





ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Уехали из Ливии

Вчера утром паром со всеми сотрудниками ОАО «РЖД» и его дочерних компаний из Ливии прибыл на Мальту, в порт Валетта. На борту – около 400 человек, в том числе 123 железнодорожника. Напомним, что для организации эвакуации сотрудников компании и дочерних обществ ОАО «РЖД» за счёт собственных средств арендовало в Черногории паром. Около двух часов дня по мск Ил-62 МЧС России вылетел из мальтийского аэропорта Лука в Москву, на борту находились 126 эвакуированных из Ливии.

Внесут изменения

Министерство транспорта готовит корректировку федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы РФ до 2015 года». Сегодня пройдёт первое заседание рабочей группы по корректировке ФЦП, которая рассмотрит предложения отраслевых ведомств, в том числе ОАО «РЖД», ФГУП «Ространсmodernизация». Программа будет пролонгирована до 2019 года. «Все мероприятия, намеченные в ФЦП, сохранятся, но, возможно, появятся новые», – сообщил замначальника департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Владимир Суетин. В частности, будет рассмотрен вопрос о дополнительном финансировании строительства Кузнецовского тоннеля и ветки до порта Ванино. Также в программу будет предложено внести мероприятия по увеличению пропускной способности Транссиба, варианты развития транспортной инфраструктуры страны с учётом проведения чемпионата мира по футболу 2018 года.

Выгодный билет

В три раза выросла выручка от продажи месячных абонементных билетов для пассажиров ярославского направления Московской дороги, проезжающих более 50 км. ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» подвело первые итоги эксперимента, начатого в середине февраля. Компания снизила стоимость месячного абонемента на пригородные поезда до станций Сергиев Посад, Александров практически в два раза, установив жёсткую цену за абонемент 3,5 тыс. руб. За две недели было продано абонементов на 2580 тыс. руб., тогда как за тот же срок в прошлом году выручка составила 854,7 тыс. руб.

Обед принесут в купе

С 4 марта в поездах «Карелия» и «Калевала» начнут курсировать вагоны-рестораны высокого класса. Рестораны оснащены современным оборудованием, аудио- и видеоаппаратурой, барными стойками и обеденными залами в стиле хай-тек. Пассажирам предложат вечернее и утриннее меню. Заказывая ужин в вагоне-ресторане, клиент сможет ознакомиться с утринним меню и по желанию заказать завтрак с доставкой в купе. «Мы планируем ввести такую услугу, чтобы пассажиры ещё при покупке билета на поезд смогли заказать себе ту еду, которая им нравится», – рассказал замначальника по управлению персоналом вагонного участка Петрозаводск ОЖД Владимир Гарбузов.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОСЕДИ

Ставка на инфраструктуру

ЮКЖД НАПРАВИТ ПОЧТИ ВСЕ ИНВЕСТИЦИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

Совет директоров ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) и министерство транспорта и связи Армении согласовали план инвестиционных вложений на 2011 год.

По информации пресс-секретаря ЮКЖД Ваге Давтяна, общий объём планируемых затрат определён в размере 13,9 млрд драмов (\$ 38,2 млн). Почти вся эта сумма – 13,8 млрд драмов (\$37,9 млн) будет направлена на модернизацию инфраструктуры железной дороги. В частности, на проектно-изыскательские работы выделяется 406,8 млн драмов (\$1,1 млн), на технико-экономическое обоснование по проекту «Строительство железнодорожной линии Ванадзор – Фиолетово» – 115,2 млн драмов (\$316 тыс.). В обновление подвижного состава ЮКЖД инвестирует лишь 88,8 млн драмов (\$244 тыс.) На 2011 год приоритеты инвестиционной программы определены по следующим направлениям: безопасность движения поездов, грузоподъёмность поездов, развитие станций и модернизация железнодорожного пути и искусственных сооружений.

Как заявил министр транспорта и связи Армении Манук Варданян, с этого момента министерство будет подробно обсуждать программы ЮЮЖД, что позволит контролировать инвестиционный план и не даст усомниться в его прозрачности.

Также ЮКЖД представила в министерство транспорта и связи Армении отчёт о выполнении инвестиционных обязательств за 2010 год, согласно которому фактические затраты составили 21,275 млрд дра-

Партнёрство

Шаги навстречу

Регионы высказались за справедливую конкуренцию



ФОТО: ПИИЕТ ГОРБАЧЕВ

ОАО «РЖД» продлит соглашение по организации пригородного пассажирского сообщения с регионами, входящими в Приволжский федеральный округ, на ближайшие полгода.

Такое решение было принято на совместном совещании, которое провели президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и полпред Президента России по ПФО Григорий Рапота.

Одним из главных вопросов стало обсуждение компенсаций выпадающих доходов пригородным перевозчикам.

Уровень покрытия убытков, рассчитанных по утверждённой ФСТ и Министром методике, показывает, что в Приволжском федеральном округе он составляет всего 12%.

Обсуждая компенсации, которые необходимо выплатить в этом году, главы регионов, присутствовавшие на совещании, отмечали, что размеры убытков высоки, и высказывали сомнения в обоснованности требований железнодорожников.

В итоге решено, что региональные власти берут на себя ответственность за компенсацию расходов пригородных пассажирских компаний за

Владимир Якунин и Григорий Рапота сошлись в оценке перспектив пригородного комплекса

ближайшие полгода в объёмах, рассчитанных по предыдущему году. За это время будет проведена научная и организационная работа, для того чтобы выйти на единую позицию относительно методики расчёта уровня тарифов и их обеспечения.

– Для нас очень важно, чтобы было выработано единое понимание у руководителей субъектов Федерации и у ОАО «РЖД» с точки зрения единства задач, которые мы решаем, – отметил Владимир Якунин. – С нашей стороны – это сокращение издержек, повышение эффективности деятельности, правильное формирование статей, по которым рассчитывается тариф. С точки зрения субъекта Федерации – это правильное определение потребности в перевозках в пригороде и правильное планирование расходов на обеспечение их безубыточности.

Также, по словам Владимира Якунина, очень важно (и это впервые звучало на таком уровне), что железнодорожный транспорт по отношению к другим видам транспорта, прежде всего автомобильному,

находится в условиях нерыночной конкуренции, поскольку за инфраструктуру ОАО «РЖД» взимает плату со своих потребителей, в то время как потребители услуг автобусного транспорта от платы за инфраструктуру освобождены. За это платит государственный либо региональный бюджет.

В процессе совещания была достигнута договорённость, поддержанная главами регионов, о том, что Григорий Рапота обратится в федеральное правительство с конкретными предложениями о том, что нужно сделать для создания действительно рыночной конкуренции между видами транспорта.

Прошедшее совещание – первое из тех, которые ОАО «РЖД» рассчитывает в ближайшее время провести с каждым федеральным округом.

– Мы благодарны Владимиру Якунину за то, что он стал инициатором встречи, потому что железная дорога играет огромную роль в экономике Приволжского федерального округа, – прокомментировал итоги мероприятия Григорий Рапота.

Елена Мирошникова

Благотворительность

Талант болезни вопреки

Фонд «РАСПРАВЬ КРЫЛЬЯ!» ПОКАЗАЛ ДЕТЯМ-ИНВАЛИДАМ, ЧТО ТРУДНОСТИ МОЖНО ПРЕОДОЛЕВАТЬ С ПОМОЩЬЮ МУЗЫКИ

В первый день весны Фонд социальной помощи детям «РАСПРАВЬ КРЫЛЬЯ!» организовал необычный благотворительный концерт.

Необычность его заключалась, например, в выборе места проведения – зала повышенной комфортности на Казанском вокзале в Москве. Да и сам концерт стал трогательным праздником благодаря составу участников: как среди артистов, так и среди зрителей были дети, имеющие проблемы со здоровьем, – те, кому общество часто отказывает в праве быть полноценными членами. Во вторник вечером одни поддерживали других.

На одной сцене с талантливыми ребятами, имеющими инвалидность и собранными со всей страны, выступали участники Всемирного детского хора ЮНЕСКО, Академии хорового искусства им. В.С. Попова, Камерный оркестр Большого театра и его солисты – Александр Кадурын и Николай Диденко. Изначально задуманный как благотворительная акция, концерт перерос эти границы.

– Он станет необыкновенным событием в культурной жизни столицы, – заявила президент фонда «Расправь крылья!»



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

На концерте «Расправь крылья!» юным солистам аккомпанировали маститые музыканты

Анна Аббасова, открывавшая вечер. – В потрясающе красивом зале перед вами выступают потрясающе талантливые артисты.

Поднимаясь к куполу, чистые детские голоса (некоторые ребята приехали, чтобы спеть, даже несмотря на плохое самочувствие), расширяли зал Казанского до размеров Большого театра. Казалось, эти дети могут всё. Несмотря на инвалидные коляски, отсутствие зрения, несмотря на ежедневные процедуры, включающие до 10 уколов в день, они находят силы развивать свой дар.

СИТУАЦИЯ

Тариф «Безопасный»

ПРЕЙСКУРАНТЫ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕ УЧИТЫВАЮТ РАСХОДЫ НА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ЭКСТРЕМИСТАМ



ФОТО: ИРИНА ГОРБАЧЕВА

Министерство транспорта предлагает с 2013 года включать в тариф на пассажирские перевозки расходы на обеспечение безопасности пассажиров. Федеральная служба по тарифам считает, что это решение невозможно принять без детального расчёта стоимости антитеррористических мероприятий.

Предложение Минтранса о включении в тариф антитеррористической составляющей было направлено вице-премьеру Сергею Иванову в конце февраля. Об этом «Гудку» сообщила заместитель руководителя пресс-службы ведомства Любовь Бритвина. По её словам, пока ни о каких предварительных расчётах говорить нельзя, речь идёт «лишь об идее, которая ещё требует обсуждения».

Несколько раньше ОАО «РЖД» направило в правительство свои предложения, в которых предлагалось учитывать расходы на антитеррористическую безопасность как в грузовых, так и в пассажирских тарифах. Нынешний закон «О транспортной безопасности» требует, чтобы безопасность на вокзалах и в целом на сети занимался сам перевозчик, соответственно за свой счёт устанавливал и необходимое оборудование.

По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, он поддерживает предложение Минтранса о том, что сборы на обеспечение безопасности могут включаться в стоимость билета, но с небольшой оговоркой. Сегодня количество пассажиров, перевозимых в пригороде,кратно превышает их число в дальнем сообщении. Для последних стоимость дополнительных услуг в полтора, даже в три процента, будет не очень существенной, тогда как

ОАО «РЖД» в год тратит на безопасность 11 млрд руб.

в пригородных перевозках рост тарифов уже достиг предельного значения. Как пояснили в департаменте безопасности ОАО «РЖД», расходы именно на антитеррористическую деятельность в тарифы не заложены. Прейскуранты на грузовые и пассажирские перевозки формировались задолго до того события, которое произошло в Домодедове, и в них закладывалось понятие транспортной безопасности лишь в техническом аспекте.

Сейчас компания в год тратит на транспортную безопасность 11 млрд руб., привлекая внебюджетную охрану и частные охранные предприятия. При этом 4,5 млрд руб. идёт на новые технические средства, а ещё 250–300 млн – на модернизацию старого оборудования.

В Федеральной службе по тарифам «Гудку» сообщили, что в разработке предложений Минтранса и РЖД не участвовали и сами ждут более определённой позиции Минтранса.

«Мы направили в правительство свои предложения, их суть состоит в том, что Минтранс должен определить необходимые стандарты безопасности для каждого типа вокзалов, рассчитать, сколько это стоит, и определить, в какую составляющую тарифа их заложить», – говорит начальник управления транспорта ФСТ Виктор Квитко. Он пояснил, что пассажирский тариф состоит из инфраструктурной, локомотивной, вагонной и вокзальной составляющих. Только после определения стандарта и расчёта стоимости дополнительных мероприятий и решения о включении их в тариф можно будет говорить о том, насколько повысятся цены на билеты.

Сергей Плетнёв

будет предоставлена самим ребятам в самое ближайшее время. Для юных зрителей концерта фонд «Расправь крылья!» организует прослушивание во Всемирный детский фонд ЮНЕСКО – оно состоится 23 апреля в Москве, в Центральном доме культуры железнодорожников.

– Только такая компания, как ОАО «РЖД», может собрать большое количество детей в одном зале и организовать апрельское прослушивание, ведь, помимо трудностей в организации, это ещё и очень дорого, – заявил со сцены Владислав Тетерин. – А потому не упустите шанс, помогите ребёнку раскрыть свой талант.

Чтобы записаться на прослушивание, родителям надо позвонить в «Расправь крылья!», а также снять аудио- или видеолента, президенте фонда «Мир искусства», который посвятил жизнь поиску в российской глубинке одарённых ребят с ограниченными возможностями и организации их совместных выступлений с великими музыкантами. И ещё заметил, что концерт – уникальная возможность для родителей увидеть, что их дети могут больше, чем кажется на первый взгляд.

Возможность попробовать свои силы в искусстве вокала

Екатерина Данилова



Конкурс

Весенний призыв

Молодёжи предлагают помериться идеями

Стартовал конкурс инновационных проектов «Новое звено-2011» для железнодорожной молодёжи.

Организатор – Центр молодёжных проектов РЖД – поставил задачу привлечь как можно больше молодых к инновационным изменениям в отрасли. По традиции конкурс пройдёт в три этапа: первый будет дистанционным, а второй отборочный и финал пройдут на Слёте молодёжи РЖД. К участию в конкурсе допускаются проектные команды (не более трёх человек), состоящие из работников компании, ДЗО, а также студенты, аспиранты и преподаватели вузов в возрасте до 30 лет. До 17 апреля участникам нужно разместить проекты в «Системе 4i» – инкубаторе инновационных идей, доступном по адресу в Инtranете: <http://4i.gvc.oao.rzd>. Экспертиза проектов на первом этапе будет производиться именно здесь. «Главные критерии оценки – это реалистичность проекта, экономический эффект, глубина проработки идеи, актуальность и новизна», – отметил руководитель Центра молодёжных проектов Станислав Сутак. Как отмечают конкурсанты прошлых лет, «Система 4i» очень удобна. «Она стала настоящим архивом предложений – можно обращаться к опыту предшественников, чтобы выполнить проект на высоком уровне. Также это площадка для общения с коллегами и экспертами, возможность напрямую получать консультации и дорабатывать проект», – говорит ведущий инженер отдела реформирования ОЖД Екатерина Сапсай, ставшая призёром конкурса «Новое звено» в 2010 году.

Ирина Заверняева

Справка «Гудка»

Конкурс «Новое звено» проводится в четвёртый раз. С 2008 года в нём приняли участие более 2,5 тыс. молодых работников отрасли и представителей вузов, было разработано свыше 850 проектов, более 90 – получили поддержку руководства ОАО «РЖД». 77 авторов проектов прошли стажировки в Германии и Испании.

Технология

Поездка с гарантией

Локомотивы со Знаком качества подтвердили свою надёжность

На линию вышел восьмой электровоз с гарантией безопасности, отремонтированный в локомотивном депо Вологда СЖД. За полгода эксплуатации машин эта технология отлично себя показала: отказов технических средств по вине ремонтников не было.

На юбку ВЛ80с-2062 нанесён своеобразный Знак качества – пятиугольник с логотипом РЖД. Он свидетельствует о том, что ремонтники гарантируют высокое качество подготовки машины к эксплуатации. Все двери высоковольтных камер, ведущие к основным узлам локомотива, опломбированы. Локомотивной бригаде почти наверняка не придётся устранять неисправности во время поездки – все узлы будут работать надёжно, вмешательства в электрическую схему не потребуются.

«За полгода эксплуатации электровозы гарантированной безопасности отлично себя показали», – рассказал начальник эксплуатационного локомотивного депо Вологда Сергей Смертин. – Ни один из них не заходил на неплановый ремонт по вине ремонтников, отказов технических средств практически не было за исключением форс-мажоров, связанных с неблагоприятными погодными условиями».

Первый локомотив со Знаком качества вологжане выпустили из ремонта в июне прошлого года и назвали его «Сокол». Затем когорту именных машин пополнили «Вологда», «Ярославль» и «Харовск». На всех последующих локомотивах с гарантией решили писать «Вологда».

«Эти электровозы как самые надёжные планируем использовать для вождения грузовых поездов по твёрдым «ниткам» графика на участках Вологда – Данилов, Вологда – Шарья, Вологда – Бабаево, которые расположены на самых грузонапряжённых направлениях сети», – говорит Сергей Смертин. – Надеемся, что хорошее техническое состояние машин позволит избежать сбоев графика. Важно и то, что машинистам нравится работать на локомотивах с гарантией: сел в пункте приёма и довёз до нужной станции без всякой нервозотрёпки».

Приёмку каждого отремонтированного именного электровоза ведёт двусторонняя комиссия из представителей ремонтного



ФОТО: ЛАРИЯ СКИНЧЕНКО

На юбку локомотива наносится пятиугольный Знак качества

и эксплуатационного депо. Он выходит на линию лишь после тщательной проверки всех узлов и устранения выявленных недостатков.

«Подъёмочный ремонт таких электровозов в отличие от обычных выполняется более основательно и под особым контролем, наши работники относятся к этому

врого ремонта. Кроме того, машина проходит всестороннюю проверку на деповской испытательной станции».

Следующий, девятый, электровоз с гарантией безопасности вологжане планируют выпустить на линию 15 марта.

«До конца нынешнего полугодия постараемся довести количество локомотивов ВЛ80 со Знаком качества до двадцати, что будет составлять 10% от всего электровозного парка депо Вологда», – сообщил «Гудку» начальник

До конца полугодия количество локомотивов

со Знаком качества доведут до двадцати

серьёзно, запчасти стараемся новые ставить», – поясняет заместитель начальника ремонтного локомотивного депо Вологда Анатолий Журавлёв. – А выпускающий мастер ставит в бортовом журнале свой штамп, гарантирующий безаварийный пробег локомотива до следующего plano-

отдела подвижного состава Вологодского отделения СЖД Владимир Баландин. – А со временем, надеюсь, подтянем до их уровня надёжности и другие электровозы».

Николай Порецкий, соб. корр. «Гудка» Ярославль

Селектор

Основа будущего

>Начало | 1

Для повышения значимости руководителей региональных дирекций инфраструктуры им будет присвоен статус заместителей начальников дорог. По итогам селекторного совещания президент компании поручил руководителям инфраструктурного комплекса в текущем году разработать программу постепенного обновления и модернизации основных фондов, необходимых для содержания, реконструкции и ремонтов объектов инфраструктуры. Тем не менее основа решения стратегических задач – ежедневная работа, а успех предстоящих летних путевых работ зависит от их качественной подготовки в зимний период. В связи с этим президент напомнил, что по состоянию на 1 марта задание по заводу щебёночного балласта выполнено только на 93%. Также допущено отставание поставок деревянных шпал. В заключение совещания Владимир Якунин напомнил, что селектор проходит в преддверии весеннего праздника – 8 Марта.

«У нас в компании женщин – почти 40%. С удовольствием отмечаю, что ваша работа благотворно сказывается и на развитии отрасли. В работе женщины предлагают порой не только точные, но и изящные решения, рассчитанные на длительную перспективу. Женщины привносят в работу высокую деловую этику и культуру, добиваются весомых результатов, проявляют себя эффективными руководителями. От души поздравляю всех женщин компании, как работающих, так и наших ветеранов, с этим весенним праздником!» – сказал президент ОАО «РЖД». 5 марта в Москве в Центральном доме культуры железнодорожников состоится праздничный концерт, посвящённый Международному женскому дню.

Всеволод Колупаев



ТрансКредитБанк

С праздником  
8 Марта,  
милые  
женщины!

Поздравляем Вас с первым  
и самым нежным праздником весны  
и желаем Вам счастья, любви,  
достатка и самых солнечных дней!





Развитие

# От дороги к центру

ЗАВТРАШНЯЯ МОДЕЛЬ РАБОТЫ ОБКАТЫВАЕТСЯ НА ВЧЕРАШНИХ ОТДЕЛЕНИЯХ

>Начало|1

– Сегодня парка ОАО «РЖД» уже почти не осталось, какова реакция грузоотправителей?

– Мы подошли к такому моменту, когда хочется, чтобы парка ОАО «РЖД» как можно скорее не осталось вообще. Он как раздражитель для грузоотправителей из-за того, что чуть дешевле, чем приватный. За ним все гоняются, но обеспечить им всех желающих мы не можем.

Всем будет спокойнее, когда Вторая грузовая компания полностью развернется, клиенты станут выбирать себе партнёра без оглядки на более дешёвый парк РЖД, будут в равном положении. А здоровая конкуренция уже позволит надеяться на регулировку тарифов.

– В начале года объёмы погрузки на дороге возросли по 12 номенклатурам. Приrost шёл по строительным грузам, железной руде и цементу. Дали прибавку нефтегрузы. Есть ли тут ещё резерв?

– Сейчас на Новолипецком металлургическом комбинате строится седьмая доменная печь. С её пуском, а он намечен на июль этого года, объёмы погрузки и выгрузки должны возрасти на комбинате на треть. Реконструируется Подгоренский цементный завод, в следующем году он даст первую продукцию.

– Дорога пересекает одиннадцать регионов. Всегда ли удаётся найти взаимопонимание с властями?

– Единственная трудность – возмещения убытков от пригородных перевозок и содержания малодельных линий. Федеральным правительством запланировано выделение 25 млрд руб. на компенсацию убытков за пригородные перевозки – это для всей страны. До практического решения дело не дошло, регионы пока не получили денег, а значит, у них нет даже прогнозов по срокам и объёмам расчётов с нами. Пригородные компании работают в долг и сами копят долги за ремонт и вождение электричек. Сколько это будет длиться, зависит от Министерства финансов.

– Недавно создана пригородная компания «Черноземье». Какова её позиция на рынке перевозок?

– Пока у «Черноземья» нет лицензии на пассажирские перевозки – она только агент по продаже билетов. Оставить население нескольких субъектов Федерации без пригородного сообщения ОАО «РЖД» не могло, в среднем на дороге ежедневно курсирует 263 поезда. Поэтому пригласили «Северо-Кавказскую ППК».

Как только «Черноземье» получит лицензию, нынешний перевозчик уступит ей место. В дальнейшем же прибыльность компании будет зависеть от того, удастся ли создать чёткий и действенный механизм господдержки пригородных перевозок.

– Как строите отношения с Федеральной пассажирской компанией?

– Отношения стали деловыми, пассажирская компания платит нам за пользование инфраструктурой, а мы рассчитываемся за аренду вагонов.

Пример упрощённый, но понятный – рыночные отношения налицо. Нам важно, чтобы ФПК сохранила и приумножила достижения дороги. Поезда должны быть удобными, с современным уровнем обслуживания. Ведь, несмотря на то, что дальние пассажирские перевозки в ведении ФПК, от них зависит имидж дороги и ОАО «РЖД» вообще.

Пассажир не будет разбираться в том, что невнимательно к нему отнёсся проводник, нанятый сторонней фирмой, имеющей договор с ФПК. Он обвинит во всём дорогу. Так что в вопросах сервиса с ФПК сотрудничаем очень тесно.

– В последнее время сообщение между Россией и Украиной активизируется. Как дорога взаимодействует с соседями по приграничным поездам?

– Да, работа на пунктах перехода, особенно в части грузового сообщения, активизировалась. Если в январе и феврале прошлого года по стыкам с Южной



ЗЕРНОВЫЕ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ НОМЕНКЛАТУР ГРУЗОВ ПРОЛЕГАЮЩЕЙ ЧЕРЕЗ ЦЕНТРАЛЬНОЕ ЧЕРНОЗЕМЬЕ ДОРОГИ

дорогой на Юго-Восточную магистраль было принято свыше 90 тыс. вагонов, то в минувшие два месяца – уже свыше 111 тыс.

Естественно, это вызвало определённые трудности. Например, по стыку Валуйки возникли проблемы из-за недостаточного контингента работников Белгородской таможни. Мы обратились в Центральное таможенное управление и Белгородскую таможню с просьбой о дополнительном выделении контингента. Там обещали пополнить недостающий штат, так что эти трудности преодолеем.

Гораздо больше проблем возникает с пассажирскими поездами. И наши, и украинские проводники не всегда разъясняют людям правила пересечения

**Всем будет спокойнее, когда Вторая грузовая компания полностью развернётся, клиенты станут выбирать себе партнёра без оглядки на более дешёвый парк РЖД, будут в равном положении**

границы, некоторые просто надеются на авось и едут. В итоге поездка длится только до границы, где людей высаживают из поезда, иногда вместе с детьми.

Всё потому, что документы не в порядке. Например, папа повёз дочку к бабушке и не взял письменного разрешения у мамы о том, что ребёнка можно вывезти из страны. Таких случаев масса, и из-за каждого поезда выбиваются из графика.

Здесь выход один – вышkolить проводников по обе стороны границы. Они могут сократить время задержек хотя бы тем, что сразу будут показывать пограничникам пассажиров с проблемными документами.

– Большой поток людей, решивших добраться в олимпийском 2014 году до Сочи железной дорогой, пройдёт через Юго-Восточную. Как дорога к этому готовится?

– Главная наша задача – повысить скорость следования поездов. Важно создать для транзитных поездов

полноценную экипировочную систему в районе Отрожки и Придачи. Нужен там и комплекс по очистке биотуалетов, который исключит остановку поездов в Прибыткове и Масловке. Это существенно сэкономит время в пути.

К тому же за счёт пропуска каждого пассажирского поезда без захода на станцию Воронеж-1, где сейчас экипируются и осматриваются вагоны, время их следования по ЮВЖД уменьшится минимум на 35 минут. Для этого нужно строить вокзал и станцию Воронеж-3 на перегоне между Отрожкой и Придачей. Тем более что начало строительства было положено ещё в конце 90-х годов, и уже тогда были затрачены большие средства. При пересчёте на нынешние цены это свыше 1,5 млрд руб.

Совсем недавно – 11 февраля – губернатор Воронежской области Алексей Гордеев обсуждал возобновление строительства на встрече с президентом ОАО «РЖД»

Владимиром Якуниным. В результате сейчас прорабатывается вопрос о включении в программу компании на 2011 год проекта обоснования инвестиций по данному проекту.

Есть ещё одна проблема. Пассажирские перевозки на направлении Москва – Adler, а также на участке Рязск – Чертково обеспечиваются новыми локомотивами ЭП1м Новочеркасского завода. Однако их качество оставляет желать лучшего. Это приводит к сбоям и случаям брака с пассажирскими поездами. То же самое можно сказать и о тепловозах ТЭП70БС, поступающих из Коломны, которые работают на участке Ртищево – Кочетовка.

Рассчитываю, что в ближайшее время порядок в парке пассажирских локомотивов наведём. Наши депо активно работают с производителями. Сотрудники заводов реагируют на каждое наше замечание, разбираются на месте с проблемами. И это – залог успеха.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ

Исследование

## Световая комбинация

Учёные МИИТа сравнили различные типы энергосберегающих ламп



БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ ОСВЕЩЁННОСТИ ВОКЗАЛОВ, ПУТЕЙ, РАБОЧИХ МЕСТ, КУПЕ ВАГОНОВ И ДРУГИХ ЗОН. ПОЭТОМУ ВАЖНО ПРАВИЛЬНО ВЫБРАТЬ ИСТОЧНИК СВЕТА ДЛЯ КАЖДОЙ ИЗ НИХ.

До недавнего времени в качестве источников света в отрасли использовали, главным образом, лампы накаливания и дневного света. Внедрение энергосберегающих технологий означает переход к светоизлучающим устройствам других типов: к миниатюрным газоразрядным лампам, светодиодам, а также к порошковым электролюминесцентным конденсаторам.

Сотрудники Московского государственного университета путей сообщения сравнили основные параметры таких ламп и сопоставили их с характеристиками естественного солнечного света. Они измерили спектры свечения, координаты цветности, освещённость, создаваемую лампами, потребляемую ими мощность, время выхода на стабильный уровень излучения, электромагнитный фон, сопровождающий работу ламп.

Оказалось, что наиболее близким к естественному свету спектром свечения обладают лампы накаливания. Все фонари других типов синтезируют белый свет комбинацией красной, зелёной и синей компонент. Кроме того, у газоразрядных ламп учёные зарегистрировали и ультрафиолетовую компоненту спектра.

Освещённость, создаваемая газоразрядными энергосберегающими лампами, меньше той, которая заявлена их изготовителями. Например, лампа мощностью 11 Вт, которая должна создавать такой же световой поток, что и 60-ваттная лампа накаливания, на самом деле соответствует лишь 40-ваттной лампе накаливания. После включения

ОСВЕЩАТЬ РАБОЧУЮ ЗОНУ НУЖНО ПО НАУКЕ

энергосберегающие газоразрядные лампы не сразу выходят на стационарный режим работы. Время их разгорания составляет около 5 мин. К тому же свечение таких устройств сопровождается высокочастотным мерцанием.

Специалисты вуза не выявили заметных изменений электромагнитного фона при включении ламп всех типов. Но отметили высокую стоимость энергосберегающих излучателей. Так, цена светодиодной лампы, эквивалентной по световому потоку лампе накаливания в 25 Вт, в настоящее время составляет 1,1 тыс. руб. Кроме того, существует проблема утилизации ртутьсодержащих газоразрядных ламп, особенно для населения, привыкшего выбрасывать вышедшие из строя лампы на обычную помойку.

По мнению учёных, полная замена ламп накаливания источниками света других типов в настоящее время вряд ли оправдана. Освещать рабочее место, поверхность письменного стола, создавать подсветку для чтения книг (в ночниках и торшерах) лучше всё-таки лампами накаливания. Это касается, в частности, ламп индивидуальной подсветки в купе, которые должны быть не только миниатюрными, не создающими дополнительной нагрузки на зрение из-за небольшого светового потока и мерцания, но и не повышать фон электромагнитного поля непосредственно вблизи головы пассажира.

А вот порошковые электролюминесцентные излучатели из-за их относительно невысокой яркости лучше всего использовать для создания информационных и рекламных стендов, а также в различных указателях, в частности аварийного выхода в вагонах.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Безопасность

## После горячего лета

НЕ ВО ВСЕХ ХОЗЯЙСТВАХ ДЕЛАЮТ ВЫВОДЫ ИЗ ПРОШЛЫХ ОШИБОК



Андрей Осипов, начальник Приволжского управления Госжелдорнадзора

УПРАВЛЕНИЕ ГОСЖЕЛДОРНАДЗОРА, ВЕДУЩЕЕ НАДЗОР ЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕГИОНАХ ГОРЬКОВСКОЙ И КУЙБЫШЕВСКОЙ ДОРОГ, ПОДВЕЛО ИТОГИ РАБОТЫ В МИНУВШЕМ ГОДУ.

Было выявлено 8303 нарушения, 756 должностных лиц привлечены к административной ответственности. Чаще всего – за неисправности автоматических систем пожаротушения и пожарной сигнализации. И даже их отсутствие. Требование обо-

рудовать вновь строящуюся и проходящую заводские виды ремонта тягу такими системами действует с 1993 года. Но почему-то и в 2010-м при выборочной проверке попадалось немало локомотивов и электропоездов с неисправными системами пожаротушения. Причём нередко мы обнаруживали: как их не было в весенний комиссионный осмотр 2009 года, так в тех же самых машинах мы фиксировали ту же проблему и осенью 2010 года. Были случаи, когда мы по этой причине отставляли от эксплуатации электровозы, а их опять выдавали в работу без устранения недостатков.

Руководителей депо приходилось наказывать. Мы прекрасно понимаем: не всё в их власти. Пока положение таково, что в каждом ремонтном депо пытаются решить проблему с противопожарными системами, исходя из своих возможностей. Чёткой единой системы пока нет. А горячее лето 2010-го показало, что предупредительные профилактические меры противопожарной безопасности совсем не лишние.

Ситуация

## Соседский порожняк

МАГИСТРАЛИ С ТРУДОМ ДЕЛЯТ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

К КОНЦУ ФЕВРАЛЯ ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ДОРОГА СБАВИЛА ТЕМПЫ ОТПРАВЛЕНИЯ ГРУЗА. ПРИЧИНА – НЕХВАТКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ПОРОЖНИЕ ВАГОНЫ ОКАЗАЛИСЬ В РАСПОРЯЖЕНИИ КРАСНОЯРСКОЙ МАГИСТРАЛИ. ОДНАКО У СОСЕДЕЙ ВЗГЛЯД НА ВОЗНИКШУЮ ПРОБЛЕМУ НЕ СОВПАДАЕТ.

Как рассказал «Гудку» начальник Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Игорь Сарычев, более 6,4 тыс. полувагонов, организованных для ЗСЖД в маршруты на Восточном полигоне, осели под погрузку на Красноярской дороге.

В этом, по его словам, заключается главная причина того, что ведущая погрузочная магистраль сети несколько сбавила хорошие темпы отправления угля потребителям, набранные в январе и продолженные в начале февраля. Конечно, удовлетворять запросы клиентуры требуется всем, тем не менее, следует считаться с решением правления ОАО «РЖД», которое предписывает ЗСЖД в бюджетном задании



ТЕМПЫ ПОГРУЗКИ НАПРЯМУЮ ЗАВИСЯТ ОТ НАЛИЧИЯ ВАГОНОВ

довольно высокий план на 2011 год.

– Те 80 составов, или 6400 вагонов, Первой грузовой компании, которые остались под погрузкой на КрЖД, отрицательно сказались на объёмах перевозок основной нашей номенклатуры – каменного угля. Если в первой декаде февраля ежесуточно отправлялось 7850 вагонов, то к концу месяца не было и 7750 вагонов, – говорит Игорь Сарычев.

Организованные для ЗСЖД маршруты должны были пройти по южному стыку Кузбасса – через станцию Междуреченск. И после погрузки отправиться главным образом в

восточном направлении, на которм, кстати, тоже имеется отставание в объёмах перевозок. Однако этого не произошло.

– Дефицит поступления вагонов ПГК уже привёл к справедливому обращению руководителя компании «Межелтранс» Александра Стародубова о том, что «станции не закрываются вагонами», – поясняет Игорь Сарычев. – Вот пример: с начала февраля предприятием УК «Южный Кузбасс», входящим в данную компанию, не отправлено грузополучателям более 1200

вагонов. По его словам, альтернативы здесь нет: маршрутизированный вагон должен доходить до своего адресата.

– Только при чётком соблюдении правил игры можно достигнуть эксплуатационной работы, которая органично переплетается между всеми дорогами сети. И не лишать друг друга погрузочных ресурсов. Тем более что сегодня возможности по освоению вагонов Первой грузовой компании превышают фактическую погрузку, – заявил Игорь Сарычев.

Как пояснила «Гудку» начальник отдела коммерческой диспетчеризации Красноярского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Наталья Татарникова, решение о переадресации порожних полувагонов ПГК под погрузку угля с ЗСЖД было принято ЦФТО.

– Из-за того, что Западно-Сибирская магистраль не справлялась с приёмом порожних составов и чтобы исключить непроизводительный простой вагонов, их переадресовали на нашу магистраль. Кроме того, нам вагоны нужны

были, чтобы обеспечить утлем предприятия Министерства обороны, а также муниципальные котельные и предприятия ЖХХ Иркутской области, Приморского и Хабаровского краёв, Бурятии, где на этот момент сложилась критическая ситуация с поставками твёрдого топлива. Отмечу, что на Красноярской дороге погрузка угля в вагоны принадлежности ПГК идёт только на социально значимые объекты региона, в то же время Западно-Сибирская отгружает уголь на экспорт, – считает Наталья Татарникова.

Как пояснили «Гудку» в ЦФТО, формирование маршрутов с Восточного полигона происходит на Западно-Сибирской дороге, и Красноярская в этом случае остаётся вообще без вагонов. Поэтому для погрузки на КрЖД и снимались эти маршруты. Но проблемы, связанные с погрузкой на ЗСЖД, вовсе не в этом. Там не выполнялись плановые показатели оборота вагона ПГК. За счёт этого порожний подвижной состав не входит на Западно-Сибирскую с западного направления, отметили в ЦФТО.

ИГНАТ ВЬЮГИН



ВОПРОС ДНЯ

За счёт чего можно увеличить скорость движения пассажирских поездов?

Игорь Корчагин, технолог по тяговым расчётам, отдел разработки графика движения поездов КрЖД: – Нужно пересмотреть целесообразность некоторых остановочных пунктов. К примеру, поезд Москва – Владивосток, следующий по Красноярской магистрали, останавливается на станции Решоты. Станция малочисленная. Пассажиропотока практически нет. А тем не менее стоим и теряем время. Для скорых и фирменных поездов достаточно оставить стоянки в крупных городах и на тех станциях, где меняются локомотивные бригады. Конечно, это создаст определённые неудобства тем, кто живёт не в крупных населённых пунктах, но мне кажется, с учётом этих неудобств всё равно получится быстрее. Кроме того, на скорость движения поездов влияют и состояние пути, ремонтные работы, неграфиковые ограничения скорости на некоторых участках магистрали, а также мощность локомотива и количество вагонов в составе поезда. К примеру, на Транссибе установленная норма пассажирских вагонов 19. Но не всегда у них наполняемость 100%. Может, на каких-то направлениях будет целесообразно сократить их до 15. Тогда и пустые вагоны гонять не будем, и, соответственно, поедem быстрее.

Вячеслав Кривошеев, замначальника дирекции управления движением – начальник службы перевозок СКЖД: – В первую очередь необходимо оздоравливать инфраструктуру путевого комплекса. Кроме того, нужно обратить внимание на качество ремонта локомотивов, которое пока остаётся не на высшем уровне. Однако надо понимать, что увеличение скоростей пассажирских поездов отрицательно скажется на движении грузовых. Известно, что один пассажирский поезд снимает два грузовых, а если скоростной, то может и три снять, а ускоренный – и четыре. Для того чтобы скоростное пассажирское движение не влияло на грузовые перевозки, нужно строительство отдельного пути, но это потребует огромных инвестиций.

Александр Орлов, замначальника по эксплуатации локомотивного эксплуатационного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский: – Если у нас будут соответствовать тормоза наших составов на скорость 140 км/ч, то мы можем ехать и с этой скоростью. Но тут же ещё есть вопрос целесообразности. Если у поезда заложено до Бологого 4,5 часа пути, то зачем ему нестись, если он и со скоростью 80 км/ч придёт вовремя? Поэтому мы едем по расписанию. Если брать главный ход, например, то там есть скоростные поезда, они идут за 4 часа. А есть пассажирские, которые идут вечером. И зачем человеку, который отправился в 21 час, в три часа ночи оказываться в Москве? Поэтому поезда идут с таким расчётом, чтобы прибывать в 5.20 – 5.30, когда метро открывается. Можно рассмотреть вопрос об увеличении скорости, например, поездов, которые идут на Горький, на юг. Здесь есть смысл. Весь наш подвижной состав может ехать со скоростью 140 км/ч. Но сейчас у нас максимальная скорость – 120 км/ч. Это связано с графиком и с обеспечением тормозами состава поезда. При этой скорости тормозное нажатие должно быть 60 тонн на 100 тонн веса, а чтобы поехать 140 км/ч, должно быть уже 78 тонн на 100 тонн веса. А на Севере это больная тема: там скорость мы не повысим, так как нам не дадут сократить расписание – очень много грузовых поездов.

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

Дискуссия

Труд вне закона  
Как правильно регулировать деятельность временных работников



ФОТО: ДМИТРИЙ ЖАСКОВ

Профсоюзы и работодатели начали обсуждение поправок в Трудовой кодекс, разработанных Минздравсоцразвития. Одно из нововведений – определение понятия «заёмный труд».

Александр Сафонов, заместитель главы Минздравсоцразвития: – Сегодня работодатели в целях экономии на фонде оплаты труда пытаются закамуфлировать трудовые отношения с помощью гражданско-правовых договоров. Считаю это недопустимой практикой: к примеру, если работник на предприятии защищён законом от невыплаты зарплаты, то гражданско-правовой договор свободен от такой защиты. Вторая проблема – уклонение от выплаты страховых взносов на имя «временного» сотрудника со стороны работодателя. Также компании пытаются переложить ответственность за организацию охраны труда на самого работника: ты у меня трудишься на опасных объектах, ты и покупай средства защиты. В ТК прописан запрет на применение гражданско-правовых договоров в области трудовых отношений, но на практике это не соблюдается. Поэтому нужно сформировать процедурные возможности реагирования на такие ситуации. Мы должны признать: сегодня сформировалось два сектора рынка труда – постоянные и дистанционные, или временные, рабочие места. Несмотря на призывы некоторых экспертов, мы не намерены отменять последние. Ведь если это произойдёт, то общество останется без мойщиков окон, грузчиков для перевозки мебели, телемастеров... Просто нужно прописать типовой договор для таких работников и

Вокзал может купить услугу по уборке территории у аутсорсинговой компании, и именно она отвечает за условия труда своего работника

определить ответственных лиц за охрану их труда и специфику аттестации рабочего места.

Сергей Чаплинский, генеральный директор объединения «Желдортранс»: – Трудовые отношения регулируются Трудовым кодексом, гражданско-правовые – Гражданским. И сравнивать трудовой договор с договором на оказание услуг нельзя. Как и в любой другой отрасли экономики, организации железнодорожного транспорта заключают договоры на оказание различных услуг. Наиболее распространёнными являются договоры на обеспечение автотранспортом, обслуживание отдельных видов техники (компьютеров, кондиционеров), уборку помещений или территорий, охрану и другое. При этом люди, работающие в подрядных организациях, состоят с ними в трудовых отношениях, и, соответственно, эти организации являются работодателями и обязаны обеспечивать безопасные условия труда, выдавать при необходимости спецодежду, соблюдать Трудовой кодекс. Проблема, которую поднимает Минздравсоцразви-

тия, в практике применения гражданско-правовых договоров относится в большей степени к малому бизнесу. Организации холдинга РЖД являются законопослушными и социально-ответственными работодателями. Да, бывают случаи отклонений от тех или иных норм и у нас, но они одновременно устраняются, в том числе и благодаря контролю со стороны профсоюзов. Предложения же о возложении на организацию, которая готова оплатить услуги, обязанностей работодателя противоречат здравому смыслу. Приведу пример: вы сдаёте в ремонт телевизор и становитесь работодателем тех, кто его ремонтирует, если телемастер в этот момент заболел, должны будете оплатить его больничный. Попытка узаконить и регламентировать заёмный труд усложнит трудоустройство граждан, предпочитающих работать на непостоянной основе, приведёт к резкому скачку безработицы в стране и свёртыванию малого бизнеса. Законодательство должно стимулировать развитие экономики, создание новых рабочих мест, а не наоборот.

Справка «Гудка»

Заёмный труд – трёхсторонние трудовые отношения между компанией, частным агентством занятости и работником. Агентство принимает себе в штат человека, которого потом направляет на работу в организацию на срок от трёх месяцев до двух лет. Гражданско-правовой договор – подписывается для выполнения разовых работ. Работник не получает гарантий, которые полагаются при подписании трудового договора: выплаты зарплаты не реже двух раз в месяц, использовании отпусков и т.д. Временные рабочие места – работа на короткий срок, оформляется срочным трудовым договором.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Удобная услуга

В САМОЛЁТЕ ПАССАЖИР ВСЕГДА ПОЛУЧАЕТ ПИТАНИЕ, И ОН ВПРАВЕ ОЖИДАТЬ ЭТОГО И В ПОЕЗДЕ

Недавно в «Гудке» под заголовком «Принудительный обед» было напечатано письмо пассажира, негативно отзывавшегося о питании, включённом в стоимость проезда в поезде № 4 Москва – Кисловодск. Публикация вызвала разные отклики как железнодорожников, так и пассажиров, в том числе и этот.

Поскольку моя работа связана с частыми командировками, я нередко пользуюсь услугами транспорта как железнодорожного, так и авиационного. Волей-неволей сравниваешь сервис. Неоднократно приходилось задумываться по поводу услуги питания. Почему в самолёте при рейсе продолжительностью даже каких-то 4 часа пассажир получает полноценное гарантированное горячее питание, а в поезде такой возможности практически нет? Как правило, к поезду пассажир добирается довольно долго. И явно успеваet проголодаться. Люди попроще берут еду с собой из дома.

Но что делать командированным, которые отправляются прямо из офиса, или просто людям, которым неудобно тащить с собой отдельный баул с бутербродами? Я потащу курицу в дипломате?

Казалось бы, там, где есть вагон-ресторан, проблемы быть не может. Но только на первый взгляд. Во-первых, в самых популярных ночных поездах сразу после отправления вагон-ресторан набивается битком, поскольку все пассажиры стараются отужинать перед сном, пока ресторан не закрылся.

Мало того, что место за столиком почти наверняка придётся делить с далеко не всегда приятными соседями, так и заказ

ждать долго, так как повар – «на разрыв». Во-вторых, стоимость блюд, заказываемых по меню, довольно высока и находится на уровне московского ресторана эконом-класса. Обе эти проблемы мог бы решить гарантированный набор питания, входящий в стоимость билета. Во-первых, ужинал бы я у себя в купе с комфортом и в удобное время, во-вторых, стоимость комплексного обеда без особых изысков уж точно ниже блюд из ресторанного меню. К счастью, подобные примеры всё же есть. Не так давно гарантированный ужин мне предложили в поезде № 10 Москва – Самара. Просто, без изысков, но вполне съедобно. Можно выбрать, что будешь есть: мясо с картошкой или курицу с рисом. Мне по моей просьбе поменяли гарнир на другой. Дали коробку с чаем, джемом, специями и прочей мелочью. Причём стоимость была не очень высока. Мне кажется, человек, покупающий билет в купе, вполне сможет это себе позволить. Почему же подобных услуг так мало? Пассажиры не хотят? Ведь есть же она у авиаторов, в гостиницу, например, вообще не заедешь, не купив номер с завтраком. Так чем же железная дорога хуже? Кстати, отдельно хотел бы отметить питание, включённое в стоимость билета бизнес-класса поезда «Сапсан». Билет я покупал почти перед отправлением, других классов не было, но питание, думал, пропадёт, так как в тот момент я соблюдал пост. Меня ждал приятный сюрприз: я смог выбрать вегетарианский обед со вкусными овощами гриль. Юрий МАКИТИН Московская обл.

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОВ

Санкт-Петербург

С 8 Марта! Любви, красоты и счастья!

www.CTM.ru

Милые дамы!

Поздравляем Вас с чудесным праздником 8 Марта! От всей души желаем Вам теплой весны, яркого солнца, прекрасного настроения и только добрых перемен в жизни! Пусть во всем Вам сопутствует удача!

РЕКЛАМА

WWW.SKMOST.RU

8 Марта!

Милые дамы! В этот весенний день желаем вам солнечного настроения, цветов и комплиментов, крепкого здоровья, любви, мира, благополучия и исполнения самых заветных желаний!

ОАО «УСК МОСТ»

РЕКЛАМА



Личность

Дающая жизнь

Дорожный врач  
ЗАСЛУЖИЛА ПРИЗНАНИЕ  
ИНОСТРАННОЙ ДЕРЖАВЫ



И сегодня Тамара Волкова не сидит дома – ходит на компьютерные курсы, осваивает электронную почту, чтобы общаться с друзьями

Среди наград ветерана санитарно-врачебной службы КЫШЖД, в прошлом главного акушера-гинеколога магистралей Тамары Григорьевны Волковой есть одна необычная. Благодарственное письмо правительства Кубы.

Дело было так. В Пензенскую больницу поступила иностранная студентка. На четвёртом месяце беременности. Ситуация осложнилась врачебной ошибкой. Требовалась операция. Из Куйбышева вызвали Волкову. И к моменту её приезда в Пензу вопрос стоял уже по-другому – речь шла о сохранении жизни самой пациентки. Девушку спасли. А потом приехали из посольства Кубы и вручили врачу благодарность своей страны.

Тамара Волкова родилась в селе Ерал Челябинской области. С началом войны отец ушёл на фронт. Присылал семье воинский аттестат на три тысячи рублей – купить можно было три буханки. Голодали. А потом и аттестат перестал приходить. Но отец вернулся. Семья переехала в Прибалтику. После школы Тамара поступила в медицинститут. После учёбы работала в больнице Красного Креста, потом пошла в ординатуру и готовила кандидатскую диссертацию. Все отпуска проводила в библиотеках Москвы и Ленинграда. Защитилась с отличием.

В 1965 году в дорожной больнице для Волковой открыли кабинет, закупили оборудование, учитывая богатый практический опыт и значимость работы главного акушера-гинеколога магистралей. Первым делом стала знакомиться с положением дел. Оно было ужасным – высокий уровень заболеваемости среди девочек, высокий показатель смертности среди рожениц. Начальник дороги Дмитрий Сугак в объезд взял с собой главного акушера, надо было срочно принимать меры по больницам. Особенно в Башкирии, Ульяновске и Пензе, где открывалось много роддомов. Нарушений в них было много. Основные причины – халатность и некомпетентность врачей. Тамара Волкова боролась как могла – бесконечные проверки стационаров, порядка стерилизации инструментов в больницах, разъяснительная работа среди врачей. Волкова изучала истории болезней железнодорожниц и принимала решения, что надо изменить.

В середине 80-х годов на Ульяновском отделении открыли отраслевую школу-интернат для детей железнодорожников, и вдруг вспышка заболеваемости среди девочек. Волкова выезжает в Ульяновск, и выясняется, что школьницы просто ничего не знают о половой гигиене.

Волкова стала учить детей, а потом и женщин основам ухода за собой. Когда райком узнал о её опыте, рекомендовал читать курс лекций для городских врачей. В Куйбышеве, а затем в Дёме, Пензе, Ульяновске были открыты первые кабинеты специализированной помощи женщинам «Брак и семья». Для обучения выделили специальные часы занятий. По Куйбышевской с 9 смертей удалось снизить показатель до 3–4 в год,кратно сократить заболеваемость.

Много времени Волкова занималась учёбой врачей и заведующих отделенческих больниц. Картина по заболеваемости среди железнодорожниц изменилась, кривая на графиках уверенно направилась вниз.

Все самые тяжёлые роды и операции на дороге проводила лично, умела и не боялась брать ответственность. Оперировала тяжёлых больных, проводила показательные операции, обучала мастерству врачей акушерско-гинекологических отделений.

Она отличник здравоохранения, почётный железнодорожник, ветеран труда. И сегодня Тамара Григорьевна, несмотря на преклонный возраст, не сидит дома. Ходит на курсы по компьютерной грамотности, осваивает электронную почту, чтобы общаться с друзьями и коллегами.

«Хочу наладить электронную переписку с ветеранами и действующими медработниками, помочь советом, поделиться опытом и просто вспомнить былое. Лавочка перед подъездом – не для меня», – уверенно говорит врач.

Дмитрий Попов

Увлечение

Художницы с иголками

Тяга к рукоделию каждой женщине передаётся с генами

Одна из сотрудниц финансовой службы дороги, заметив обозначившийся года полтора назад массовый интерес коллег к вышиванию, иронично пожалала плечами: «Наш ответ кризису!» А что? Позволяет занять появившееся свободное время, отвлекает от тревожных мыслей, да и больших затрат не требует.

Спад перевозок миновал, шутка позабылась, а увлечение осталось.

– Только кризис тут ни при чём, – улыбается Лариса Ивановна Тырышкина, начальник отдела доходных поступлений от пассажирских перевозок финансовой службы Западно-Сибирской дороги. – Тяга к рукоделию живёт в каждой женщине, с генами от предков передаётся. И реализует её каждая из нас по-своему, чаще всего даже не задумываясь, откуда она берётся. Моя бабушка Анна Ивановна прекрасной вышивальщицей слыла, её рукотворными картинами в годы моего детства весь дом был украшен. И я девочкой иглу и пяльцы в руках держать умела. А потом куда что делось – мода ли на вышивку прошла, материалов не стало или умение утратилось? Но желание, готовность рукодельничать подспудно жили во мне всегда. Увижу, бывало, в киоске набор для вышивания, сердце защемит.

Однажды не выдержала, купила посвящённый рукоделию журнал, пролистала от корки до корки и на работу принесла – подругам показать. И тут выяснилось, что некоторые из них давно и серьёзно занимаются вышиванием: Валерия Ивановна Свирид, Ирина Петровна Касьянова... Они и стали её первыми наставниками, дали адреса специальных магазинов, поделились секретами мастерства.

– Восемь лет назад это было, а вы говорите: кризис! – замечает она. – Глядя на нас, многие за пяльцы взялись: Олеся Владимировна Косова, Надежда Николаевна Садовникова, другие. Кто-то сейчас из службы в филиалы компании перешёл, но увлечения не оставил.

Своими силами женщины организовывали выставки – к профессиональным праздникам, Дню защиты детей, Новому году. Брали их работы и для экспозиции во Дворце культуры железнодорожников.

– Я больше всего люблю вышивать портреты, – рассказывает Лариса Ивановна. – Интересно и заманчиво видеть, как в твоих руках рождается образ человека, обретает очертания лицо, появляется взгляд, словно спрашивающий: кто ты, почему обо мне вспомнила? Непросто это: над репродукцией с портрета Марии Лопухиной художника Владимира Боровиковского я трудилась полгода, эта в другом веке жившая прекрасная женщина будто родной мне стала. То же – с репродукцией картины Ореста Кипренского «Бедная Лиза». А вот полотно «Мадонна с младенцем» вышила быстро, работалось в радость, с какой-то внутренней тепло-



Сибирские рукодельницы без дела не остаются

той. Муж мой Вячеслав каждой новой вышитой картиной восхищается, а он, первоклассный столяр, цену рождённого в руках творения хорошо знает. Мне же каждая законченная работа доставляет огромную радость.

Ещё один адрес повального увлечения вышиванием – дорожная служба организации и оплаты труда.

– Удивляюсь своим девочкам, – говорит её начальник Наталья Аникина. – Идёт реформа, два месяца назад на дороге упразднены отделения, создаётся дирекция инфраструктуры, работы немерено, свои кабинеты покидаем последними в здании, а они вышивают! А какие прекрасные создают полотна – смотришь, любишься, и сердце радуется, душой отдыхаешь.

И, прервав уже пятую по счёту, несмотря на суботний день, «оперативку», берётся за трубку телефона:

– Нина, где же ты? Тебя журналисты ждут.

А ведущий инженер службы Нина Владимировна Баталова, закрывшись в соседнем кабинете, оказывается, помогает госте, Ларисе Тырышкиной, развешать на стенах предназначенные для демонстрации нам вышитые полотна.

– Какая молодец Лариса! Уверенно работает в любом жанре – и пейзажи, и натюр-

морты, а портреты так просто удивительно хороши! Мой стаж вышивальщицы всего-то два года, учиться ещё и учиться!

Скромничает Нина Владимировна, от вышитой ею иконы «Неувядаемый свет» глаз не оторвать.

– Я вышиваю только образа. С подаренной мне вышитой иконы всё и началось. Первую свою икону – Казанской Божией Матери – я подарила маме, следующие – сыновьям, пусть хранит их Господь! Вышиваю, как и принято, бисером. Создала

Дарить свои изделия приятно, будто частицей самой себя делишься

восемь образов и все подарила самым близким мне людям, только последний, девятый, оставила себе. Дарить свои изделия особенно приятно, будто частицей самой себя делишься. Потому и работать над ними в радость, ощущение такое, что вся тяжесть с души уходит. К тому же сам процесс увлекает: как-то просидела за вышивкой всю ночь, утром муж (он тоже железнодорожник) на смену собрался, а я спать. Сергей и время для творчества позволяет выкраивать, он любит и умеет готовить, охотно заменяет меня у плиты, а я вышиваю.

Сейчас новую для себя технику – крестом – осваиваю, а то немного стыдно: Марина Валерьевна Живило, начальник сектора в нашей службе, от меня увлечение переняла, а уже и бисер, и крестик, и вышивку лентами хорошо освоила. Ольга Борисовна Селезнёва, наш же специалист, любит вышивать большие картины, мы удивляемся, как ей удаётся найти время, ведь у неё двое маленьких детей.

Соседи по этажу – экономисты – тоже вышиванием «инфицированы». Наталья Геннадьевна Чухлова, Елена Анатольевна Мисса, её тёзка Елена Анатольевна Павлова и даже

Благодарность

Душевные хозяйки

Большинство добрых слов  
от пассажиров приходит в адрес проводниц



В конце прошлого года довелось мне ехать со станции Агрыз до Нижневартовска в восьмом вагоне поезда № 394. И должна заметить, что проводники этого вагона Ирина Лебедева и Ирина Копейкина очень выгодно отличаются от тех работников РЖД, с кем мне приходилось до этого встречаться.

Когда я сядила на станции Агрыз, то с первых же минут ощутила на себе их заботу и внимание. Встретили меня как дорогого гостя, познакомили с расписанием поезда, проводили в купе, поинтересовались, не нужно ли ещё чего. И всё это глубокой ночью! А ведь бывает и так, что едва успева посадить пассажира, иные проводники сразу же отправляются в своё купе досматривать прерванный сон.

Мы, пассажиры, на протяжении всего пути наблюдали за ними и не могли нарадоваться. Всю дорогу они трудились как

Для пассажиров у РЖД «женское лицо»

пчёлки, буквально летали по вагону, навводя порядок и чистоту, стараясь, чтобы нам было комфортно и уютно. Туалеты содержали в образцовом порядке, об их закрытии в санитарной зоне предупреждали заранее и открывать не забывали, как и положено, минута в минуту.

Из их разговоров между собой я поняла, что это слаженная команда и главное для них – забота о нас, пассажирах. Такого внимания и преданности своей работе мне ещё не доводилось встречать. Думаю, это внутреннее состояние души – любовь к людям и желание служить им.

Очень прошу руководство отметить двух Ирин – Лебедеву и Копейкину. Люди, которые делают свою работу с такой любовью и старанием, заслуживают этого.

Наталья Давлятова  
Радужный, Тюменская обл.

Судьба

Родилась путейцем

Опоздавшая в депо «СКОРАЯ» определила выбор профессии

Родившаяся прямо в здании дистанции пути Ольга Воробьёва получила особый дар решать проблемы людей этой непростой железнодорожной специальности.

Каждый, кто заходит в профком дистанции пути Горький-Московский, видит за председателем столом женщину – Ольгу Воробьёву. Женщину, которая реально может решить огромный круг сложных вопросов с повседневными нуждами путейцев. И суровый монтер, который, кажется, всё способен сделать благодаря недюжинной силе, идёт к ней: кого ещё просить выяснить, верно ли начислили зарплату, помочь обустроить пункт обогрева.

Почти все бытовые помещения на линии работники дистанции не просто отремонтировали – довели до образцового состояния. И получили в подарок от профкома бытовую технику – электрочайники, микроволновки. Людям не очень нравились условия? Сели вместе, поговорили, что хотелось бы видеть, и незаметно вместе с председателем профкома пришли к выводу, что многое сумеют сделать сами. А теперь очень гордятся этим и берегут.



Ольга Воробьёва знает, как решить насущные проблемы

– Представляете, я родилась прямо в здании дистанции пути! – говорит Ольга Воробьёва. И это правда. «Скорая» не успела доехать до здания дистанции пути, как в семье дорожного мастера появилась дочь.

Вопрос выбора профессии перед Ольгой не стоял. Первым её рабочим местом стала дистанция пути – здесь она была монтером. А потом, окончив МИИТ, вернулась молодым инженером по охране труда. В 2002 году Ольгу выбрали председателем профкома. А в 2010-м она стала лауреатом премии Роспрофжела.

Воробьёву часто спрашивают, как у неё получается работать в мужском коллективе.

– Это не трудно. Мужчины есть мужчины и порой все претензии выкладывают кратко. Так оно яснее! Но при этом они всегда в состоянии ценить заботу о себе.

Ольга Воробьёва обладает даром дипломатично и конструктивно взаимодействовать с руководством дистанции на общее благо коллектива. Для неё главная задача – улучшение условий труда. По глубокому убеждению Ольги, именно сотрудничество, а не бесцельное «бодание» с начальством способно установить здоровую коллегиальную атмосферу в коллективе дистанции. Надо заботиться о каждом путейце, знать его нужды. Вот тогда и работник поверит в профсоюз, где его не выставят мягко за дверь с непонятными обещаниями скорых улучшений, а просто помогут в рамках реально возможного. Благодаря этому коллектив дистанции пути Горький-Московский в дни кризиса не обнаружил ни малейшего признака кадрового развала. И заботился о том, как будет работать после, когда невзгоды останутся позади.

Леонид Акопов



## ОТНОШЕНИЯ

## Налево и направо

ИДЕИ РАВЕНСТВА МУЖЧИН И ЖЕНЩИН ТЕРЯЮТ ПОПУЛЯРНОСТЬ

В ПРОМЕЖУТКЕ МЕЖДУ ПРАЗДНИКОМ СИЛЬНЫХ МУЖЧИН И ПРЕКРАСНЫХ ЖЕНЩИН СНОВА ВСТАЛ ВОПРОС О ГЕНДЕРНЫХ ПРАВАХ И ТЕХ, И ДРУГИХ.

Равенство полов в нашей стране гарантируется статьёй 19 Конституции, однако власти посчитали, что этого недостаточно, и Минздравсоцразвития занялся разработкой законопроекта, уравнивающего в правах мужчин и женщин.

Аналогичный законопроект Госдума уже рассматривала в 2003 году. Он вводил, в частности, термин «дискриминация по половому признаку», прописывал, что женщины должны присутствовать в каждом руководящем органе и иметь равные возможности с мужчинами при приёме на работу. Законопроект был принят в первом чтении Госдумой, но затем заблокирован правительством.

Снова вернуться к разработке гендерно-ориентированного закона власти заставило мировое сообщество. «К сожалению, развитие гендерного равенства не является приоритетной государственной задачей», – говорится в докладе ООН «Об исполнении в России Конвенции о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин».

За последние годы понизился статус госорганов, отвечающих за равенство: в 2002 году прекратила существование Комиссия по делам женщин, семьи и демографии при президенте, затем – Комиссия по делам женщин при премьер-министре и Центр гендерной экспертизы при Совете Федерации. Разрыв в оплате труда между сильным и слабым полом составляет



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТОЖЕ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ РАВЕНСТВА, РЕКОМЕНДОВАВ ЖЕНЩИНАМ НЕ УЧАСТВОВАТЬ В ТЯЖЁЛЫХ РАБОТАХ, ГДЕ НАДО МАХАТЬ КУВАЛДОЙ И ТАСКАТЬ ШПАЛЫ

30–40%. Женщины мало представлены в выборных органах: в действующем составе Госдумы их только 13,8%, Совета Федерации – 4,7% и т.д.

Также в докладе ООН отмечается, что отцы нередко не выплачивают матерям-одиночкам

алименты, женщины подвергаются домашнему насилию, а гинекология является одной из пяти самых дорогих медицинских услуг в России.

– Серьёзные расхождения в оплате труда в пользу мужчин, ограничения женщин в карьере

ном развитии, притеснения в исполнении семейных обязанностей. Язык не повернётся сказать, что все эти проблемы можно разрешить, опираясь лишь на статью Конституции. Если в законе будет чёткое толкование таких понятий, как

равенство, дискриминация и прочее, будет прописана ответственность за дискриминацию по половому признаку, то, может быть, удастся переломить ситуацию, – уверен ведущий специалист Центра социально-трудовых прав Пётр Бизюков.

Однако сами женщины считают, что эксперты и законодатели спускают краски.

– Никакой закон не сможет уравнивать мужчин и женщин, если на то не будет доброго согласия тех и других, – говорит Анна Солдатова, аспирант кафедры «Бухгалтерский учёт, анализ и статистика» СамГУПС. – Слабый пол остаётся слабым, мужчина должен поддерживать женщину и принимать на себя большую часть ответственности

и трудностей. Можно назвать это гендерными стереотипами, а можно – здравым смыслом. Российской женщине, пахавшей когда-то на тракторе и спускавшейся в шахту, никогда не придёт в голову отнимать у мужчины тяжёлую сумку и обижаться на открытую перед ней дверь.

Ряд экспертов обращают внимание на то, что если вести речь о дискриминации, то она проявляется и по отношению к сильному полу.

– Военная обязанность, налагаемая на мужчин, противоречит Конституции, где сказано, что граждане должны защищать Отечество, но нет ни слова о том, что защищать его в принудительном порядке должны только мужчины. Призыв уже вносит гендерное разделение в общество. Можно возразить, что женский «призыв» – деторождение, но ведь рождение детей не вменяется дамам в обязанность, – отмечает руководитель общественной инициативы «Гражданин и армия» Сергей Кривенко.

Леонид Андреев, ведущий электроник отдела Информационной безопасности Санкт-Петербургского ИВЦ, считает, что гендерное неравенство предопределено природой, против которой, как известно, юриспруденция бессильна: «Есть мужские роли и профессии, есть женские – так сложилось исторически, из принципа целесообразности, что и один пол с чем-то справляется лучше, чем другой. Если женщина хочет попробовать себя в мужской профессии – никто ей не запрещает, но зачем брать на себя лишние заботы, если для этого есть сильные и выносливые мужчины?»

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

## Недвижимость

## Владелец поневоле

ЗЕМЕЛЬНЫЙ НАЛОГ СТАНУТ НАЧИСЛЯТЬ БЕЗ ВЕДОМА СОБСТВЕННИКОВ

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОСТАВЯТ УЧАСТКИ ПОД МНОГОЭТАЖКАМИ НА КАДАСТРОВЫЙ УЧЁТ, НЕ СПРАШИВАЯ У ВЛАДЕЛЬЦЕВ.

При этом пока люди платят мизерный земельный налог – не более 0,3% от кадастровой стоимости участка. Но когда в 2013 году введут общий налог на недвижимость, который будет привязан к рыночной цене земли и жилья, расходы владельцев существенно возрастут.

Пока же депутаты Госдумы предложили упростить процедуру оформления в собственность земли под многоквартирными домами. Законопроект позволяет органам власти и муниципалитетам самостоятельно, не дожидаясь заявлений от собственников, формировать земельный участок, на котором расположена многоэтажка, и ставить его на кадастровый учёт.

По словам авторов документа – депутатов Заксобраний Вологодской области, – сами жильцы многоквартирных домов не спешат заниматься оформлением земельных участков. «Действующее законодательство не обязывает их регистрировать право собственности на долю общего имущества в многоквартирном доме», – возмущаются депутаты. В итоге местные бюджеты недополучают значительные суммы земельного налога.

В вопросе оформления земли под многоэтажками всегда была путаница, рассказал «Гудку» председатель думского комитета по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству Павел Крашенинников. «В нашей стране с размежеванием земель вообще большая проблема, – полагает он. – Федеральные земли не отделены от региональных, те – от городских. И счастными тоже ничего не понятно».

Сегодня, чтобы разграничить участок и поставить его на кадастровый учёт, нужно созывать общее собрание дома, где должны присутствовать все собственники. «В доме, где живут 20 человек, это



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

Жильцов ХОТЯТ СДЕЛАТЬ ХОЗЯЕВАМИ ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ЗЕМЛИ БЕЗ ИХ ВЕДОМА

ещё возможно. Но как собрать в одно время и в одном месте 100 или 200 жильцов? – говорит парламентарий. – Из-за таких правил у людей просто нет возможности оформить земельные участки в собственность». В прошлом году Конституционный суд признал такие сложные нормы не соответствующими главному закону страны, но альтернативы общему собранию до сих пор нет.

С другой стороны, по словам Павла Крашенинникова, вологодские депутаты предлагают радикальный вариант: инициатива по определению границ участков должна всё-таки исходить от собственников, ведь муниципалитеты не имеют никакого отношения ни к дому, ни к земле под ним. «У нас есть другое предложение – пусть хотя бы один собственник подаст заявление на оформление участка, и тогда этот процесс можно начинать, – считает депутат. – Законопроект, дающий такое право владельцу любого помещения в многоквартирном доме,

уже прошёл первое чтение в Госдуме. Весной он может быть принят окончательно».

Юриисконсульт фонда «Институт экономики города» Дмитрий Гордеев рассказал «Гудку», что если небольшие города в провинции страдают от недополучения земельного налога, то в мегаполисах с дорогой недвижимостью чиновники, наоборот, не дают собственникам разграничить земельные участки, ведь иначе они не смогут продолжать «точечную» застройку. «А это – золотое дно для властей», – говорит Дмитрий Гордеев.

У жильцов, которые не хотят, чтобы в метре от них выросла ещё одна высотка, нет другого выхода, кроме как заниматься оформлением земли под их домом в собственность. «Есть и другие плюсы. На своей земле люди смогут делать, что захотят: можно по желанию посадить деревья и цветы, поставить скамейки или организовать детскую площадку. Тогда собственники будут действительно чувствовать себя хозяевами дома», – уверен эксперт.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ОБЪЯВЛЯЕТ ПОЭТИЧЕСКИЙ КОНКУРС

## ДОРОЖНЫЕ МОТИВЫ 2011

1 февраля – 1 октября 2011 года

конкурс проводится в жанре

## «ПОЭЗИЯ»

## 1-й ЭТАП «Мой край – Родина моя!»

5 февраля – 20 апреля

## 2-й ЭТАП «Есть такая профессия – железнодорожник»

5 мая – 20 июля

## 3-й ЭТАП «Любовь – семья – компания»

5 августа – 20 сентября

Итоговый поэтический вечер будет проведён в Центральном доме культуры железнодорожников в г. Москве.

Принять участие в конкурсе могут все желающие – авторы из числа работников железнодорожной отрасли: работники подразделений компании, дочерних и зависимых обществ, а также учащиеся железнодорожных вузов, техникумов, колледжей и школ.

Главное требование – умение писать стихи.

Свои произведения присылайте на сайт: [www.cdkg.ru](http://www.cdkg.ru) и электронную почту: [cdkg@cdkg.ru](mailto:cdkg@cdkg.ru)

Тел. для справок: 8 (499) 462-31-10, 8 (499) 975-47-44



Хоккей

Интрига сохраняется

Ярославский «Локомотив» вышел вперёд в противостоянии с минским «Динамо». В пятом матче первого раунда плей-офф железнодорожники победили – 2:1. Эта встреча стоила и игрокам, и болельщикам «Локомотива» немало нервов, ведь по ходу игры ярославцы уступали – 0:1. На послематчевой пресс-конференции главный тренер «Локомотива» Владимир Вуйтек заявил, что «это была настоящая игра плей-офф, в которой обе команды действовали от обороны. Наши болельщики, возможно, не ожидали такой тяжелой серии. Но мы-то всегда знали, что Минск – это серьезно».

Перед очередной дуэлью соперников, которая пройдет в столице Белоруссии, «Локо» вышел в лидеры серии – 3:2. Однако наставник минчан Марек Сикора побежденным себя не считает.

В конференции Восток казанский «Ак Барс» и уфимский «Салават Юлаев» пробились в



Нападающий «Локомотива» Андрей Кирюхин, забив гол, стал одним из главных героев пятого матча с минским «Динамо»

очередной раунд плей-офф. Действующий обладатель Кубка Гагарина «Ак Барс» путёвку в четвертьфинал оформил в Астане, где казанцы окончательно дожали местный «Барыс» – 4:2.

Что называется, на одном коньке дебютную серию Кубка прошёл и базовый клуб сборной России – «Салават Юлаев». Победную точку в ней уфимцы также поставили в гостях, разгромив «Сибирь» с неприличным счётом 5:0. Победитель регулярного чемпионата «Авангард» яркую игру показал лишь в четвёртом матче с «Нефтехимиком», победив его в Нижнекамске – 3:1. Но в этой паре вся борьба ещё впереди. Счёт серии – 2:2.

Владимир Суетин

Лыжные гонки

Классическая «бронза»

Представитель ЦСК «Локомотив» и Западно-Сибирской железной дороги Артём Жмурко стал бронзовым призёром финала Кубка России.

Артём в паре с Андреем Гельмановым занял третье место в командном спринте классическим стилем. Победил здесь чемпион мира 2005 года Василий Рочев в паре с Андреем Парфеновым. Ещё один представитель ЗСЖД Александр Бессмертных вместе с Никитой Ступаком занял 11-е место в командном спринте, а в дуэтане на 30 км (15 км классическим ходом и 15 км свободным ходом) показал четвёртый результат.

Отличилась в финале и двукратная чемпионка мира Ольга Завьялова. Получив право выступить на чемпионате мира, который сейчас проходит в норвежском Холменколлене, она отказалась от участия в ЧМ в пользу молодых спортсменок. Но те пока не блещут, зато Ольга выиграла финал Кубка России и в гонке на 10 км свободным стилем, и в дуэтлоне на 15 км.

Виктор Романов

Цифры | Факты

16 млн

евро готово заплатить лондонскому «Арсеналу» руководство туринского «Ювентуса» за переход в итальянский клуб капитана сборной России по футболу Андрея Аршавина.

Контракт 29-летнего игрока с «канонирами» истекает после окончания сезона 2011/12. Однако, по неофициальной информации, агент Аршавина уже начал переговоры с итальянской командой. В британских СМИ также появилась информация, что главный тренер «Арсенала» Арсен Венгер готов предложить футболисту новый контракт. Но на данный момент эта информация не подтвердилась.

Подготовил 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 № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродель. Индекс 50019  
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Звезда

Проба серебра

Александр Третьяков показал лучший результат в своей карьере



ФОТО: ИТАР-ТАСС

«Бронза» Олимпиады в Ванкувере до сих пор остаётся для Александра Третьякова самой дорогой наградой

соревнований вы шли только на четвёртом месте.

– У меня получилось всё на удивление легко. Даже не знаю, с чем это связано. Видимо, к концу сезона я подошёл в хорошей форме. К тому же позади у меня уже было восемь этапов Кубка мира, где все элементы пилотирования я максимально отработал. Конечно, накопилась и усталость, в том числе моральная. Но я постарался отбросить в сторону эмоции, не волноваться, и в итоге два дня чемпионата провёл буквально на автоматизме. Возможно, это мне и помогло добиться высокого результата.

новые виражи, а остальным дали лишь шесть положенных по регламенту тренировочных заездов.

– *Кстати, во время тренировок вас среди лидеров не было. Решили заранее карты не раскрывать?*

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража. Так что тренировки я провёл нормально, сделал на них всё, что планировал. И уже во время соревнований воплотил наработки в жизнь. К тому же я

Когда выиграл «серебро», был на седьмом небе от счастья. Ведь это мой лучший результат на чемпионатах мира

– *Чемпионат проходил в Германии, а среди ваших соперников были и классные немецкие скелетонисты. Но вы оказались быстрее. Выходит, домашние стены и своя трасса Михе Халиловичу и Сандро Штильке не помогли?*

– Конечно, у тех же Штилик и Халиловича ещё до начала чемпионата было определённое преимущество. Ведь они отлично знают свою трассу, много тренировались на ней накануне чемпионата. На тренировках они смотрелись здорово. К тому же перед соревнованиями организаторы пошли на хитрость. Они изменили несколько виражей внизу трассы – 16-й, 17-й, 18-й. При этом у немецких спортсменов была возможность прикатать

прибавил на старте, а во время заключительной попытки, которая стала для меня лучшей, даже установил рекорд разгона трассы. Грубых ошибок ни в одном из заездов не допустил. Да и нервы, судя по всему, у меня оказались крепче, чем у немцев, которые уж слишком хотели на домашнем чемпионате доехать до медалей и в итоге во второй день соревнований просто «перегорели». Всё это в совокупности и помогло мне выиграть серебряную медаль.

– *Были шанс обыграть ставшего чемпионом латыша Мартинса Дукурса?*

– В этом сезоне я на этапах Кубка мира у Дукурса выигрывал. На чемпионате Европы в одном из заездов мы показали с

Мартинсом одинаковое время. Но к концу сезона он набрал сумасшедшую форму и в итоге выиграл с убедительным отрывом. Он и стартует хорошо, и техника у него отличная, и по ходу заезда может ускориться. У него нет слабых мест, и победа Мартинс заслуженно. Он ведь выиграл и Кубок мира, и чемпионат Европы. Так что нынешний сезон можно назвать сезоном Дукурса.

– *В Кёнигзее вы в составе второй сборной России приняли участие в командной гонке, где учитываются результаты мужчин и женщин в скелетоне, а также мужской и женской бобов-двоек. Однако ни первая наша команда, ни вторая до медалей не доехали.*

– Командная гонка – интересная. Но отношение у спортсменов к ней своеобразное. Большинство воспринимают эту дисциплину как лишнюю возможность потренироваться. Да и проходит командная гонка в дружеской атмосфере, и нет в ней такого накала, который бывает во время индивидуальных соревнований. Важен здесь и стабильный уровень всех участников. У нас же все дисциплины сильны. И то, что мы остались без медалей, никого особо и не расстроило.

– *Каковы ваши дальнейшие планы?*

– Неделю проведу дома, где не был уже два месяца. Так соскучился по родным, что хотел уехать из Германии, не дожидаясь окончания чемпионата. Но не удалось. Потом в Сигулде будет чемпионат России, и затем отпуск. Но уже в апреле вновь начну усиленно тренироваться и готовиться к новому сезону.

Беседовал Роман Вишнёв

Из жизни «Локо»

Старты командиров

СПАРТАКИАДА ВЫЯВЛЯЛА СИЛЬНЕЙШИЕ КАДРЫ ДОРОГИ

За победу в Спартакиаде на КЖД боролись 16 команд – 64 представителя от подразделений и региональных филиалов ОАО «РЖД».

Составы команд строго регламентированы: обязательно участие руководителя предприятия, его заместителя и представителя профсоюзной организации. Команды соревновались в настольном теннисе, дартсе, волейболе и гиревом спорте.

Спартакиада проводилась уже в одиннадцатый раз, что, по мнению председателя ФСО «Локомотив» Леонида Кривоноса, свидетельствует о популярности спорта среди калининградских управленцев.

Итогом двухдневных состязаний стала победа команды дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Второе место заняли спортсмены филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания», а третье досталось дистанции электроснабжения. Командам-победительницам вручены кубки и грамоты, их участникам – медали различного достоинства.

Заместитель начальника Калининградского информационно-вычислительного центра Владимир Медников не расстроен проигрышем своей команды. «В любом случае спорт и закаляет, и объединяет. В центре есть возможность ежедневно заниматься физкультурой, можно сказать, не отходя от монитора. Сотрудники разминаются в обеденное время и после работы игрой в теннис», – считает он.

Спортивный уголок к лету планируют организовать и в дирекции по ремонту тягового подвижного состава. Начальник предприятия Станислав Бранцевич рассказал «Гудку», что спорт у ремонтников в почёте, один-два раза в неделю многие посещают спортзал, играют в волейбол, «балуются» гирями. «При приёме на работу специалиста выясняем, дружит ли он с физкультурой. Как показывает опыт, при равной квалификации тот, кто занимается спортом, лучше справляется со своими обязанностями», – уверен Станислав Бранцевич.

БЕРА БАШКАНОВА, сов. корр. «Гудка» Калининград

Дети

Награды от Анны

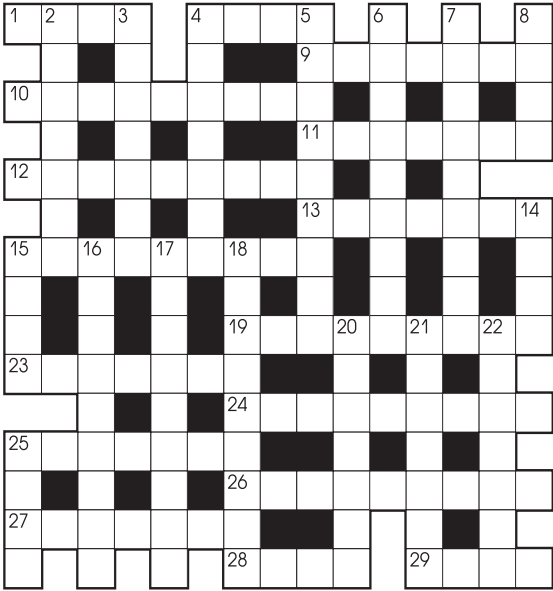
РЕБЯТА БОРОЛИСЬ ЗА ПРИЗЫ СВОЕЙ ЗНАМЕНИТОЙ ЗЕМЛЯЧКИ

В Вологодской области в пятый раз прошёл «Кубок Мальша». Юные лыжники боролись за призы от двукратной олимпийской чемпионки Анны Богалий-Титовец, выступающей за ЦСК «Локомотив».

Ставшие традиционными детские лыжные соревнования прошли в железнодорожном посёлке Вожега, на родине знаменитой биатлонистки Анны Богалий-Титовец, которая была одним из инициаторов и вдохновителей «Кубка Мальша». Правда, сама спортсменка, которая в тот момент завершала подготовку к чемпионату мира в Ханты-Мансийске, в Вожегу приехать не смогла. Но Анна подготовила подарки участникам соревнований и написала приветствие.

Участие в проведении соревнований вместе с администрацией Вожеги принял ЦСК «Локомотив». Не остались в стороне ОАО «РЖД» и Росприродель. При их поддержке был приобретён стартовый городок, который произвёл впечатление на всех участников. Всего на старт вышли 160 мальчишек и девчонок 1998–2001 годов рождения из 13 районов Вологодской области. В зависимости от возраста юные спортсмены соревновались на дистанциях от 1 км до 3 км. В первый день прошли гонки классическим стилем, во второй спортсмены бежали свободным ходом. Некоторые ребята успешно выступили в обеих дисциплинах. Максим Полозов из Вожегодской ДЮСШ дважды победил в своей возрастной категории. Так же отличились Мария Соколова из вологодской ДЮСШ «Спартак» и Василий Брызгалов из Сымаженской ДЮСШ. Победителем соревнований в общекомандном зачёте стала Вожегодская ДЮСШ, которой и был вручён Кубок ЦСК «Локомотив». Победители и призёры получили медали, дипломы и призы от Анны Богалий-Титовец.

Роман Вишнёв



Ответы на кроссворд за 2 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:  
8. Вода. 9. Авантюрист. 10. Апостроф. 11. Анкета. 12. Взгляд. 14. Расплата. 19. Сторона. 20. Адресат. 21. Предание. 25. Карате. 27. Аспект. 29. Арматура. 30. Электричка. 31. Наст.

ПО ВЕРТИКАЛИ:  
1. Композитор. 2. Вассал. 3. Разряд. 4. Сапфир. 5. Страус. 6. Прикол. 7. Осот. 13. Ягода. 15. Араб. 16. Парта. 17. Тракторист. 18. Хаки. 22. Древо. 23. Натура. 24. Еланча. 25. Комбат. 26. Рутина. 28. Село.

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Как звали слугу гоголевского Хлестакова? 4. Расцветка на рубашках дам и королей. 9. Традиционный персонаж итальянской комедии масок. 10. Американцы предпочитают совать его в рот, а мы – под мышку. 11. Спящий на ходу гуляка по крышам. 12. Классическая забава из репертуара массовика-затейника: игра в ответы на вопросы. 13. Что прокладывает штурман? 15. Достижение поставленной цели в тире. 19. Судно с двумя соединёнными сверху корпусами. 23. Обеззараживающая жидкость на спирту. 24. Ежемесячно получаемые деньги, которые не пахнут статьёй УК. 25. Невеста, прослушавшая марш Мендельсона. 26. Широкомасштабное вторжение войск захватчиков. 27. Якобы отравитель Моцарта из трагедии А.Пушкина. 28. Передвижение не на своих двоих. 29. В Андах – верблюд, а на Тибете – монах.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. И небесное тело, и знаменитый человек. 3. Карманный свод правил для забывчивых людей. 4. Жилище папы Карло. 5. Высокое место работы для избранных людей. 6. Вид спортивного воздухоплавания. 7. Внешний вид, которым могут похвастаться животные. 8. Батый по отношению к Чингисхану. 14. Пряная приправа к печени, сыру. 15. Возможность сыграть в ящик на «Поле чудес». 16. «Клеящаяся» рыба – спутница акулы жизни. 17. Автомашина, которую чаще чинишь, чем на ней едешь. 18. Ожидаемая производная от преступления. 20. Церковный «импичмент» грешнику. 21. «Звание» Петра у райских врат. 22. Мысль или выражение, у которого «выросли крылья». 25. Аббревиатура, лопнувшая на 15 частей.

Составил Михаил Сергеев

Главный редактор: Александр Репонин  
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зограф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушняков (информация), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хавизметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (экология), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамыков (матет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский  
Номер вел Павел Беляков.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-53-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (3531) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.  
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066  
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перечислении ссылки на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы  
Отпечатано: 340 | Полиграфический комбинат: Эстер-М | 13400 Москва | г.б. Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Ватна», 23 км | Заяв № 11-03-0035 | Подписано в печать в 19.30 | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбург, Иркутске, Казани, Калининграде, Косово, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарке, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.