку напряжения всех цепей на питающей установке с проверкой фазы-

ровки основного и резервного источников питания нам приходится тратить 496 часов ежемесячно, эти временные затраты можно сократить», – рассказал он.

Не все дистанции сегодня полностью укомплектованы работниками. При этом вузы и техникумы выпускают достаточно молодых специалистов, но, по мнению начальника отдела развития и обучения персонала департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Игоря Чирвы, им приходится долго «встраиваться» в работу. Сейчас на сети проводятся курсы повышения квалификации для эсцэбистов, развивается институт наставничества. А присвоение классов званий старшим механикам и электромеханикам служит дополнительной мотивацией. Кроме того, по словам проректора по учебной работе Уральского госуниверситета путей сообщения Евгения Малыгина, через три-четыре года из вуза на дорогу будут приходить не только специалисты, но и бакалавры, при обучении которых делается упор именно на практическую подготовку.

Усилия работников хозяйства автоматики и телемеханики привели к тому, что в этом году количество отказов технических устройств по сети снизилось почти на 5%. «Конечно, снижение есть, но его темп никого не устраивает. На каждой дистанции есть перегоны, станции, на которых годами не бывает отказов. Устройства и технологии везде одинаковые. Значит, всё зависит от людей, которые там работают. И улучшить работу, повышать безопасность надо повсеместно», – отметил Николай Балуев.

ВЕРА МОРОЗОВА, соб. корр. «Гудка» ЕКАТЕРИНБУРГ

Внедрение

Оперативный обмен

УНИКАЛЬНОЕ ТАБЛО ПОЗВОЛИЛО ДИСПЕТЧЕРАМ ОБЪЕДИНИТЬ УСИЛИЯ

На Северной дороге внедрена технология сквозного диспетчерского управления движением поездов на направлении с применением табло коллективного пользования. По мнению специалистов, по её образцу модернизируют управление перевозочным процессом на сети.

о наличии локомотивов на крупных станциях и в депо, блок «Бригады» указывает на присутствие локомотивных бригад в пунктах приписки и оборота, блок «Станция» выдаёт показатели работы станций с поездами. Отдельные блоки характеризуют качество работы диспетчерских участков и всего направления.

Верх табло поделён на зоны контроля отдельных диспетчеров. Здесь каждый получает всю оперативную информацию о работе своего участка. Помимо постоянно отображаемых данных, в верхнее поле табло по требованию поездного диспетчера выводятся подробные мнемосхемы станций, график исполненного движения, видеоизображение основных технологических процессов решающих станций, данные о метеословениях на участке и прогноз погоды, план проведения ремонтных и других работ, требующих предоставления «окон».

«Табло коллективного пользования поможет ускорить продвижение вагонопотоков,

Группа диспетчеров в зале управляет движением на целом направлении

управляет движением на целом направлении, – поясняет начальник службы движения Северной дирекции управления движением Алексей Соловьёв. – При этом обеспечивается более оперативный обмен информацией между всеми участниками перевозочного процесса на полигоне в сотни километров, что должно улучшить выполнение графика движения поездов».

Многофункциональное электронное табло, совмещённое с центральным пультом управления диспетчерской централизации, не имеет аналогов на сети по своему информационному насыщению. В нижней его части сосредоточены зоны общего внимания, дающие картину работы направления в целом.

Так, на главной мнемосхеме отражены расположение поездов на стационных путях и перегонах направления, состояние устройств и поездов. Информационный блок «Стык» позволяет контролировать обмен поездами и вагонами с соседними дорогами, блок «Локомотивы» сообщает

РЕФОРМА

Флекситанки наступают

НОВЫЕ ВИДЫ ТАРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖИДКОСТЕЙ ЗАВОЁВЫВАЮТ РЫНОК

В РОССИИ ФЛЕКСИТАНКИ СОВСЕМ НЕДАВНО ПЕРЕСТАЛИ СЧИТАТЬСЯ ЭКЗОТИКОЙ. НО В 2011 ГОДУ ОБЪЁМЫ ПЕРЕВОЗКИ В НИХ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 30%.

По принципу матрёшки

Многие виды жидких грузов перевозят в различной таре, которую по принципу матрёшки размещают потом в контейнерах. Флекситанки – это большие пластиковые мешки, вложенные в контейнеры. Их использование имеет ряд преимуществ. В частности, при закачке жидкого груза в такую упаковку, размещаемую внутри контейнера, экономится до 90% времени на погрузку и выгрузку.

«Простой расчёт показывает: в контейнер вмещается на несколько тонн больше жидкости, чем можно разместить в бочках. Вес самого флекситанка составляет всего 0,7% от веса перевозимого продукта. Упаковку легко свернуть в рулон и отправить в утилизацию. Для нашей компании это крайне важно: мы доставляем груз на Север, бочки там складировать просто негде, а возвращать их хлопотно и дорого», – рассказывает коммерческий директор ГК «Спецпродукт» Сергей Новицкий.

По подсчётам экспертов, морские перевозки флекситанков в 2010 году составили около 320 тыс. TEU, что на 33% больше, чем в 2009-м. А к 2014 году объёмы могут увеличиться до 500 тыс. TEU.

На российской сети в 2009–2010 годах был испытан пока только один вид вкладыша в контейнер для наливных грузов – BIG Red Flexitank. Испытания были проведены на полигоне НВЦ «Вагоны» (резкое торможение и столкновения платформ с закреплёнными на них контейнерами) и на полигоне Коряжма – Уфа (серия соударений и опытная перевозка на 1,5 тыс. км). После этого BIG Red Flexitank стал, по сути, стандартом упаковки на сети. А в январе 2011 года появилось распоряжение ОАО «РЖД» № 47р, в котором были детализированы требования к флекситанкам.

По сути, с этого момента на отечественном рынке железнодорожных перевозок может присутствовать продукция и других производителей флекситанков, соответствующая тем параметрам, которые обеспечивают



ФОТО: FORNACRU

безопасность перевозок. Пока доминируют флекситанки ЕРТ. Однако используется также и продукция TOD. Этим двум поставщикам пытаются составить конкуренцию китайские производители.

Бочки в утиль

В России на сегодня насчитывается свыше 13 тыс. грузовладельцев и трейдеров неопасной жидкой продукции, которые отправляют свои грузы в контейнерах. Всё это дорогостоящие товары: базовые и пищевые масла, виноматериалы, патока и химия. Большинство грузят свою продукцию в бочки и разноразмерную тару, которая размещается в вагонах или вкладывается в контейнеры. Однако есть обстоятельства, подталкивающие к использованию новой упаковки.

Так, перевозка пищевых наливных грузов, в том числе растительного масла, осуществляется сегодня на особых условиях в цистернах инвентарного

Во флекситанках разрешено перевозить неопасные грузы

парка, предназначенных для неэтилированных светлых нефтепродуктов. Потребность в них, по некоторым оценкам, составляет 1,6–1,8 тыс. единиц. То, что таких специализированных цистерн хронически не хватает, неоднократно отмечалось на совместных заседаниях железнодорожников с Роспотребнадзором. Операторам же содержать такой парк невыгодно из-за его низкого оборота на сети.

При этом флекситанки могут использоваться не только для перевозок, но и для создания экстренных запасов жидкостей. Так, в августе 2010 года подразделение МЧС Балахнинского района Нижегородской области попробовало доставлять воду для тушения пожаров не в цистернах, а во флекситанках. Опыт признали удачным. Более того, специалисты МЧС полагают, что подобным образом может перевозиться

по железной дороге и складироваться в районах бедствия и питьевая вода.

Аналогичные потребности – доставить и на определённый срок складировать на месте выполнения работ жидкий груз – возникают и у

При этом флекситанки могут

использоваться не только для перевозок,

но и для создания экстренных запасов

жидкостей

нефтяников при разработках новых месторождений. Только им нужна не вода, а жидкость для охлаждения бурового оборудования. Согласно подсчётам ГК «Спецпродукт», такая доставка налива во флекситанках по российским стальным магистралям может оказаться вдвое выгоднее, чем в бочках.

Свои резоны находят и у других клиентов. Поэтому список железнодорожных операторов, использующих такие вкладыши, постоянно расширяется. Среди ведущих игроков – доставить и на определённый срок складировать на месте выполнения работ жидкий груз – возникают и у

выполняются также мелкими экспедиторами, отправляющими нередко и по 1 TEU с флекситанком.

География маршрутов, как и номенклатура допускаемых к перевозкам типов жидкостей, постоянно расширяется. Если сначала транспортировки тяготели к зоне между Санкт-Петербургом и Москвой, то

теперь они охватывают Нижний Новгород, Новороссийск и Владивосток. А в 2010 году начались перевозки и в районы Крайнего Севера.

По данным коммерческого директора компании Naesaerts Intermodal NV Яна ван Донгена, стоимость фрахта на перевозки контейнеров по морю вырастет на 10–15%, по автодорогам – более чем на 20%, а железнодорожные маршруты подорожают на 4%. Это повышает привлекательность перевозок жидких химгрузов во флекситанках на комбинированных маршрутах с железнодорожной составляющей.

На Китай

В 2011 году рынок способен сделать настоящий рывок. В качестве примера можно привести динамику перевозок по заказу торгового дома «Оргхим», который в 2010-м начал отправлять наливные химические грузы в Тяньцзинь (КНР) во флекситанках. По данным РЖД, опытная перевозка составила 200 тонн. Однако уже в I квартале 2011-го погрузка выросла до 300 тонн в месяц с перспективой увеличения к концу текущего года до 600 тонн ежемесячно.

Как отмечают эксперты, переключение грузопотоков во флекситанки будет происходить в первую очередь на маршрутах с длинным плечом. Основным резервом для роста железнодорожных перевозок в такой упаковке внутри контейнеров являются грузовладельцы, которые отправляют жидкости в пластиковой таре и бочках.

По данным директора по маркетингу ООО «Экологические упаковочные технологии» Анны Саульской, в 2011 году около семи десятков предприятий готовы рассмотреть предложения о перевозках во флекситанках. Если удастся реализовать потенциал, который сложился сегодня, то на сети российских стальных магистралей среднемесячная погрузка может превысить 3,52 тыс. TEU с флекситанками.

Правда, есть некоторые сложности. Так, в отличие от зарубежных аналогов отечественный подвижной состав не снабжён амортизаторами. А при равных скоростях движения составов удары сильнее,

чем при использовании платформ западного производства. В России жёстче и нагрузки при формировании составов, когда вагоны сталкиваются с сортировочных горок.

Вместе с тем, по признанию самих грузовладельцев, перевозки во флекситанках в целом безопаснее, чем на автомобилях. Стандартные железнодорожные перегрузки, которые возникают в пути, качественные флекситанки выдерживают даже при открытых дверях контейнеров. А вот автофуры аварийные торможения или крутые виражи на высокой скорости могут и не пережить.

Что касается тарифов, то здесь можно привести такой пример. Одна компания отправляет свою продукцию на экспорт через порт на Юге России. Перевозки в собственных цистернах дешевле, чем во флекситанках, поэтому налив перекачивают из цистерн в пластиковые вкладыши уже в порту для дальнейшей отправки в контейнере морем.

Иногда к такому варианту грузовладельцы вынуждены прибегать по другим причинам, к примеру из-за разнотечности в российских и международных стандартах. Во флекситанках разрешено перевозить неопасные грузы. Но на отечественных железных дорогах и у морских перевозчиков – свои критерии оценки. Зарубежные сюрвейеры считают опасными ядовитые вещества, жидкости, разъедающие полиэтилен и выделяющие внутри герметично закрытой ёмкости пары, способные при ударе воспламениться (так называемый коэффициент вспышки). В России степень опасности определяют, сравнивая новые жидкости с известными аналогами, а также могут исходить из затрат, которые требуются на ликвидацию последствий разливов на железнодорожном полотне в случае аварий. В результате возникают казусы: по сети РЖД базовые, минеральные масла перевозить разрешается (они составляют 61,9% от всех перевозок во флекситанках), а индустриальные – нет. В свою очередь, для морских перевозок всё это одинаково безопасно независимо от вида нефтепродуктов.

ДМИТРИЙ ЩЁГОЛЕВ

СОТРУДНИЧЕСТВО

Одна страна – одна дорога

«ПРОСТРАНСТВУ 1520» МОЖЕТ БЫТЬ ПОЛЕЗЕН ОПЫТ ЕВРОСОЮЗА

В ПОСЛЕДНЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ПРОШЛИ ГЛУБОКИЕ СТРУКТУРНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ.

В отличие от ранее действовавшей модели международных железнодорожных перевозок, основанной на сотрудничестве интегрированных национальных железнодорожных компаний, которые на принципе солидарной ответственности обеспечивали перевозку груза от станции отправления до станции назначения, в настоящее время развивается свободный рынок с множеством участников, конкурирующих между собой.

Этот процесс был инициирован Евросоюзом, но подобные идеи постепенно оказывают влияние на страны, не входящие в ЕС. Конкуренция внутри железнодорожной отрасли стимулирует рост грузовых перевозок только в тех странах, где и финансирование железной дороги, и плата за пользование инфраструктурой находятся на соответствующем уровне, в том числе по отношению к другим видам транспорта. В ином случае конкуренция сказывается отрицательно. Надеюсь, политики других стран пожелают ознакомиться с результатами ЕС в области либерализации железнодорожного транспорта, прежде чем принимать подобные решения. Вопрос множественности участников рынка, соответствующая терминология и принципы взаимодействия пока не отражены в Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) – основном нормативном документе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) по условиям заклю-



ФОТО: ПЕТЯНКИ

чения и выполнения договора о перевозке грузов железнодорожным транспортом на Евразийском пространстве.

В результате ревизии СМГС, которая приближается к концу, эта проблема должна быть решена.

Доступ к вагону как к основному средству железнодорожных грузовых перевозок в значительной степени определяет возможность развития рынка.

Крупные промышленные предприятия уже с 90-х годов приобретали или частично арендовали вагоны. Известно стремление определённых железных дорог вообще отказаться от эксплуатации инвентарного парка и предложить клиентам свои вагоны на правах приватного парка с оформлением порожнего возврата по накладной. В ЕС, например, уже несколько лет нет различий между грузовыми вагонами по признаку принадлежности или собственности, и от этого клиент, видимо, не пострадал.

Идеи Евросоюза оказывают влияние на страны, не входящие в ЕС

На просторах СНГ, однако, следовало бы сначала тщательно проанализировать, как отказ от инвентарного парка скажется на доступности вагонов под погрузку для клиента, количестве порожнего пробега и в итоге на стоимости перевозок.

Есть опасение, что такой подход, который вместе с существующей системой планирования усложняет приём груза к перевозке, заставит грузоотправителей искать альтернативные способы доставки. Так как в ОСЖД начата работа над ревизией договора о правилах пользования грузовыми вагонами, мы ожидаем от заинтересованных сторон соответствующих предложений для формирования нормативов, отражающих актуальное положение дел.

КАЛЬМАН ШОМОДИ,
СЕКРЕТАРЬ КОМИТЕТА ОРГАНИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Комплексный анализ

УЧЁНЫЕ ОПРЕДЕЛИЛИ РЕЗЕРВЫ ПОВЫШЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ 30% ЛИНИЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ 80% ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, ИСЧЕРПАНА, И ПО МЕРЕ РОСТА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКИ ЭТА СИТУАЦИЯ БУДЕТ УСУГУБЛЯТЬСЯ.

По мнению заместителя председателя Объединённого учёного совета ОАО «РЖД» Алексея Соколова, повышение эффективности железнодорожного транспорта требует системного подхода к определению ключевых технических и технологических проблем.

В связи с этим Объединённый учёный совет ОАО «РЖД» инициировал разработку «Свода технических и технологических проблем железнодорожного транспорта, ограничивающих его развитие», или «Красной книги».

Главной задачей этого документа является выявление всего комплекса проблем, оказывающих заметное влияние на достижение экономической эффективности и безопасности отрасли, а также объективное ранжирование проблем с целью определения их приоритетности.

Проведённый специалистами тщательный анализ работы подвижного состава по-



ФОТО: ПЕТЯНКИ

Новые технологии увеличат эффективность работы отрасли

казал, что даже у самых современных вагонов, создаваемых предприятиями стран СНГ, есть существенные резервы повышения эффективности.

Учёные разработали метод оценки подвижного состава с точки зрения эффективности железных дорог в целом и рассмотрели различные инновационные решения в области вагоностроения.

Применение этого метода к современным конструкциям полувагонов показало, что резервы повышения эффективности по использованию погонной нагрузки составляют около 30%, а по габарит

риту размещения груза – 60%. Только за счёт новых вагонов и транспортных технологий можно увеличить эффективность работы железных дорог на 40–50%. При этом сопоставимое повышение пропускной способности за счёт развития инфраструктуры потребует капитальных затрат в размере 10–12 трлн руб.

Среди инновационных решений, дающих большой эффект, переход на восьмисосные конструкции вагонов, использование максимального габарита погрузки (при перевозках угля), а также переход на габарит Тпр.

Кроме того, значительных результатов можно добиться за счёт применения высокопрочных сталей или алюминиевых сплавов в конструкциях полувагонов, а также использования межтележного пространства для погрузки продукции.

Как показали расчёты, в целом указанный комплекс мер позволяет сократить число поездов, необходимых для доставки грузов в полувагонах, в два раза.

А пропускную способность сети на важнейших направлениях можно повысить на 36%.
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Последнее слово за врачом



В районной поликлинике за лечение платить не придётся

– Пишу вам от лица пенсионеров-инвалидов, проработавших по 20–40 лет в вагонном депо станции Барнаул Западно-Сибирской дороги. С этим депо (сейчас это только участок) связана вся наша жизнь. Всякие были времена: приходилось и в деревянных вагонах ездить, самим грузить уголь, работать по три проводника на два вагона, а в летнее время и вообще по одному. Но мы не жаловались, трудились на совесть. А теперь вот оказались, что называется, не у дел. В своей же поликлинике нам отказывают в бесплатных уколах, в больнице согласны обслуживать только за деньги. Я сама перенесла два инсульта. Когда случился сердечный приступ, с трудом удалось попасть в стационар, при этом врач сказала, что пожилые люди просятя в больницу только из-за бесплатного питания. Обидно слышать такое. Нас, оказавшихся в этой ситуации, очень много, а помощи, выходит, ждать не от кого?

Анна Митина и ещё двадцать подписей

– Уважаемая Анна Семёновна! В Коллективном договоре ОАО «ФПК» на 2010–2011 годы неработающие пенсионеры ОАО «ФПК» обеспечиваются бесплатной медицинской помощью в учреждениях здравоохранения в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования, то есть в городских поликлиниках и больницах. В негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» неработающим пенсионерам ОАО «ФПК» предоставляется дорогостоящее лечение в соответствии с перечнем услуг, определяемым в пределах выделенных компанией финансовых средств. Оплата лечения производится через Благотворительный фонд «Почёт». Решение о выборе и проведении методики лечения заболевания принимает врач. В случае если выбранная методика относится к высокотехнологичным видам медицинской помощи, неработающий пенсионер ОАО «ФПК» госпитализируется, и оплата лечения производится за счёт средств компании, если нет – то лечение в НУЗ ОАО «РЖД» проходит на коммерческой основе. Кроме того, неработающим пенсионерам ОАО «ФПК» может быть оказана разовая материальная помощь на приобретение дорогостоящих лекарственных препаратов.

Людмила Паристая, начальник управления персонала и социального развития ОАО «РЖД»

Продолжение темы

«Зайцам» табло не нужно

Шагать в ногу с прогрессом мешает неосознанность пассажиров

В «Гудке» от 19 июля 2011 года был опубликован материал по обращениям на «горячую линию» под названием «А я за пуговицы отвечаю». Мы получили ответ из ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания» с рассказом о том, что делается, чтобы улучшить качество обслуживания пригородных пассажиров.

Информирование пассажиров – тема актуальная. Наша компания уделяет этому большое внимание. За два года её существования сделано немало. Разработана по единому образцу информация для пассажиров, на четырёх станциях – Петровско-Разумовское, Ховрино, Химки и Крюково – установлены электронные табло, а в вагонах электричек размещены схемы полигона деятельности компании и правила перевозок.

Сегодня на выбор пассажира предоставлено не менее четырёх источников информации: бумажные носители, Интернет (сайт ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания»), телефон «горячей линии», а также электронные табло. На Ленинградском вокзале столицы введены в опытную эксплуатацию мониторы, отражающие информацию о движении ближайших четырёх поездов. Компания обратилась с просьбой увеличить количество электронных табло в Дирекцию пригородных перевозок «Транском», и та ответила согласием. В результате до конца 2011 года запланирована установка 22 электронных табло на участках Москва – Тверь.

Понятно, что надо шагать в ногу со временем, но пока мы не можем отказаться полностью и от информации на бумажных



носителях. Причин две: финансовые возможности и целесообразность. Разумнее в первую очередь установить электронные табло на станциях с большим пассажиропотоком – более 2000 человек в сутки. А на станции Рижская, например, он на порядок меньше. Поэтому в ближайшей перспективе наряду с электронными средствами информации будут использоваться и бумажные носители. Следует отметить, что ОАО «МТ ППК» планирует закупку и установку для них новых стенов. Кроме того, в будущем все пассажиры, приобретая абонементные билеты, станут получать календари с расписанием пригородных поездов в качестве приятного дополнения.

Немного забега вперёд, раскроем и небольшую тайну: уже прорабатывается проект СМС-оповещения пассажиров. Когда он будет запущен, каждый желающий сможет узнать расписание движения своего поезда, набрав несложный номер по мобильному

У информационных стенов важность достоинство – они не «глючат»

телефону. Есть у компании планы и в отношении использования ГЛОНАСС. Но эти и другие проекты надо подкрепить техническими и финансовыми ресурсами. А если пассажиры будут и дальше ездить в электричках «зайцами» и заниматься вандализмом, то деньги уйдут на погашение убытков, а новые проекты могут не увидеть свет.

Компания настроена на конструктивное взаимодействие с пассажирами. «Мы вместе должны пройти путь от ситуации, которую мы унаследовали вместе с извечным комплексом проблем, к современному, удобному и отвечающему самым высоким требованиям пригородному пассажирскому комплексу», – говорит генеральный директор ОАО «МТ ППК» Евгений Хмелевский.

Анна Мальчевская, пресс-секретарь ОАО «МТ ППК»

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Мимо брака не пройдут

Почему по новой системе премирования работник отвечает за результаты деятельности всего предприятия



На размер премии каждого работника влияет результат работы всего коллектива

фактического размера премий, которые будут выплачены работникам. Этот расчёт строится на основе утверждённых условий премирования», «ключевых задач предприятия», «индивидуальных показателей работника (группы работников)».

Фактический размер премии определяется на основании выполнения утверждённых показателей премирования согласно отчётности. Данной работой занимаются инженеры по организации и нормированию труда (специалисты по труду). Начисление премии работникам производится на основании приказа руководителя предприятия.

Любой работник в случае несогласия с размером начисленной ему премии может обратиться в комиссию по вопросам премирования, которые созданы на каждом предприятии. Цель работы этих комиссий как раз и состоит в том, чтобы разрешать спорные вопросы начисления премий, рассматривать возможные изменения в перечень показателей премирования для конкретных должностей или профессий. В случае несогласия с решением комиссии по вопросам премирования предприятия работники могут обратиться за разъяснениями напрямую в отдел организации и оплаты труда региональной дирекции функционального филиала ОАО «РЖД», центральной дирекции – филиала ОАО

«РЖД» (в службу организации и оплаты труда железной дороги) по принадлежности.

– Почему я должен отвечать не только за результат своего труда, но и за результат работы бригады и всего предприятия?

– Действительно, в новой системе премирования показатели II уровня («ключевые задачи предприятия») устанавливаются в зависимости от задач, поставленных перед предприятием, и едины для всех его работников. Эти показатели связаны в основном с финансовыми и производственными ре-

зультатами и направлены на усиление материальной заинтересованности каждого работника в повышении эффективности работы его предприятия. И это вполне справедливо – ведь если предприятие не будет экономно расходовать свой бюджет, откуда возьмётся деньги на выплату тех же премий? Перерасход по одной статье бюджета обязательно скажется на другой. И так по цепочке дойдёт до премиального фонда, который тоже часть бюджета. Таким образом появляется коллективная ответственность работников за общие результаты.

Влияние показателей второго уровня на размер премии зависит от уровня должности и прямо связанной с этим ответственности работника. Так, у рядовых рабочих это влияние минимально, их премия всего на 20% зависит от общих результатов работы предприятия. А вот у руководства предприятия вес показателей второго уровня при расчёте премии увеличивается до 70%. В то же время нельзя сказать, что общие успехи совсем не зависят от работника. Он, как минимум, может вовремя отметить недостатки в работе своих коллег и тем самым предотвратить возможные сбои в общей работе.

– Может ли при введении трёхуровневой системы премирования снижаться реальный размер премии у конкретных работников?

– При переходе на новую, трёхуровневую систему премирования работников филиалов ОАО «РЖД» не ставилась задача снижения расходов на персонал. Базовые премии для работников должны были устанавливаться в тех же размерах, что и ранее, или на уровне фактически выплаченной премии в предшествующем году. Отдельные случаи снижения премий работникам некоторых должностей или профессий связаны не с новой системой премирования, а с невыполнением основных производственных показателей, являющихся и показателями премирования.

Подготовила Светлана Коваль

В досье

Пример основных элементов корпоративной системы премирования с учётом трёхуровневого подхода

I уровень	Условия, определяющие право работников филиалов ОАО «РЖД» на начисление премии	Степень обеспечения безопасности движения поездов Соблюдение техники безопасности и охраны труда Соблюдение правил пожарной безопасности
II уровень	Показатели премирования, характеризующие результативность производственно-хозяйственной деятельности предприятия в целом	Выполнение планового задания по объёму перевозок Непревышение плана расходов на перевозках
III уровень	Показатели премирования, характеризующие результативность индивидуальной деятельности работников	Непревышение нормы остатка неисправных вагонов в текущем отцепочном ремонте Выполнение норм общего простоя грузовых вагонов в текущем отцепочном ремонте

Благодарность

На порядок богаче

Дальновидность руководителя увеличила прибавку к пенсии подчинённых

Добрый день, уважаемая редакция газеты «Гудок»!

Внимательно прочитав статью «Изыян души» (№ 91 от 31 мая 2011 года), в которой говорится о чёрствости в человеческих отношениях, решил и от себя кое-что добавить в ответ на заданный автором вопрос: «Есть ли в сегодняшней нашей жизни место для души?»

Благодаря одному доброму человеку, а именно Галине Алексеевне Харитоновой, заместителю (в то время) начальника по кадрам и социальным вопросам Ульяновской дистанции СЦБ Куйбышевской дороги, я ныне живу (и материально, и духовно) на порядок лучше своего пенсионерского окружения. А дело в том, что именно она в 2003 году уговорила весь наш линейный производственный участок вступить в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», дабы мало-мальски обеспечить себе в дальнейшем достойную старость.

Поначалу многие скептически восприняли подобную заботу о нас, простых смертных, каким-то тогда ещё малоизвестным фондом. В только что завершившихся лихих 90-х люди были глубоко разочарованы в социальной справед-



Когда старость в радость

ливости по отношению к себе со стороны каких бы то ни было организаций, включая и государство с его широко известными реформами. Однако Галина Алексеевна убедила весь коллектив цеха, что при любом, даже неблагоприятном, исходе наши небольшие ежемесячные вклады из зарплаты и заботе я все эти годы считая себя материально вполне обеспеченным пенсионером

России: вдобавок к государственной пенсии имею собственную прибавку от НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». И, не в обиду будет сказано моему бывшему сослуживцу, который проигнорировал дельное предложение руководителя, считаю себя гораздо богаче его.

В заключение добавлю: не только наш цех, но, уверен, и весь коллектив дистанции, включая дальние и ближние линейные станции и разъезды, куда она неоднократно выезжала, ощутил на себе заботу своего дальновидного начальника и искренне признателен Галине Харитоновой за своевременный и полезный совет. Такой уж не безбеспокойный характер и метод работы – предпочитает общаться с людьми не в офисе, а непосредственно на их рабочих местах. И, поверьте мне, народ ценит это.

Хотелось бы также выразить нашу искреннюю благодарность всем работникам НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», которые проявляют неустанную заботу о своих вкладчиках, и пожелать им долгих лет жизни и дальнейшего процветания.

Н.Сафин, бывший электромеханик СЦБ станция Охотничья

Закон

Качество как привилегия

Защитникам потребителей урезали права

Контролировать производителей и продавцов товаров теперь будет только Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека (Роспотребнадзор).

Полномочия ведомства расширились с 1 августа с вступлением в силу федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросам осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Согласно документу, теперь федеральные органы исполнительной власти будут контролировать лишь соблюдение закона о техническом регулировании. Все полномочия по защите прав потребителей переданы Роспотребнадзору. Собственно, эта миссия заложена в самом названии ведомства, однако в действующем законодательстве этот момент был прописан не чётко, поэтому, когда Роспотребнадзор пытался контролировать какую-либо отрасль, бывало, что ему «указывали на дверь».

Неотрегулированных нюансов в действующих нормах было достаточно. Например, новая редакция закона освобождает потребителей от уплаты госпошлины в случае обращения в суд. Это значит, что финансовые расходы будет нести не покупатель, а тот, кто продал ему некачественный товар. До принятия поправок в большинстве случаев так и было, но теперь этот момент прописан законодательно.

Помимо прочего, Роспотребнадзор теперь будет составлять и ежегодный отчёт о защите прав потребителей, а также вести статистику и анализ случаев причинения вреда человеку.

Общественные организации, напротив, теперь не смогут контролировать соответствие качества товаров или услуг государственным нормативам. Прежде они в любой момент по заявлению потребителя могли провести проверку в любой торговой организации, а если находили нарушения, то составляли акты и направляли их уже для рассмотрения либо в Роспотребнадзор, либо в суд. Теперь же многочисленным обществам защиты прав потребителей оставили лишь право информировать госорганы о нарушениях, с жалобами на которые к ним обратились потребители.

Как считает юрист Московского общества защиты прав потребителей Алексей Бобров, новый закон – настоящий удар и по правозащитному движению, и по праву граждан на качественные товары и услуги. «Роспотребнадзор и все его территориальные органы физически не смогут провести проверку качества продукции на всей территории страны, – прокомментировал он «Гудку» изменения полномочий. – Никаких других федеральных органов, которые обладали бы такими специфическими функциями, у нас нет, их уже давно расформировали. Производителям и продавцам теперь предоставлен очередной карт-бланш для того, чтобы продавать некачественную продукцию».

Между тем закон был принят не в последнюю очередь потому, что сейчас появилось множество объединений, которые прикрываются названиями общественных организаций. На самом деле они занимались элементарным вымогательством: находили недостатки и обещали не жаловаться за определённую плату. По словам Алексея Боброва, одна из таких «липовых» организаций возникла под названием общества, в котором он работает. Но не допускать лжезащитников в сферу услуг должно Министерство юстиции, которое регистрирует все общественные объединения и вправе их проверять. Однако при принятии закона этот момент не учли и просто урезали все поголовно общества в правах. Теперь они смогут потребовать у продавца только те документы, кото-



В вопросах защиты своих прав покупатель часто остаётся один на один с недобросовестным продавцом

рые вправе запросить любой потребитель – информацию о товаре или услуге и сертификаты соответствия. Ни накладные, ни бухгалтерские документы теперь им никто не покажет.

Поэтому, по оценке юриста, изменения в законодательстве могут привести к ухудшению качества продаваемой продукции и оказываемых услуг. «По

безопасности большого количества граждан», – объясняет Алексей Бобров.

В то же время председатель правления Международной конфедерации обществ потребителей (КонфОП) Дмитрий Янин считает, что проблема контроля на потребительском рынке существует из-за того, что Роспотребнадзор находится в подчинении Минздравсоцразвития. И когда на правительственном уровне идёт согласование каких-либо вопросов, ведомство из этого процесса исключается, отсюда и неважное качество регламентирующих доку-

Обществам защиты прав потребителей оставили лишь право информировать госорганы о нарушениях, с жалобами на которые к ним обратились потребители

закону о гарантиях свободы предпринимательской деятельности официальные, плановые проверки госорганы могут проводить только один раз в два-три года. Мало того, о ней проверяющие должны заблаговременно предупредить. А для внеплановой нужно разрешение прокуратуры. Практика показывает, что надзорный орган её выдаёт, только когда речь идёт о

ментов. По мнению эксперта, Роспотребнадзор должен иметь такой же статус, что и Федеральная антимонопольная служба, а штрафы за нарушение прав потребителей должны увеличиться. В таком случае и ситуация с правами потребителей, и надзор за потребительской сферой станут существенно лучше.

Анастасия Мурзина

Есть мнение

Анастасия Борисова, агент системы фирменного транспортного обслуживания линейного агентства ФТО Новокуйбышевская:

– С одной стороны, обращаться в общественную организацию удобнее, чем в надзорное ведомство, с другой – Роспотребнадзор для того и существует, чтобы защищать права потребителей. Гарантий того, что тебе помогут в конфликтной ситуации, когда ты сталкиваешься с некачественными товарами или услугами, в обоих случаях нет никаких. Конечно, отстаивать свои права необходимо, но бывает так, что в этом попросту нет смысла – тратить время и нервы из-за пачки просроченного товара по меньшей мере нецелесообразно.

Законодательно надо регулировать не столько защиту прав потребителей, сколько предмет этих прав – производство и продажу товаров, чтобы тому, кто продаёт, было выгодно продавать отличный товар и катастрофически невыгодно продавать некачественный. У недобросовестных производителей и продавцов есть все необходимые лазейки в законах, чтобы наполнять прилавки магазинами откровенными подделками, и пока в этой сфере ничего не поменяется, говорить о правах потребителей рановато.

Образование

Добавят по принципу

Государство материально поддержит студентов перспективных специальностей

Правительство РФ учредило дополнительные стипендии для студентов и аспирантов.

Как сообщил вице-премьер Александр Жуков, со следующего года студенты и аспиранты, обучающиеся очно по специальностям, соответствующим приоритетным направлениям модернизации и технологического обновления экономики РФ, получат дополнительные стипендии.

4,5 тыс. студентов вузов будут получать по 5 тыс. руб., 500 аспирантов – по 10 тыс. руб. Ещё 1,5 тыс. стипендий по 2 тыс. руб. будет выделено для обучающихся по программе начального профессионального образования, а 3,5 тыс. стипендий – для обучающихся по программам среднего специального образования в размере 4 тыс. руб. каждая. Выплачиваться стипендия будет ежемесячно, дополнительно к основным выплатам, а назначаться – ежегодно.

Какие направления подготовки станут «особо доход-

ными», пока неизвестно: Минобрнауки до 1 октября текущего года подготовит проект перечня специальностей высшего, среднего и начального профессионального образования, специальностей научных работников, соответствующих интересам развития экономики страны, и разработает проект положения о порядке назначения новых стипендий.

Как говорится в постановлении, учреждение правительственных стипендий не потребует выделения дополнительных средств из бюджета: деньги для перспективной молодёжи будут искать в уже утверждённом бюджете Минобрнауки на следующий финансовый год.

Кроме того, как рассказал вице-премьер, уже разработан проект указа Президента РФ, которым предлагается установить ещё 3 тыс. стипендий Президента РФ, в том числе 2,7 тыс. стипендий для студентов по 7 тыс. руб. каждая и 300 стипендий для аспирантов по 14 тыс. руб.

Напомним, что базовая ставка академической стипендии для студентов вузов сейчас составляет 1000 руб., с 1 сентября она будет повышена на 9%. Она полагается тем, у кого нет «хвостов» – задолженностей в семестре. Аспиранты сейчас получают 2,5 тыс. руб. в месяц, а с начала нового учебного года размер выплаты увеличится до 3,5 тыс., для докторантов эта сумма составит 4 тыс. Со следующего года стипендия вырастут до 5 и 10 тыс. руб. соответственно.

По мнению председателя Российского профсоюза студентов Алексея Казака, существующих стипендий явно недостаточно, чтобы студенты могли нормально учиться. «Необходимо повысить академическую стипендию до прожиточного минимума, – говорит он. – Создание дополнительных стипендий, кроме базовых, благое дело, но их не так много, да и их размер оставляет желать лучшего».

Ирина Заверняева

Реформа

Уволенных много, преступников нет

В результате переаттестации без работы остались около 200 тыс. полицейских

На совещании по итогам первого этапа реформы правоохранительной системы президент Дмитрий Медведев заявил, что из органов внутренних дел уже уволено 183 тыс. человек, а в ближайшем будущем штат МВД сократится ещё на 48 тыс. человек. Всего численность сотрудников внутренних дел в стране должна сократиться на 22%.

Глава комиссии по переаттестации высшего состава милиции Сергей Нарышкин сообщил, что с 1 марта было уволено 143 из 340 генералов МВД. Из них 21 полностью не прошли переаттестацию, а остальные ушли или по состоянию здоровья, или по собственному желанию – каких-либо «компрометирующих обстоятельств» ни за одним генералом замечено не было.

Глава ведомства Рашид Нургалиев, отчитываясь о ходе реформы, подчеркнул, что более 20 тыс. уволенных из рядов МВД офицеров трудоустроены



Бывших милиционеров не судят, а помогают трудоустроиться

ведомством. «Мы это делаем, потому что мы прекрасно понимаем, что они могут не пройти переаттестацию по возрасту или по болезни, это наш святой долг. Подчеркну, что эти сотрудники были уволены без каких-либо дискредитирующих оснований», – сообщил Рашид Нургалиев.

Переаттестацию рядовых сотрудников милиции проводили почти 1200 комиссий, созданные органами внутренних

Машина времени

Новости дня

1926 год
Обер-«зайцы»

Бурно проходят базарные дни на разъезде Дубовском Р-Уральской. Множество самогонщиков налетает из соседнего села Песчанки. Бесовское это племя садится в товарные поезда и катит в Ртищево. Бригада ревёт:

– Остановку!

Останавливают поезд, «торжественно» снимают самогонщиков и трогают. Трогаются и наши

роковые «зайцы», снова садясь на поезд – уже на ходу.

Иногда даже на паровозе «заяц» сидит в роде обер-механика. И как он туда попадает – ума не приложим. Искоренить подобных обер-«зайцев» можно присылкой по воскресным дням и по средам (базарные дни) охраны. Или же организовать ловлю «зайцев» у ртищевского семафора.

2 августа

1931 год
Конкурс на лучшего прогульщика

В Курском узле начинает практиковаться новый метод борьбы за поднятие труддисциплины в виде конкурса на «лучшего прогульщика». Конкурс проводится с 10 июля по 10 августа. В качестве «премий» устанавливаются: присуждение «ордена лодыря», перевод на низшую должность,

снижение в разряде, объявление общественного бойкота и т.п.

Редакция узловой многотиражки «Свободный путь» открывает чёрную доску, через которую будет выноситься «благодарность» всем прикрывающим лодырей, прогульщиков и лежедульников.

4 августа

1936 год
«Стахановцев не было...»

Руководители депо Иваново Ярославской дороги растеряли своих стахановцев. Когда у председателя месткома спросили, сколько у вас стахановцев, он растерялся:

– Затрудняюсь ответить на этот вопрос. В списках есть сведения...

В парткоме депо сообщили, что «этим делом не занимаются», а начальник депо тоже сослался на всезнающие «списки». Списки есть, это верно. Их показания

беспристрастны. Май – «стахановцев не было». Июнь – «стахановцев не было», и так далее в том же духе.

Прекрасно, по-стахановски работают машинисты Соловьев, Снегирев, Тихомиров, Золотарев, но руководство депо не замечает своих стахановцев. В списках они не числятся, стахановцами их не считают. Не нужны они руководству. А может, руководству и должности уже не нужны?

6 августа

1966 год
Где машинисту переодеться?

В тамбурах пригородных поездов нередко можно встретить людей в грязных спецовках. Чаще всего это путейцы. В робе им как-то неловко войти в вагон и сесть рядом с опрятно одетыми пассажирами, а переодеться нигде. Летом молодёжь устраивает «раздевалки» прямо под открытым небом, за кустами живой защиты. А зимой совсем плохо. И редкое профсоюзное собрание обходится без того, чтобы путейцы не требовали строительства бытовок. Однако дело это почти не двигается с места.

Московско-Рижская дистанция выгодно отличается от своих соседей. Здесь построено четыре санитарно-бытовых помещения. Не так уж много, если учесть, что околотков девятнадцать. Но на других предприятиях и того хуже. Член местного комитета Московско-Рижской дистанции Андрей Геннадьевич Химичев горестно вздыхает, когда его просят поделиться опытом сооружения бытовок. Ещё бы, легче завод построить.

Сооружение всякого здания начинается с проекта. Обратились за нужным проектом в управление дороги – в службу пути. Ответ был кратким: помочь

не можем. Обратились в Главное управление пути. Но и там не оказалось проекта. Больше того, выяснилось, что для путейцев таких проектов вообще нет и никогда не было.

У руководства дистанции руки не опустились. Стали сами перебирать различные проекты, пока не нашли мало-мальски подходящий. Это был проект прорабовского пункта по переработке грузов.

Первое здание сооружали на станции Маныхино. Сразу же дали себя знать новые трудности с материально-техническим обеспечением. Почти всё, что нужно, не получали, а доставали.

Здание получилось неплохое. Входяшь – сушилка, далее служебные помещения, контора дорожника мастера, комната для приёма пищи. И конечно, раздевалки со шкафчиками, душ. Поэтому такие же здания появились в Нахабине, Подмосквой, в Москве. Ушло на это четыре года.

Путейцы дистанции довольны новыми бытовками. Кстати, заявлений об уходе по собственному желанию стало теперь значительно меньше. И рабочие прямо это связывают с улучшением условий труда.

5 августа

других, а с учётом обновления системы новые кадры и готовить нужно по-другому. То есть обновление нужно на уровне уже существующих учебных заведений, где готовят кадры, или же необходимо создавать новые училища для будущих сотрудников полиции», – считает Иван Нененко. Кроме того, то, как проходила переаттестация, выглядит довольно странно: уволенных много, но претензий к ним у руководства МВД нет, более того – им помогают трудоустроиваться, отметил эксперт. «Таким образом, ситуация получается парадоксальная: увольняют «плохих» сотрудников, но они всё равно «хорошие», раз их необходимо трудоустроить и никаких нарушений за ними не числится, иначе ведь были бы уголовные или административные дела. Это плохой пример для тех полицейских, которые остались на посту: мол, видите, даже если вас и уволят, то никаких репрессий не будет, о вас даже позаботятся», – подчеркнул Иван Нененко.

Константин Филатов

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

К сезону готовы



СНОУБОРДИСТКА СВЕТЛАНА БОЛДЫКОВА, ВЫСТУПАЮЩАЯ ЗА ЦСК «ЛОКОМОТИВ», ДОВОЛЬНА СБОРОМ, ДАВШИМ ЗАРЯД НА ПРЕДСТОЯЩИЕ СТАРТЫ

В швейцарском Церматте завершился сбор национальных команд России по горнолыжному спорту.

По словам вице-президента и спортивного директора Федерации горнолыжного спорта и сноуборда России Леонида Мельникова, в ходе совместных тренировок на снегу спортсмены совершенствовали технику, а также проводили занятия по общефизической подготовке. Первый международный старт в новом сезоне сборная России проведёт в рамках Открытого кубка Австралии и Новой Зеландии в конце августа – начале сентября. Программа трёх этапов Кубка состоит из соревнований по слалому, гигантскому слалому, супергиганту и суперкомбинации.

Звёзды не стареют

Ветераны футбольного клуба «Локомотив» (Москва) стали победителями июльского тура традиционного турнира «Негаснувшие звёзды. Кому за 50», прошедшего на столичном стадионе имени Эдуарда Стрельцова. На предварительном этапе в своей группе московские железнодорожники сыграли вничью с «Арбитром» (0:0) и с минимальным преимуществом – 1:0 – победили принципиальных соперников из московского «Спартака».

С четырьмя набранными очками «Локо» вышел в финал, где ему противостояли земляки из ЦСКА. Основное время поединка завершилось нулевой ничьей, ну а в серии послематчевых пенальти точнее был ветеранский «Локомотив». В составе победителей лучшим игроком тура признан многоопытный голкипер Андрей Сухарников.

Без шлема и призов

В польском Старе Яблонки прошёл турнир «Большого шлема» по пляжному волейболу. Его победительницами стали чемпионки мира бразильянки Жулиана да Сильва и Лариса Франза.

В финальном матче они победили американку Эприл Росс и Дженифер Кесси – 14:21, 21:19, 18:16. Третье место заняли бразильянки Талита Да Роча и Мария Антонелли. Россию на этом турнире представляли Екатерина Хомякова и Евгения Уколова. В итоговом протоколе они поделили с соперницами места с 25-го по 32-е.

Кайседо в строю

В понедельник в Москву прилетел эквадорский новичок футбольного «Локомотива» нападающий Фелипе Кайседо. Получив ключи от выделенного ему номера на клубной базе в Баковке, Фелипе заявил, что такие комфортные условия он видел разве что на базе лиссабонского «Спортинга». Кайседо тут же захотел принять участие в тренировке, однако главный тренер Жозе Коусейру решил, что новичку после перелёта необходимо отдохнуть. Таким образом, первый выход Фелипе на поле в форме «Локо», пока тренировочной, состоится завтра.

ВЛАДИМИР СЕМЁНОВ

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

514 840 руб.

Такую сумму тренер танцевальной группы поддержки хоккейного клуба «Авангард» (Омск) Александра Пальгова отсудила у своего клуба в качестве компенсации ущерба, причинённого ей во время матча «Авангарда» с нижекамским «Нефтехимиком». После броска одного из хоккеистов шайба прорвала защитную сетку ледовой арены и попала в голову девушке. На лечение и пластическую операцию она потратила более 400 тыс. руб. В сумму компенсации вошли также моральный вред и судебные издержки потерпевшей. Представители суда особо отметили, что ответственность за безопасность на матчах должна нести принимающая сторона.

Подготовил Владимир Суетин

Линия атаки

Третья кряду

Московский «Локомотив» одержал очередную победу



УДАР С ПЕНАЛЬТИ ДМИТРИЯ СЫЧЁВА БЫЛ НЕОТРАЗИМ

ждать «назначения даты рассмотрения дела».

Израдно нашуев в начале сезона, «Ростов» неожиданно для всех вдруг начал стабильно терять очки. Донская команда, которую в ходе межсезонья вполне справедливо относили к числу крепких середняков, любезно «дарила» их как на выезде, так и в домашних матчах. При этом на ростовских неудачах наживались не только признанные всеми фавориты, но и команды с самого дна турнирной таблицы – и нижегородская «Волга», и самарские «Крылья Советов», и «Спартак» из Нальчика. Именно поэтому совсем скоро объявил об отставке на сегодня уже экс-тренер «Ростова» Олег Протасов, а «рулить» командой в оче-

мотив» выезжал в Ростов за победой. В последнее время игроки нашей команды горят желанием не только доказать свою профпригодность новому наставнику, но и радовать красивой и результативной игрой преданных поклонников. Очевидно, они истосковались по победам, каждый новый успех воспринимается ими как настоящий праздник, и общее их желание – чтобы праздник этот не завершался.

Начало очередной победы положил капитан Дмитрий Лоськов. На 8-й минуте матча, прошедшего на ростовской арене «Олимп-2», Дима вновь решил об отставке на сегодня уже экс-тренер «Ростова» Олег Протасов, а «рулить» командой в оче-

Каждый новый успех игроки «Локо» воспринимают как праздник. И хотят, чтобы он никогда не завершался

редной раз доверили Сергею Балахнину.

Впрочем, не так давно в Ростове заметили знаменитого в прошлом форварда сборной Болгарии и испанской «Барселоны» Христо Стоичкова. Спортивные журналисты почти единогласно заявляли о том, что дни Балахнина в донской команде сочтены – по их сведениям, место главного тренера «Ростова» должен занять Стоичков. Правда, вскоре выяснилось, что легендарный болгарин ограничился лишь местом советника президента клуба, но есть все основания полагать – совсем ненадолго...

Вне всяких сомнений, одержавший две победы кряду и, как следствие, почувствовавший вкус «крови», «Локо-

ский арбитр Александр Егоров наказал хозяев за игру рукой ростовского легионера Айзека Окоронкво в своей штрафной, а Дмитрий Сычёв образцово исполнил пенальти – 2:0. Ну а за девять минут до окончания основного времени встречи Дмитрий Тарасов, вернувшийся в строй после долгого лечения, окончательно поверг трибуны «Олимпа-2» в траур – 3:0.

«Я наконец-то вышел на поле и сразу забил! А «Локомотив» победил. Получается, что сбылись сразу три мои мечты, – по окончании матча не скрывал эмоций Дмитрий. – Ну а теперь нам надо о поездке в Ростов поскорее забыть и настроиваться на следующий матч – в воскресенье нас ждёт встреча с «Крыльями Советов». Да, они идут на последнем месте, но, уверен, сдаваться нам не намерены».

Что касается остальных матчей 18-го тура, то, как и предсказывали специалисты, особых сюрпризов они не принесли. «Зенит» одолел «Спартак» из Нальчика – 1:0, «Динамо» не имело проблем во встрече с «Волгой» – 2:0. Совсем не удивила успешная игра команд из Краснодара – футбольная Россия уже привыкла к тому, что для соперников они далеко не подарок. Столичный «Спартак» не смог одолеть «Кубань» (1:1), футболисты «Краснодара» не уступили лидеру премьер-лиги клубу ЦСКА (1:1). Очевидно, нельзя считать сенсацией и результат встречи в Казани. Да, «Рубин» проиграл «Анжи» неожиданно крупно – 0:3. Но давайте помнить, что махакалинская команда – одна из самых богатых в стране и её хозяева уже сегодня всерьёз мечтают о медальях. А «Рубин» накануне выложился во встрече с киевским «Динамо».

АНДРЕЙ МЕЛЬНИКОВ

Водные виды

Небогатый улов

По числу завоёванных наград россияне оказались позади сборных США и Китая

В ШАНХАЕ ЗАВЕРШИЛСЯ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ВОДНЫМ ВИДАМ СПОРТА. ВСЕГО НА НЁМ БЫЛО РАЗЫГРАНО 66 КОМПЛЕКТОВ НАГРАД. В ОБЩЕКОМАНДНОМ ЗАЧЁТЕ ПОБЕДУ ОДЕРЖАЛА СБОРНАЯ США (17 ЗОЛОТЫХ МЕДАЛЕЙ, 6 СЕРЕБРЯНЫХ, 9 БРОНЗОВЫХ). ВТОРОЕ МЕСТО ЗАНЯЛА КОМАНДА КИТАЯ (15-13-8), ТРЕТЬЕ – РОССИИ (8-6-4).

Третья ступенька пьедестала почёта традиционно считается престижной. Впрочем, наше место вполне могло быть и более высокого – серебряного – отлива. В том случае, если бы россияне добились высоких результатов в заключительном виде программы – плавании. Но этот турнир, к сожалению, для наших спортсменов оказался провальным. В нём в общекомандном зачёте Россия стала 10-й и заняла 17-е место в олимпийских дисциплинах плавательной программы. Единственным «золотом» на голубых дорожках на дистанции 50 м на спине у нас отбилась Анастасия Зуева. В последний день соревнований в бассейне горькую пилюлю российским болельщикам слегка подсластила Юлия Ефимова, добывшая «серебро» на дистанции 50 м брассом. А также женская команда в эстафете 4x100, ставшая бронзовым призёром.

После такого небогатого улова глава Всероссийской федерации плавания четырёхкратный олимпийский чемпион Владимир Сальников уже пообещал, что по возвращении из Шанхая непременно проведёт «инструментальный анализ ситуации». Ведь до Игр в Лондоне – меньше года. И без кардинальных перестановок в тренерском штабе команды никаких успехов мы там не добьёмся.

Если же говорить о чемпионате в целом, то абсолютного результата в Шанхае – семь золотых медалей из семи возможных – добились наши синхронистки. Достойный результат с обилием призовых мест наши спортсмены показали на открытой воде и в прыжках с трамплина. Стоит отметить и «бронзу» россиянок в турнире по водному поло. По единодушному мнению специалистов, она должна была как минимум завоевать «серебро». Но во встрече с китайками за выход в финал её просто «утопили» судьи. В этом матче они готовы были удалять россиянок практически за каждое жёсткое касание мяча.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

Смешанный стиль

Остался в лидерах

Несмотря на поражение, Фёдор Емельяненко не потерял мирового признания

РОССИЙСКИЙ БОЕЦ СМЕШАННЫХ ЕДИНОБОРСТВ ФЁДОР ЕМЕЛЬЯНЕНКО ПРОИГРАЛ В ЧИКАГО ТЕХНИЧЕСКИМ НО-КАУТОМ АМЕРИКАНЦУ ДЭНУ ХЕНДЕРСОНУ.

Приятно, что на предматчевой пресс-конференции соперники отметились уважительными высказываниями в адрес друг друга. Хендерсон сказал, что он был на седьмом небе, узнав, что предстоит встреча с Фёдором Емельяненко. Россиянин похвалил внушительные габариты американца и его высокую манёвренность на ринге.

Уже в самом начале боя Емельяненко удалось сбить с ног своего визави. После чего Фёдор смело пошёл на «добивание», но вместо того, чтобы развить успех, он неосмотрительно «отдал» Дэну спину. Чем американец и воспользовался, нанеся сопернику несколько сильных ударов. В ход встречи вмешался рефери Херб Дин, признавший победу Хендерсона, притом что Емельяненко был готов продолжить сражение.

Для Емельяненко это поражение стало третьим в текущем сезоне. До боя с Хендерсоном он уступил известному мастеру джиу-джитсу Фабрисио Вердуму, проиграл матч на порядок менее титулованному бойцу Антонио Силве. После чего заявил, что с карьерой бойца ему «пора завязывать». Однако некоторое время спустя Фёдор изменил своё решение, надеясь вернуть себе звание лучшего. Напомним, что он всё ещё остаётся одним из самых титулованных бойцов смешанного стиля: является четырёхкратным чемпионом мира в тяжёлом весе по версии MMM, а также неоднократным победителем по версиям RINGS и WAMMA.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

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 №07-719219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспозвфел. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

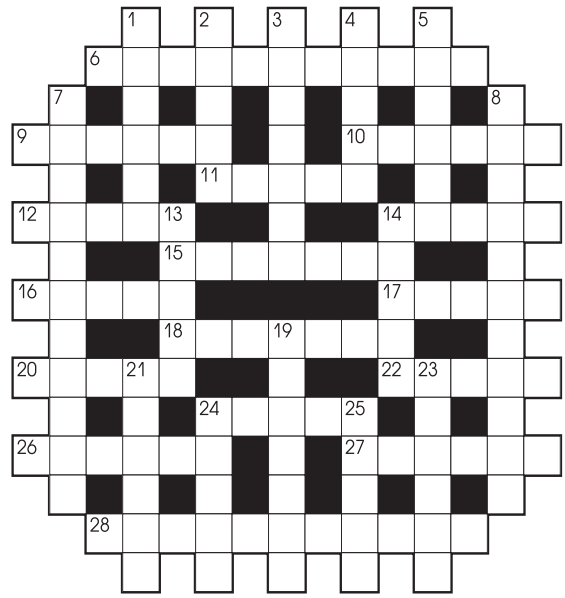
Главный редактор: Александр Ретопин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Потгорель (ответственный секретарь)
Выпускающий редактор: Анна Зограф
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Титко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Завалов | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 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.

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.
Рухомис не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 2 августа 2011 года
Номер: 134 (24854) | Тираж: 150396 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 20.05
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Паски шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066



Ответы на кроссворд за 1 августа

- Абажур.
- Репетиция.
- Яблоня.
- Ягнёнок.
- Купальня.
- Кабинет.
- Туризм.
- Мошकारа.
- Авиабилет.
- Тифлис.
11. Собеседник.
- Кресло.
- Острог.
- Гимнаст.
- Телетяник.
- Кабан.
17. Небоскрёб.
- Бандерас.
- Сатурн.
- Наковальня.
- Ямщик.
22. Казнокрад.
23. Двойка.