

3 марта 2011 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 35 (24755) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 147841
газета 1917 года экземпляр

От редакции

Не праздничный вопрос

В московском метро сегодня запели о любви к Женщине: «Зацелована, склоняна, с ветром в поле когда-то обвенчана...» И это напомнило, что скоро 8 марта, пора готовить цветы и подарки милым дамам.

Со временем стало как-то забываться, что праздник был учрежден в 1910 году, по предложению Клары Цеткин, как День международной солидарности женщин в борьбе за экономическое, социальное и политическое равноправие. Это был ответ на сложившееся в обществе мнение, что удел женщин – церковь, кухня и дети. Попытки вырваться из этого круга считали чуть ли не крушением устоев. Когда впервые в истории наших железных дорог – в 1863 году – 18-летняя дочь начальника станции Вязники Ольга Кнушевицкая пожелала стать билетным кассиром, решить вопрос о её назначении смогло лишь Главное управление путей сообщения. Никто другой не взял на себя такую смелость. И это вызвало бурю негодования в обществе и яростные споры: можно ли вообще допускать женщин к службе на железной дороге? Один из спорщиков даже заявил, что в знак протesta откажется ездить в поездах.

Не меньше препон уже в годы Советской власти пришлось преодолеть легендарной Зинанде Троицкой, чтобы стать машинистом паровоза. Кстати, 8 марта – день её рождения, и это символично. Она сумела доказать, что женщины могут управлять паровозами не хуже мужчин. Кстати, возглавив Московскую окружную магистраль, она стала первой женщины-начальником железной дороги. И на этой должности тоже снискала уважение.

В годы Великой Отечественной войны слабому полу препятствий не чинили – нужно было заменить мужчин, ушедших на фронт. А после войны о его «слабости» вспомнили и с тяжёлой работы вывели. Сегодня невозможно представить железную дорогу без женщин – ещё недавно в ОАО «РЖД» их было более полумиллиона. Они – лицо компании. Прежде всего те, с кем сталкивается пассажир, – билетные кассиры и проводницы. Работают женщины диспетчерами, дежурными, начальниками станций, даже дорожными мастерами. Но не рвутся в машинисты электровоза. Туда, где тяжёлые и опасные условия труда, путь слабому полу теперь заканчивается. Кстати, был случай: в Санкт-Петербурге девушка подала в суд на руководство метрополитена за то, что её не берут в машинисты, ссылаясь на дискриминацию. Но суд отказал ей в иске – мол, опасно это для её здоровья.

Женщины добились многих прав. Они летают в космос, заседают в Думе и в правительстве, успешно руководят фирмами. Слабый пол носит брюки и мужские шляпы, курит не меньше мужчин и рюмки опрокидывает не менее лихо. Вот только детей у нас в стране рождается всё меньше. А разве за это боролись?

Цифра дня

30524

руб. составила среднемесячная заработная плата в феврале у работников железных дорог и основных функциональных филиалов, занятых на перевозках. Реальная заработная плата возросла за месяц на 3,2%. Это было объявлено вчера на селекторном совещании у президента компании.

СЕЛЕКТОР

Основа будущего

Обновление инфраструктуры станет фундаментом для успеха всей компании



Фото: Сергей Родин

Недостаточные темпы обновления инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД» препятствуют повышению эффективности перевозок. Решить все накопившиеся проблемы помогут инвестиции и структурные реформы.

Компания ведёт подготовку к летнему развороту путевых работ

на основе повышения эффективности систем их диагностики. Кроме этого, предстоит последовательно выходить на ежегодный показатель до 15 тыс. км отремонтированного пути, что позволит в стратегической перспективе полностью ликвидировать «просроченные» участки.

Ещё одна проблема – невысокое качество работ. Прежде всего из-за нарушения технологий, отсутствия чёткого механизма взаимодействия производственных вертикалей, недостаточной оснащенности подразделений высокопроизводительной техникой.

«И всё-таки при всех проблемах в последнее время работниками инфраструктурного комплекса компании достигнуто много положительных результатов. Во всех хозяйствах инфраструктурного комплекса в приоритетном порядке выполняются целевые задачи по реконструкции устройств инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения, – отметил глава компании. По его словам, одна из главных проблем – участки пути с просроченным капитальным ремонтом. Причём в 2010 году протяжённость таких участков увеличилась на 700 км на всех классах пути и в общей сложности превысила 20 тыс. км.

Владимир Якунин считает, что для устранения этой проблемы необходимо прежде всего перейти к ремонту объектов инфраструктуры «по фактическому состоянию»

инфраструктуры Черноморского побережья, решаются первоочередные задачи на Восточном полигоне и Транссибе», – подчеркнул Владимир Якунин.

По его словам, в 2011 году общий объём средств, предусмотренный инвестиционным бюджетом компании, составляет 349 млрд руб., что на 11% больше, чем в 2010 году, в том числе на инфраструктуру – 290 млрд руб. «Центральная дирекция инфраструктуры будет выступать центром финансовой ответственности по всем затратам», – подчеркнул Владимир Якунин. «Также единый центр ответственности будет обеспечивать оптимальный уровень готовности пути к пропуску поездов при запланированных параметрах скорости и осевых нагрузок, а также контролировать ход развития инфраструктуры».

>Окончание|3

О чём ещё говорили на селекторе

План погрузки на март установлен в размере 3,350 млн тонн в сутки. Компании необходимо обеспечить грузооборот (с учётом порожнего пробега собственных и арендованных вагонов) в объёме 226,3 млрд пасс.-км с ростом к предыдущему году на 7,2%; освоить пассажирооборот в объёме 8,7 млрд пасс.-км с ростом к 2010 году на 1,3%, а также обеспечить выполнение пассажирооборота в поездах формирования ОАО «ФПК» в объёме 6,4 млрд пасс.-км.

>Окончание|4

Развитие

От дороги к центру



Анатолий
Володько,
начальник
Юго-Восточной
железной дороги

Остаток парка ОАО «РЖД» стал раздражителем для грузоотправителей, задержки пассажирских поездов на границе могут сократить проводники, а долгострой Воронеж-3 может получить шанс на возрождение. Об этом и многом другом «Гудку» рассказал начальник Юго-Восточной магистрали.

– Анатолий Иванович, прошлым летом дорога, как и ряд других магистралей, перешла на безотделеческую структуру. Стало ли проще?

– Для меня усложнения или облегчения не произошло. Было пять отделений дороги, стало три региона. С точки зрения самого функционирования дороги всё случилось безболезненно. За последние годы были укреплены все основные хозяйства. Сыграли свою роль и заместители начальника дороги по регионам, ведь это не люди со стороны, за их плечами солиднейший опыт работы и управления. Фактически деятельность заместителей начальника дороги по регионам является моделью того, что будет делать начальник регионального корпоративного центра завтра. И если судить по их успешному опыту, то преобразование дороги в корпоративный центр ОАО «РЖД» может быть таким же продуктивным.

– Какими будут ваши функции с завершением реформирования, возглавите дирекцию инфраструктуры?

– Нет, я могу возглавить региональный корпоративный центр. Но лишь в том случае, если президент компании назначит меня на эту должность. В будущем, когда все дирекции окончательно выделятся, этот центр станет той структурой, которая будет координировать работу дирекций, филиалов и дочерних обществ, расположенных сегодня в зоне ответственности магистрали. Фактически и сегодня начальник дороги – координатор, но реформирование не закончено. По сути, схема взаимодействия дороги, дирекций, филиалов и ДЗО обкатывается сегодня, ведь начальник дороги и теперь имеет возможность влиять на работу дирекций.

>Окончание|4

«Вы созерцаете звезду по двум причинам: потому, что она сверкает, и потому, что она непостижима. Но рядом с вами – сияние более нежное и тайна более глубокая: женщина».

В. Гюго

С Международным женским днём!



БЛАГОСОСТОЯНИЕ

15 лет.
Сохраняя,
приумножаем



Реклама

Лицензия № 234/2 выдана ФСБР 22 марта 2005 г.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Уехали из Ливии

Вчера утром паром со всеми сотрудниками ОАО «РЖД» и его дочерними компаниями 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 «Ространсмодернизация». 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 Сутина.

В частности, будет рассмотрен вопрос о дополнительном финансировании строительства Кузнецкого 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 видеосистемами, барными стойками и обеденными залами в стиле хай-тек. Пассажирам предложат вечернее и утреннее меню. Заказывая ужин в вагоне-ресторане, клиент сможет ознакомиться с утренним 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 Владислав 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 ЮКЖД, 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-

мов (\$58,4 млн), в том числе в инфраструктуру – 10,082 млрд драмов (\$27,7 млн), в подвижной состав – 11,193 млрд драмов (\$30,7 млн).

По данным ЮКЖД, с 2008 по 2010 год фактические затраты инвестиционной программы компании составили 59,102 млрд драмов (\$162,4 млн), в том числе в инфраструктуру – 32,530 млрд драмов (\$89,4 млн), в подвижной состав – 26,572 млрд драмов (\$73 млн).

По мнению председателя исполнкома Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ Чингиза Измайлова, расчёты ЮКЖД сбалансированы и рациональны.

«На мой взгляд, это вполне обдуманное решение – вложить почти всю сумму в инфраструктуру. Главное, чтобы была дорога, а подвижной состав можно взять в лизинг. По сравнению с 2010 годом общая сумма инвестиций снизилась, но это сбалансированная цифра, вычислялась по необходимости вложений», – утверждает эксперт.

«Для обновления подвижного состава на год \$244 тыс. – маленькая сумма. Состояние вагонного парка удручающее, очевидна потребность не только в модернизации, но и в покупке, – считает генеральный директор экспедиторской компании «РейлВнешТранс» Арсен Тер-Каррапетян. – Для регулярных и эффективных грузоперевозок необходимо следить за вагонным парком. Думаю, что в последующих инвестиционных программах ЮКЖД обратит внимание и на подвижной состав».

ТАТЬЯНА ЕРЁМИНА

мов (\$58,4 млн), в том числе в инфраструктуру – 10,082 млрд драмов (\$27,7 млн), в подвижной состав – 11,193 млрд драмов (\$30,7 млн).

Партнёрство

Шаги навстречу

РЕГИОНЫ ВЫСКАЗАЛИСЬ ЗА СПРАВЕДЛИВУЮ КОНКУРЕНЦИЮ



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, отметили, 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 платят 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

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 платят 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

Ситуация

Тариф «Безопасный»

ПРЕЙСКУРАНТЫ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕ УЧИТЫВАЮТ РАСХОДЫ НА ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ЭКСТРЕМИСТАМ



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 Домодедово, и в них закладывалось понятие транспортной безопасности лишь в техническом аспекте.

Сейчас компания в год тратит на транспортную безопасность 11 млрд руб., привлекая вневедомственную 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, рассчитывать, сколько это стоит, и определить, в какую составляющую тарифа их заложить», – говорит начальник управления транспорта ФСТ Виктор Квятко. 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

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Талант болезни вопреки

Фонд «Расправь крылья!» показал детям-инвалидам, что трудности можно преодолевать с помощью музыки



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

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

Поднимаясь к куполу, чистые детские голоса (некоторые ребята приехали, чтобы спеть, даже несмотря на плохое самочувствие), расширяли зал Казанского разомера 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.

Среди приглашённых на концерт гостей был народный артист СССР Алексей Баталов, уделяющий много времени помощи детям-инвалидам. Он рассказал об итоге одного организатора мероприятия – Владиславе Тетерине, пианисте, президенте фонда «Мир искусства», который посвятил жизнь поиску в российской губернии одарённых ребят с ограниченными возможностями и организаций 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 предлагаются 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 пройдёт на Слете молодёжи РЖД. К участию в конкурсе допускаются проектные команды (не более трёх человек), состоящие из работников компаний, 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 Интернете: <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 Сугак.

Как отмечают конкурсантки прошлых лет, «Система 4i» очень удобна. «Она стала настоящим архивом предложений – можно обращаться к опыта предшественников, чтобы выполнить проект на высоком уровне. Так же 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.

На линию вышел восьмой электровоз с гарантой безопасности, отремонтированный в локомотивном депо Вологда СЖД. За полгода эксплуатации машина 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 гарантировали 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 потребуется.

«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 гарантой решили писать «Вологда».

«Эти электровозы как самые надёжные планируем использовать для вождения грузовых поездов по твёрдым «ниткам» графика на участках Вологда – Данилов, Вологда – Шарьи, 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 придется работать на локомотивах с гарантой: сел в пункт приёма и доведёт до нужной станции без всякой нервотрёпки».

Приёмку каждого отремонтированного именного электровоза ведёт двусторонняя комиссия из представителей ремонтного

Технология

Поездка с гарантой

Локомотивы со Знаком качества подтвердили свою надёжность



Фото: Илья Синенко

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

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 плано-

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

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

«До конца нынешнего полугодия постараемся довести количество локомотивов VL80 со Знаком качества до двадцати, что будет составлять 10% от всего электровозного парка депо Вологда, – сообщил «Гудку» начальник

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 ремонта 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 завозу 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 благородно 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 компаний, как работающих, так и наших ветеранов, с этим весенным 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,
милье
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 них все гоняются, но обеспечить им всех желающих мы не можем.

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. А здоровая конкуренция уже позволит надеяться на регулировку тарифов.

— В начале года объёмы погрузки на дороге возросли по 12 номенклатурам. Прирост 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 третью. Реконструируется Подгоренский цементный завод, в следующем году он даст первую продукцию.

— Дорога пересекает одиннадцать регионов. Всегда ли удается найти взаимопонимание с властями?

— Единственная трудность – возмещение убытков от пригородных перевозок и содержания малодеятельных линий. Федеральным правительство 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. Остановить 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 компаний будет зависеть от того, удастся ли создать чёткий и действенный механизм господдержки пригородных перевозок.

— Как строите отношения с Федеральной пассажирской компанией?

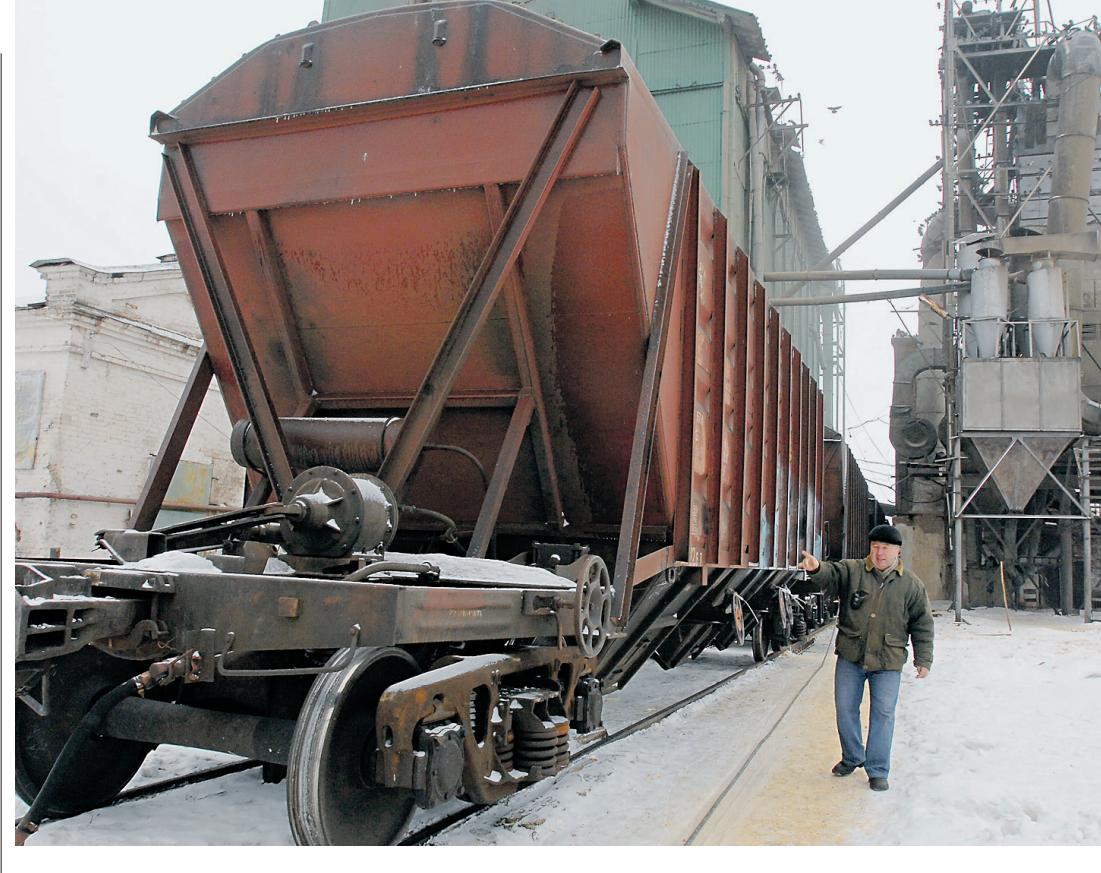
— Отношения стали деловыми, пассажирская компания платит нам за пользование инфраструктурой, а мы рассчитываемся за аренду вагонов.

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 вопросам?

— 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 ПРОЛЕГАЮЩИХ 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

полноценную экипировочную систему в районе Отрожки и Придачи. Нужен там и комплекс по очистке биотуалетов, который исключит остановку поездов в Прибытике 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 эксплуатируются 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».

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

Беседовал Сергей Михаил

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 вывозить из страны. Таких случаев масса, и из-за каждого поезда выбиваются из графика.

Здесь выход один – вышколить 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

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 – Адлер, а также на участке Ряжск – Чертково обеспечиваются новыми локомотивами ЭП1м Новочеркасского завода. Однако их качество оставляет желать лучшего. Это приводит к сбоям и случаем брака с пассажирскими поездами. То же самое можно сказать и о тепловозах ТЭП70БС, поступающих из Коломны, которые работают на участке Ртищево – Кочеткова.

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

Беседовал Сергей Михаил

и 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

ИССЛЕДОВАНИЕ

Световая комбинация

Учёные МИИТА сравнили различные типы энергосберегающих ламп



Освещать рабочую зону нужно по науке

энергосберегающие газоразрядные лампы не сразу выходят на стационарный режим работы. Время их разогревания 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 около 1,5 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 ночных и торшерах) лучше всего такими лампами накаливания. Это касается, в частности, ламп индивидуальной подсветки в купе, которые должны быть не только миниатюрными, но 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 В ВСЕХ ХОЗЯЙСТВАХ ДЕЛАЮТ ВЫВОДЫ ИЗ ПРОШЛЫХ ОШИБОК



ФОТО: ВЛАДИМИР ГУРВИЧ

Андрей Осипов, начальник Приволжского управления Госжелдорнадзора

УПРАВЛЕНИЕ ГОСЖЕЛДОРНДЗОРА, 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 противопожарной безопасности совсем не лишние.

Ситуация

Соседский порожняк

МАГИСТРАЛИ С ТРУДОМ ДЕЛЯТ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

К концу февраля Западно-Сибирская дорога сбила 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, в 2010-2011 годах мы фиксировали ту же проблему и осенью 2010 года. Были случаи, когда мы по этой причине отставали от эксплуатации электропоездов, 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 предупредительно-профилактические меры противопожарной безопасности совсем не лишние.



ФОТО: ИГОРЬ АХОНОВ

довольно высокий план на 2011 год.

— Те 80 составов, или 6400 вагонов, Первой грузовой компании, которые остались под погрузкой на КрЖД, отрицательно оказались на объёмах перевозок. Однако этого не произошло.

— Дефицит поступления вагонов ПГК уже привёл к спровоцированному обращению руководителя компании «Мечелтранс» 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: маршрутный 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 переносе погрузки на КрЖД было принято ЦФТО. — Из-за того, что Западно-Сибирская магистраль не справляется с приёмом порожних составов и чтобы исключить непроизводственный простой вагонов, их перенесли на нашу магистраль. Кроме того, нам вагоны нужны

были, чтобы обеспечить углем предприятия Министерства обороны, а также муниципальные котельные и предприятия ЖКХ Иркутской области, Приамурского 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. Счёт этого по-разному: с приёмом порожних составов и чтобы исключить непроизводственный простой вагонов, их перенесли на Западно-Сибирскую с западного направления, отменили в ЦФТО. Игнат Выгин

Вопрос дня

За счёт чего можно увеличить скорость движения пассажирских поездов?

Игорь Корчагин, технолог по тяговым расчётом, отдел разработки графика движения поездов КРЖД:

– Нужно пересмотреть целесообразность некоторых остановочных пунктов. К примеру, поезд Москва – Владивосток, следящий 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, нетрафиковые 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, поедем быстрее.

Вячеслав Кривошеев, замначальника дирекции управления движением – начальник службы перевозок СЖД:

– 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 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 приедет 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

3 марта 2011 года

четверг

№ 35 (24755)

Дискуссия

Труд вне закона

КАК ПРАВИЛЬНО РЕГУЛИРОВАТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВРЕМЕННЫХ РАБОТНИКОВ



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 призы некоторых экспертов, мы не намерены отменять последние. Ведь если это произойдёт, то общество останется без майчиков 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

определять 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 территории, 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 своевременно 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 заболеет, должны будете оплатить его больничный.

Попытка узаконить и регламентировать заёмный труд осложнит 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 гаранций, которые полагаются при подписании трудового договора: выплаты зарплаты не реже двух раз в месяц, использованием 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 отзывающегося 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.

ждать долго, так как повар – на разрыв».

Во-вторых, стоимость блюд, оказываемых по меню, довольно высока и находится на уровне московского ресторана эконом-класса.

Об эти проблеме 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 ресторана.

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 гостиницах, например, вообще не заедешь, не купив номер с завтраком. Так же железнодорожная 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 ПЕРЕВОЗОК

Санкт-Петербург



С 8 Марта!
Любви, красоты и счастья!

www.CTM.ru

РЕПЛАКА

www.SKMOST.RU



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»



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!

РЕПЛАКА

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 КЕШЖД, В ПРОШЛОМ ГЛАВНОГО АКУШЕРА-ГИНЕКОЛОГА МАГИСТРАЛИ 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. Присыпал 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 медицинский институт. После учёбы работала в больнице Красного Креста, потом пошла в ординатуру и готовила кандидатскую диссертацию. Все отпуска проводила в библиотеках Москвы и Ленинграда. Защищалась с отличием.

В 1965 году в дорожной больнице для Волковой открыли кабинет, закупили оборудование, учтили богатый практический опыт и значимость работы главного акушера-гинеколога магистрали. 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 историю болезней железнодорожников и принимала решения, что надо изменить.

В середине 80-х годов на Ульяновском отделении открыли отраслевую школу-интернат для детей железнодорожников, и вдруг вспыхнула заболеваемость 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 район 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 выделяли 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 говорят врачу.

ДМИТРИЙ ПОПОВ

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 садилась на станции Агрыз, то с первых же минут ощущала на себе их заботу и внимание. Встретили меня как долгого 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 успев посадить пассажира, иные проводники сразу же отправляются в своё купе сматривать прерванный сон.

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

ТЯГА К РУКОДЕЛИЮ КАЖДОЙ ЖЕНЩИНЕ ПЕРЕДАЁТСЯ С ГЕНАМИ

Одна из сотрудниц финансовой службы дороги, заметив обозначившийся годом полтора назад массовый интерес коллег к вышиванию, иронично пожала 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 ссыла, 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 вышивки прошла, материалов не стало или умение утратилось? Но желание, готовность рукодельничать подспудно жили во мне всегда. Увижу, бывало, в киоске набор для вышивания, сердце зашевелит.

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 серёзно занимаются вышиванием: Валерия Ивановна Свирид, Ирина Петровна Касынова... Они и стали её первыми наставниками, дали адреса специальных магазинов, поделились секретами мастерства.

– Всем 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 служб в филиалах компании перешёл, но увлечения не оставил.

Своими силами женщины организовывали выставки – к профессиональным праздникам, Дню защиты детей, Новому году. Брали их работы и для экспозиций 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 лица, 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 теплотой.

И, прервав уже пятую по счёту, несмотря на субботний 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 гостье, Ларисе Тырышкиной, развесить на стенах предназначенные для демонстрации нам вышитые полотна.

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

Увлечение

Художницы с иголками



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 – дорожная служба организации и оплаты труда.

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

И, прервав уже пятую по счёту, несмотря на субботний 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 гостье, Ларисе Тырышкиной, развесить 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 ёщё и учиться!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Я вышиваю

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



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 «Граждан и армии» 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

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 материам-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 сгущают краски.

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

Недвижимость

Владелец поневоле

ЗЕМЕЛЬНЫЙ НАЛОГ СТАНУТ НАЧИСЛЯТЬ БЕЗ ВЕДОМА СОБСТВЕННИКОВ

Муниципальные власти поставят участки под многоэтажками на кадастровый учёт, не спрашивая у владельцев.

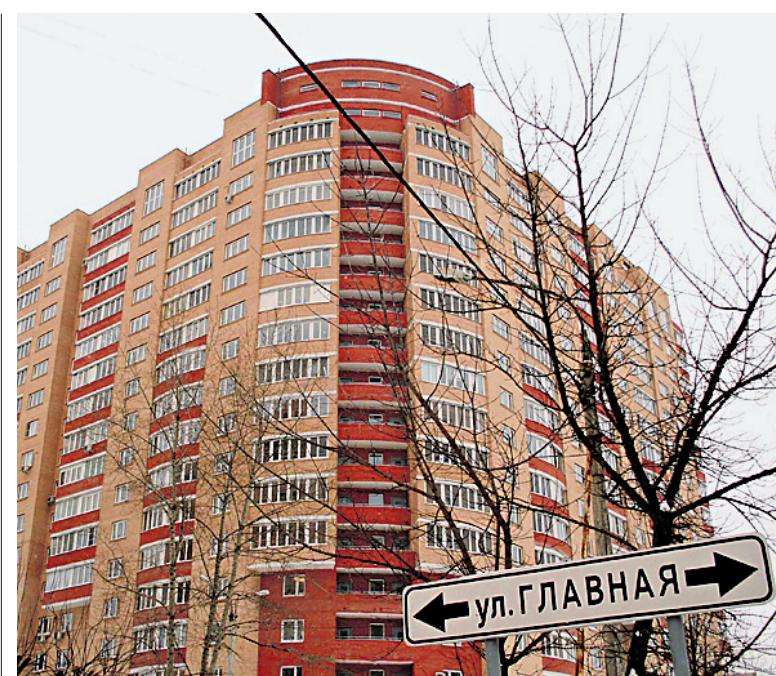
При этом пока люди платят мизерный земельный налог – не более 0,3% от кадастровой стоимости участка. Но когда в 2013 году введут общий налог на недвижимость, который будет привязан к рыночной цене земли и жилья, расходы владельцев существенно возрастут.

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 Заксобрания 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 гражданско-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 с частными 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



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.

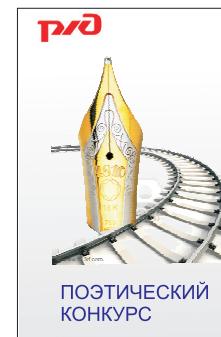
С другой стороны, по словам Павла Крашенинникова, вологодские депутаты предлагают радикальный вариант: инициатива по определению границ участков должна вестись от собственников, ведь муниципалитеты не имеют никакого отношения ни к дому, ни к земле под ним. «У нас есть другое предложение – пусть хотя 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».

Юрист консультанта «Института экономики города» Дмитрий Гордеев рассказал «Гудку», что если небольшие города и провинции страдают от недополучения земельного налога, то в мегаполисах с дорогой недвижимостью чиновники, наоборот, не дают собственникам разграничивать 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



Дорожные
мотивы
2011

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

5 мая – 20 июля

3-Й ЭТАП

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 компаний, 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 и электронную почту: cdkg@cdkg.ru

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

ХОККЕЙ

Интрига сохраняется

Ярославский «Локомотив» вышел вперед 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 серебро».

Перед очередной дузелью 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 Кириюхин, забив гол, стал одним из главных героев пятого матча с минским «Динамо»

очередной раунд плей-офф. Действующий обладатель Кубка Гагарина «Ак Барс» путевку 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 непривычным 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 Суэтин

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 дуатлоне 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 спортсменов. Но те пока не блещут, зато Ольга выиграла финал Кубка России и в гонке на 10 км свободным стилем, и в дуатлоне 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 Суэтин

Проба серебра

АЛЕКСАНДР ТРЕТЬЯКОВ ПОКАЗАЛ ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ

В СВОЕЙ КАРЬЕРЕ

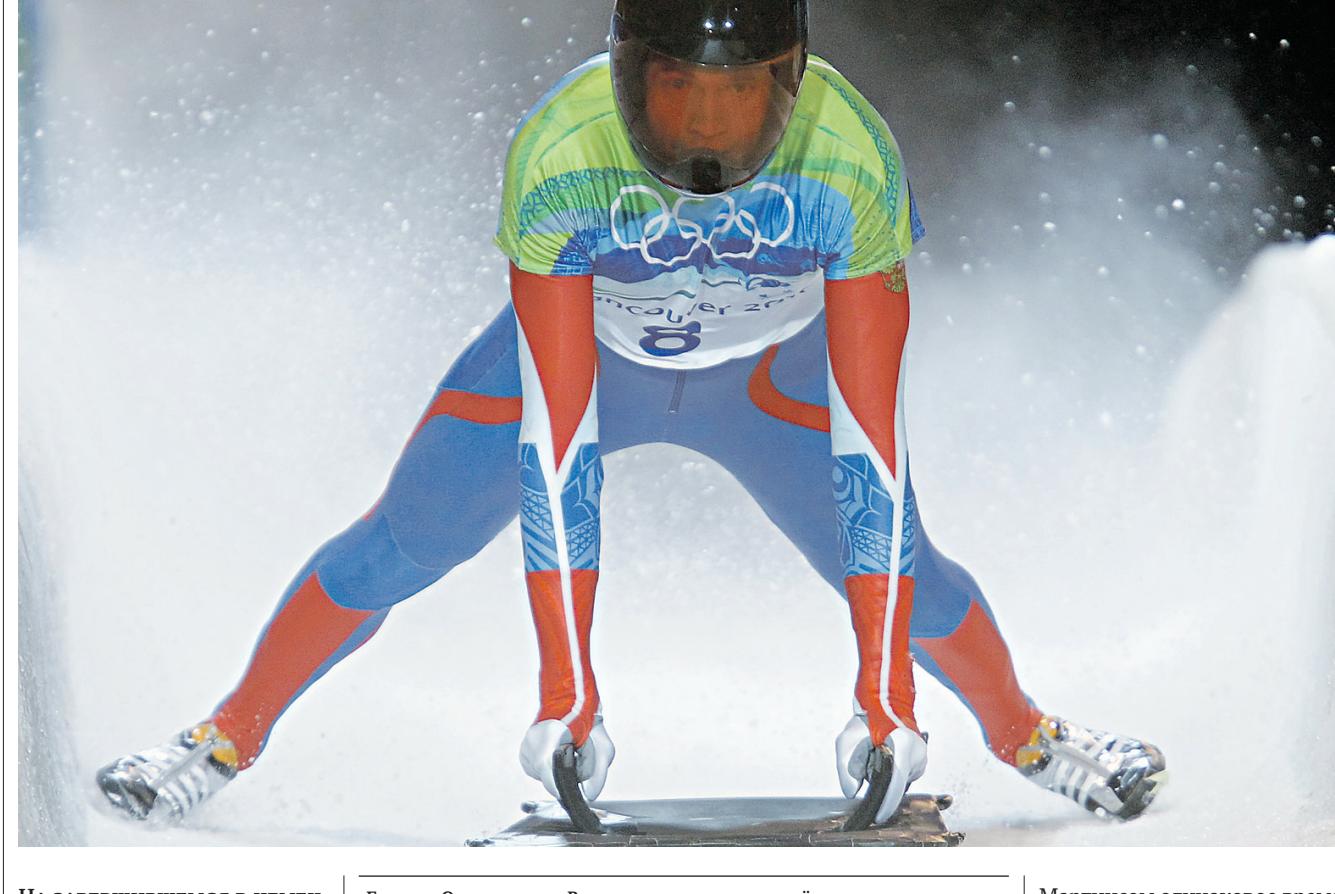


Фото: ИТАР-ТАСС

«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.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– 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.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

– Я не ставлю перед собой задачу быть первым на тренировках. Там у меня другие цели. Например, найти оптимальный способ прохождения какого-то конкретного виража.

–