

## 2. | КОММУНИКАЦИИ

Почти сотню звонков приняли операторы «Горячей линии» РЖД в первый день работы

3 октября 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 178 (24898) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

## 3. | ПЕРСПЕКТИВА

ОАО «РЖД» представило проект по строительству железной дороги на индонезийском острове Калимантан

## 5. | МНЕНИЯ И ОЦЕНКИ

Для предотвращения угрозы терактов на транспорте необходима государственная программа

## 7. | ОБРАЗОВАНИЕ

Студентов признают участниками спортивных мероприятий, а вузам выделят средства на соревнования

# ГУДОК



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
151585  
экземпляров

## | От редакции

## Вспомнить старое

В опросе на сайте [www.rzd-partner.ru](http://www.rzd-partner.ru), посвященном проблеме управления подвижным составом, 48% принявших участие в голосовании высказались за то, что ОАО «РЖД» нужно вновь обзавестись инвентарными вагонами. Стоит отметить, что вообще-то никаких законодательных запретов для этого не существует. Проблема в другом: в парке, принадлежащем перевозчику, грузы можно возить только по ставкам Прейскуранта 10-01, а в вагонах любого иного собственника – по свободным ценам, которые бывали в последние годы не только выше прейскурантных, но и ниже, в зависимости от конъюнктуры. При этом и в том и в другом случае ОАО «РЖД» оказывалось внакладе.

То есть для того, чтобы общенациональный перевозчик мог работать своими вагонами, не разорясь, необходимо deregулировать вагонную составляющую тарифа на перевозку в подвижном составе любой принадлежности. Тогда условия работы на данном рынке выровняются и ОАО «РЖД» сможет и свои вагоны использовать, и других собственников привлекать, управляя консолидированным парком по отложенным десятилетиями схемам. А конкуренция среди перевозочных и операторских компаний не даст ценам подниматься выше справедливого рыночного уровня.

Но для выработки таких и многих других правовых и тарифных регулировочных решений (например, установления прав и обязанностей сторон в отношениях между перевозчиком и оператором и др.) необходим правительственный уровень, потому что подобные нормы должны быть согласованы в полтора десятках ведомств, которые далеко не всегда делают это своевременно и слаженно. Не случайно на днях ОАО «РЖД» даже вынуждено было направить телеграмму председателю правительства с просьбой вмешаться в сложившуюся ситуацию с отставанием правовой базы от хода структурных преобразований на российских железных дорогах.

Между тем на первом этапе реформы система её государственного управления была выстроена достаточно четко и имела трёхзвенную структуру: правительственная комиссия по вопросам реформы под руководством вице-премьера, общественный совет при ней и штаб в МПС. В 2004 году эта вертикаль управления преобразованиями была в ходе административной реформы упразднена. Возможно, что сегодня, когда реформирование вышло на наиболее сложный этап по созданию рыночных механизмов непосредственно в сфере перевозок, к аналогичной (или иной, но адекватной требованиям дня) системе было бы целесообразно вернуться.

## ЦИФРА ДНЯ

**Свыше 11,5 млрд**

тонн грузов погрузило ОАО «РЖД» в течение 8-летнего периода своей работы.



Андрей Калибердин,  
заместитель  
генерального  
директора ОАО  
«Федеральная  
пассажирская  
компания»

– Андрей Геннадьевич, по инициативе ФПК с 1 сентября у студентов появилась возможность приобретать билеты на верхние полки купейных вагонов поездов дальнего следования в два раза дешевле. Почему было решено ввести спецтарифы именно для них?

– Современная молодежь очень мобильна. Поездки к друзьям, родственникам, знакомым, в другие города за новыми впечатлениями – это нормальная жизнь активного молодого человека. Поскольку многие молодые люди учатся вдали от дома, доступный транспорт для них становится насыщенной необходимостью. Поэтому ФПК ввела специальный тариф именно для студентов. Несмотря на то что первоначально период действия акции был определен до 31 мая 2012 года, мы приняли решение о ее продлении. В результате в 2012 году тариф «Студенческий» будет действовать до 30 июня и с 25 августа по 31 декабря.

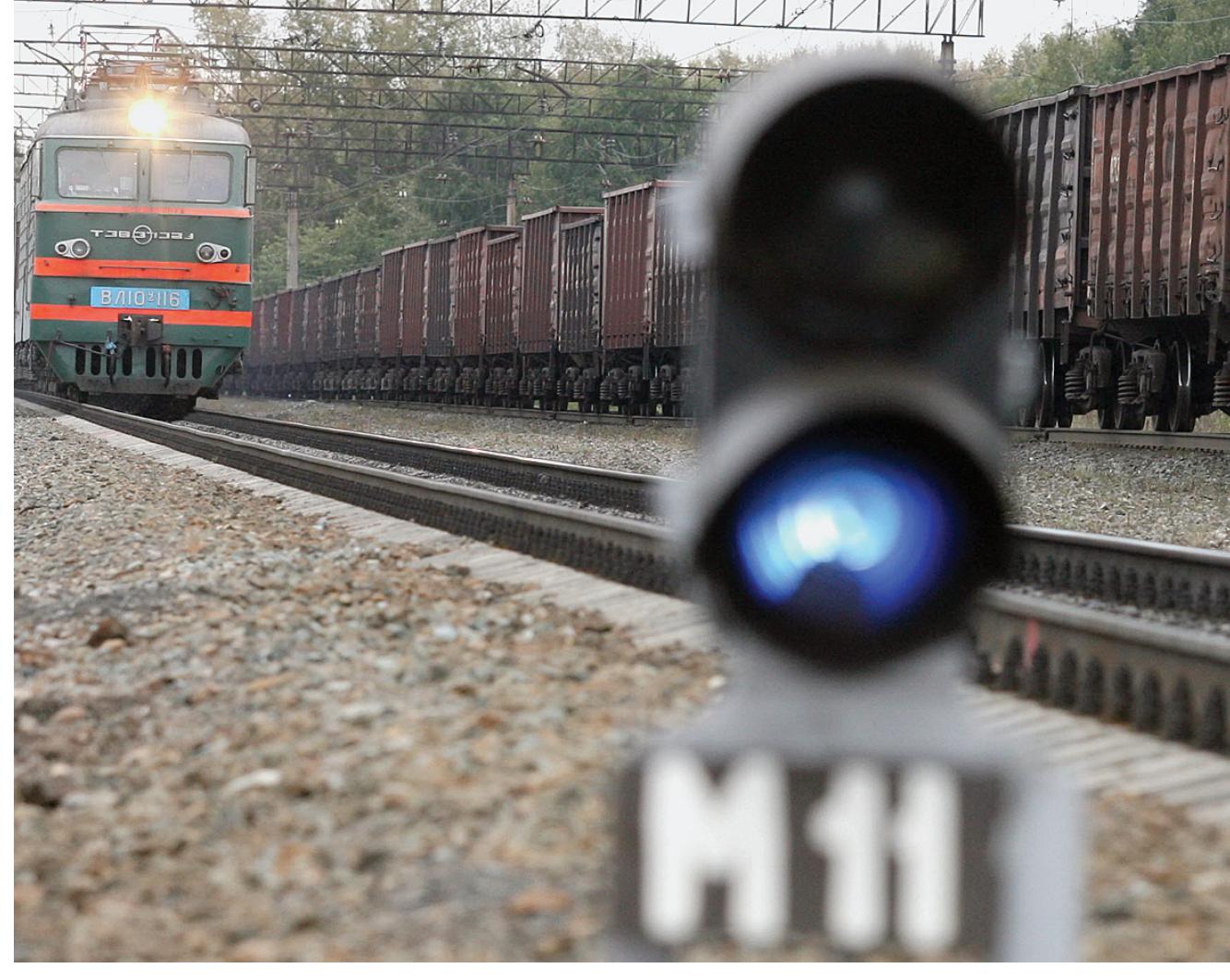
– Почему было решено продлить действие акции в строгих временных рамках?

– Потому что именно в эти дни спрос на поездки со стороны студентов особенно высок. В июне заканчиваются экзамены

## Технология

# Суперрейс

ПОЕЗДА ДОЛЖНЫ БЫТЬ ТАКИМИ, ЧТОБЫ ИХ МОГЛИ ВОДИТЬ НЕ ТОЛЬКО АСЫ



ВЧЕРА НА СТАНЦИЮ ЛУЖСКАЯ (ОЖД) ВПЕРВЫЕ ПРИБЫЛ ПОЕЗД ВЕСОМ 8952 ТОНН, ГРУЖЁННЫЙ УГЛЕМ. ОН ОТПРАВИЛСЯ ОТ СТАНЦИИ АЛТАЙСКАЯ 26 СЕНТЯБРЯ.

Ранее тяжеловесные поезда массой 9 тыс. тонн составностью 97 вагонов из Алтайского края следовали до Московской дороги и там расформировывались с последующей доставкой экспортного угля до латвийской сортировочной станции Шкиротава.

Как сообщили в Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», опытная поездка проведена согласно распоряжению старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапановича в рамках программы по сокращению эксплуатационных расходов ОАО «РЖД» и эффективности использования подвижного состава.

Первыми принял поезд машинист эксплуатационного локомотивного депо Барнаул Олег Грейнсмайнер с помощником Иваном Покарчуком.

«Мы вели «девятитысячник» 425 км от станции Алтайская до станции Карабус, – рассказывает Олег Грейнсмайнер. – Поезд вёл себя в пути прекрасно. Да иначе и быть не могло. В отличие от поездов весом 6–7 тыс. тонн здесь установлена СУТП (система управления тормозами поезда), которая контролирует целостность тормозной магистрали поезда от локомотива вперёд».

Между тем в этом и кроется один из подводных рифов на пути широкого внедрения супертяжеловесов. Как пояснил машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Буй Николай Звездин, когда техника работает на пределе возможностей и на ней высококлассные специалисты – это одно. Но поезда должны быть такими, чтобы их могли водить средние машинисты, не асы.

В Дирекции управления движением ОАО «РЖД» «Гудку» пояснили, что в ходе эксперимента на различных участках следования

## Для вождения тяжеловесов нужны навык и профессионализм

до самого хвоста. Это повышает безопасность поездов такого веса даже не на 100, а на 200%».

Конечно, чтобы уверенно водить такие поезда, нужен ещё и опыт. Грейнсмайнер с «девятитысячниками» на «ты» уже во семь лет.

Принявший в пути поезда эстафету машинист эксплуатационного локомотивного депо Курган ЮУЖД Виктор Топкасов вспоминает, что, когда начинали тяжеловесное движение, так и говорили: «Супер идёт». «Чтобы водить такую машину, нужны навык и профессионализм. Как в шахматах думаешь на два хода вперёд, так и с «девятитысячником» – думаешь на два перегона вперёд».

Между тем в этом и кроется один из подводных рифов на пути широкого внедрения супертяжеловесов. Как пояснил машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Буй Николай Звездин, когда техника работает на пределе возможностей и на ней высококлассные специалисты – это одно. Но поезда должны быть такими, чтобы их могли водить средние машинисты, не асы.

В Дирекции управления движением ОАО «РЖД» «Гудку» пояснили, что в ходе эксперимента на различных участках следования

были задействованы локомотивы ВЛ80, ВЛ85 и ВЛ10.

Однако для полноценной организации тяжеловесного движения на этом направлении действительно потребуется внедрение новых локомотивов и технических средств.

Кроме того, необходимо модернизировать инфраструктуру от Алтаяска до Усть-Луги – путевого хозяйства, хозяйств электроснабжения, автоматики и телемеханики.

Диспетчер Дорожного центра управления перевозками СЖД Сергей Сергеев уверен, что с Горьковской на Октябрьскую транзитом через Северную уже можно водить такие поезда.

Главный инженер станции Лужская Сергей Петров рассказал, что для безопасного пребывания все работники дистанций пути и связи. «Поезд пришёл по расписанию, как и было нам заявлено, в 15.10. Всего в составе 95 вагонов, из них 67 были отправлены в адрес «Ростерминалугля», остальные 28 – в адрес многопропильного перегрузочного комплекса ЮГ-2.

Всего «девятитысячников» у нас ещё не было ни разу. Но на станции есть три пути, приспособленных к приему подобных составов, поэтому проблем с его расформированием и обработкой не возникло».

Игнат Выгин

## Лента новостей

## Метр жилья каждому

К 2015 году планируется в 1,5 раза увеличить объёмы жилищного строительства в стране. Как вчера заявил глава Минрегиона Виктор Басаргин, к 2020 году необходимо выйти на показатель один квадратный метр на одного жителя. Он отметил, что в последние месяцы рынок строительства жилья начал активно развиваться. Отмечается рост индивидуального жилищного строительства, в том числе частного и малозатратного жилья. «Очень много сегодня сделано для поддержки молодёжи, многодетных семей. Такие инициативы надо развивать», – сказал глава Минрегиона.

## Качественный подход

Грузинское вино и минеральная вода могут вернуться на российский рынок до конца года. Как заявил вчера руководитель Роспотребнадзора, главный государственный санитарный врач Геннадий Онищенко, сроки зависят от грузинских производителей, «их готовности выполнить требования для допуска на рынок». По его словам, на днях в Роспотребнадзоре состоялась встреча с производителями грузинской винной продукции. «Были уточнены все необходимые параметры для нормального возвращения грузинской продукции на российский рынок. Естественно, главное условие – неукоснительное соблюдение законодательства по обеспечению качества продукции», – сказал Онищенко.

## Пожары не отступают

В Иркутской области, где продолжают бушевать лесные пожары, погода в ближайшую неделю не изменится, а ситуация с пожарами вновь опасна. Как заявляют в Рослесхозе, по прогнозам специалистов, в регионе не произойдёт изменения погодных условий: обильных осадков не ожидается, и сохранятся положительные дневные иочные температуры. Так что, как отметили в ведомстве, властям области предстоит напряжённая борьба с лесными пожарами. На сегодняшний день в регионе зарегистрировано 9 лесных пожаров на общей площади 107 га. Ранее сообщалось, что в Братском районе области ликвидировано пять лесных пожаров. В самом Братске продолжает действовать один пожар в лесопарковой зоне площадью около 100 га.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## Блиц

**Мобильная молодёжь**

ФПК ПРОДЛИЛА СРОК ДЕЙСТВИЯ АКЦИИ ДЛЯ СТУДЕНТОВ



Андрей Калибердин,  
заместитель  
генерального  
директора ОАО  
«Федеральная  
пассажирская  
компания»

– Современная молодежь очень мобильна. Поездки к друзьям, родственникам, знакомым, в другие города за новыми впечатлениями – это нормальная жизнь активного молодого человека. Поскольку многие молодые люди учатся вдали от дома, доступный транспорт для них становится насыщенной необходимостью. Поэтому ФПК ввела специальный тариф именно для студентов. Несмотря на то что первоначально период действия акции был определен до 31 мая 2012 года, мы приняли решение о ее продлении. В результате в 2012 году тариф «Студенческий» будет действовать до 30 июня и с 25 августа по 31 декабря.

– Почему было решено продлить действие акции в строгих временных рамках?

– Потому что именно в эти дни спрос на поездки со стороны студентов особенно высок. В июне заканчиваются экзамены

и студенты возвращаются домой, а в последние числах августа молодые люди едут к месту учёбы. Наша цель – дать возможность как можно большему числу студентов воспользоваться специальным тарифом.

– Какого эффекта планируете добиться?

– Мы надеемся, что наше предложение позволит студентам путешествовать по стране как можно чаще, открывать для себя новые интересные места. Мы хотим, чтобы наши пассажиры с юного возраста привыкли путешествовать высоким классом. И наши специальные тарифы дают им такую возможность. Уже первые результаты показывают, что в сентябре поездки были куплены около 6 тыс. билетов. Это хорошая цифра, и мы надеемся, что в будущем темпы продаж будут только расти.

БЕСЕДОВАЛА  
Марьяна Балашкина

и студенты возвращаются домой, а в последние числах августа молодые люди едут к месту учёбы. Наша цель – дать возможность как можно большему числу студентов воспользоваться специальным тарифом.

– Какого эффекта планируете добиться?

– Мы надеемся, что наше предложение позволит студентам путешествовать по стране как можно чаще, открывать для себя новые интересные места. Мы хотим, чтобы наши пассажиры с юного возраста привыкли путешествовать высоким классом. И наши специальные тарифы дают им такую возможность. Уже первые результаты показывают, что в сентябре поездки были куплены около 6 тыс. билетов. Это хорошая цифра, и мы надеемся, что в будущем темпы продаж будут только расти.

БЕСЕДОВАЛА  
Марьяна Балашкина

и студенты возвращаются домой, а в последние числах августа молодые люди едут к месту учёбы. Наша цель – дать возможность как можно большему числу студентов воспользоваться специальным тарифом.

– Какого эффекта планируете добиться?

– Мы надеемся, что наше предложение позволит студентам путешествовать по стране как можно чаще, открывать для себя новые интересные места. Мы хотим, чтобы наши пассажиры с юного возраста привыкли путешествовать высоким классом. И наши специальные тарифы дают им такую возможность. Уже первые результаты показывают, что в сентябре поездки были куплены около 6 тыс. билетов. Это хорошая цифра, и мы надеемся, что в будущем темпы продаж будут только расти.

БЕСЕДОВАЛА  
Марьяна Балашкина

и студенты возвращаются домой, а в последние числах августа молодые люди едут к месту учёбы. Наша цель – дать возможность как можно большему числу студентов воспользоваться специальным тарифом.

– Какого эффекта планируете добиться?

– Мы надеемся, что наше предложение позволит студентам путешествовать по стране как можно чаще, открывать для себя новые интересные места. Мы хотим, чтобы наши пассажиры с юного возраста привыкли путешествовать высоким классом. И наши специальные тарифы дают им такую возможность. Уже первые результаты показывают, что в сентябре поездки были куплены около 6 тыс. билетов. Это хорошая цифра, и мы надеемся, что в будущем темпы продаж будут только расти.

БЕСЕДОВАЛА  
Марьяна Балашкина

и студенты возвращаются домой,

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

3 октября 2011 года

понедельник

№ 178 (24898)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### Поздравление

ДОРОГИЕ ВETERАНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

От имени правления ОАО «РЖД», президиума Центрального комитета Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей и Центрального совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта примите сердечные поздравления с Международным днём пожилых людей!

Этот день посвящён вам, дорогие наши пенсионеры, ветераны войны и труда! Всей своей жизнью, многолетним самоотверженным и плодотворным трудом вы заслужили почёт и глубокое уважение. Вы внесли неоценимый вклад в Победу в Великой Отечественной войне, когда в особо тяжёлых условиях необходимо было обеспечить перевозки, и в послевоенные годы восстановили разрушенные железнодорожные магистрали, осуществили техническую реконструкцию на базе внедрения электрической и тепловозной тяги, новейших достижений науки и техники, переустройства всех хозяйств железнодорожного транспорта. Не случайно десятки тысяч тружеников стальных магистралей были отмечены высокими государственными и отраслевыми наградами.

Трудовые коллективы постоянно чувствуют поддержку наших ветеранов. Много сил они отдают работе по профориентации молодёжи, развитию лучших трудовых традиций, вносят посильный вклад в улучшение деятельности подразделений, организаций отдыха в оздоровительных учреждениях, решения других социальных вопросов.

Ветеранский актив организует крупные патриотические мероприятия по проведению памятных дат Великой Отечественной войны, выступает в производственных коллективах, школах и учебных заведениях железнодорожного транспорта. Благодаря ветеранам нашим работникам передаются традиции товарищеской поддержки, высокой нравственности, корпоративной сплочённости, исключительной преданности своему делу. Эти традиции помогают трудиться эффективно и с максимальной отдачей. С праздником вас, дорогие друзья! Спасибо за ваш труд и благородную деятельность по воспитанию железнодорожников. Желаем всем добра, здоровья и оптимизма на долгие-долгие годы!

В.И.Якунин,  
президент ОАО «РЖД»

Н.А.Никифоров,  
председатель Российской профсоюза  
железнодорожников и транспортных  
строителей

Н.П.Гром,  
председатель Центрального совета  
ветеранов войны и труда  
железнодорожного транспорта

### Официально

#### В ОАО «РЖД» новый председатель Совета директоров

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» избрал председателем Кирилла Геннадьевича Андрюсова.

Родился в Мурманске в 1972 году. В 1994 окончил Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. В 1990-х годах работал в Комитете по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, где курировал вопросы экономики и инвестиций.

С 2000 по 2004 год – первый заместитель генерального директора ОАО «Ленэнерго». В 2004–2005 годах – директор департамента государственного регулирования тарифов и инфраструктурных реформ Министерства экономического развития и торговли РФ. С 2005 по 2008 год – заместитель министра экономического развития и торговли РФ.

В 2008 году распоряжением председателя Правительства от 15 мая назначен заместителем руководителя аппарата Правительства РФ. С 2010 года – управляющий партнёр компании Altera Capital.

С 2008 года является членом совета директоров ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

### Сезон

#### Уголь для ЖКХ

За 27 дней сентября текущего года в адрес ЖКХ погружено более 31 тыс. вагонов, в том числе более 20,5 тыс. полувагонов под управлением ОАО «РЖД», что составляет 66% от всего объёма погрузки.

Таким образом, при значительном изменении доли полувагонов, находящихся в оперировании у перевозчика (с 67% в 2010 году до 33% в 2011 году), объём перевозок социально значимых грузов сократился незначительно – с 74% в прошлом году до 66% в нынешнем.

Напомним, что за 8 месяцев 2011 года для перевозки угля для нужд ЖКХ было погружено 225768 вагонов.

Соб. инф.

### Происшествие

# Доставка к матчу

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЫ ВЫДЕЛЯТЬ БОЛЕЛЬЩИКАМ  
ОТДЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ



ВЧЕРА ГРУППА ЗЛОУМЫШЛЕННИКОВ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ НАПАЛА НА БОЛЕЛЬЩИКОВ ФУТВОЛНОГО «Зенита», ЕХАВШИХ В АВТОБУСЕ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ НА МАТЧ СО СТОЛИЧНЫМ «Спартаком».

Около 8 утра на 116-м километре автодороги «Россия» около 30 человек на шести автомобилях остановили автобус с 50 болельщиками «Зенита». Как сообщили в Управлении внутренних дел по Тверской области, хулиганы проткнули колёса автобуса, на которых приехали на матч поклонники питерского клуба. Полицейские изъяли алкогольную продукцию.

Как сообщили «Гудку» в пресс-службе полиции столичного метрополитена, на территории подземки было задействовано 2200 сотрудников органов внутренних дел.

Особое внимание уделялось остановкам, расположенным рядом с железнодорожными станциями. На станции «Комсомольская» дежурили усиленные наряды сотрудников Отряда особого назначения столичной полиции.

Люди получили травмы средней степени тяжести. Главной целью нападавших была попытка запугать болельщиков», – сообщили в пресс-службе.

Как уточнили в управлении подмосковной полиции, 6 подозреваемых в нападении были

задержаны по горячим следам в Клинском районе. Задержанные переданы в УМВД Тверской области.

В Центре специального назначения столичной полиции «Гудку» сообщили, что были тщательно обследованы автобусы, на которых приехали на матч поклонники питерского клуба. Полицейские изъяли алкогольную продукцию.

Как сообщили «Гудку» в пресс-службе полиции столичного метрополитена, на территории подземки было задействовано 2200 сотрудников органов внутренних дел. Особое внимание уделялось остановкам, расположенным рядом с железнодорожными станциями. На станции «Комсомольская» дежурили усиленные наряды сотрудников Отряда особого назначения столичной полиции.

«Горячая линия» для сотрудников РЖД начала свою работу

После инцидента с нападением на поклонников футболь-

ного клуба «Зенит» и.о. гендиректора ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» Виталий Григорьев отметил, что компания готова возобновить существовавшую ранее практику выделения по запросам фан-клубов специальных вагонов в электричках для перевозки поклонников футбольных команд. При этом безопасность фанатов обеспечат сотрудники полиции. Для этого организаций болельщиков просто нужно к нам обратиться, – пояснил Григорьев.

– Это целесообразно с точки зрения не только безопасности, но и эффективности перевозки:

если в автобусе 40 человек, то в шестивагонном составе

электрички – 600 человек. Но будут ли фан-клубы этим заниматься? Это самый важный вопрос. Мы же со своей стороны готовы с ними работать».

Елена Демиденко  
Яна Позолотчикова

### Коммуникации

## Компания на связи

«Горячая линия» для сотрудников РЖД начала свою работу

Почти сотню звонков приняли операторы «Горячей линии» для работников РЖД в первый день работы.

Открытие Единого информационно-справочного ресурса (ЕИСР) для работников холдинга приурочили к дню рождения ОАО «РЖД». Несмотря на выходной (1 октября в этом году выпал на субботу) и первый день работы линии, операторам скучать не пришлось: то у одного, то у другого раздавался звонок. Многих абонентов интересовал режим работы новой службы. Вот девушка предложила проводить в компании конкурс «Мисс «Российские железные дороги». Хотя чаще молодые специалисты задавали вопросы по поводу различных корпоративных программ для молодёжи. Для людей постарше самым актуальным был вопрос о размере пенсий и участии в пенсионной программе РЖД.

Совершенствование обратной связи с работниками в компании сегодня уделяется большое внимание. Не случайно проект создания ресурса разрабатывался в тесном взаимодействии департаментом корпоративных коммуникаций и Центром внутренней политики и развития корпоративной культуры, а в день запуска проекта в контактном центре присутствовал вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, взявший «Горячую линию» под личный контроль.

– В холдинге, насчитывающем почти 1 млн 200 тыс. человек, у сотрудников возникает множество вопросов по разным темам – социальные льготы, условия труда, система мотивации, зарплата и так далее. Кроме того, крайне важно, чтобы персонал понимал все процессы, происходящие в холдинге, и чтобы он быстро и чётко получал

ответ на любой интересующий вопрос. Как раз именно этим мы и будем заниматься, – сказал он, обратившись к операторам. – Мы хотим свести все потоки информации в единое «окно» – «Горячую линию», через неё в режиме онлайн любой сотрудник холдинга сможет получать ответы, а мы – представление о том, какой информации не хватает на местах, какие проблемы требуют первоочередного внимания, и о многом другом.

Ресурс будет работать по рабочим дням с 8 до 22 часов по московскому времени, так что обращаться на него будет удобно железнодорожникам из любого региона.

Кроме того, звонки на номер «Горячей линии» 8-800-100-1520 бесплатные, в том числе и с мобильных телефонов.

В смене трудятся восемь операторов.

В кабине каждого – компьютер, папка с

Справиться с психологической нагрузкой оператора линии могут только женщины

необходимой справочной информацией, наушники, бумага для записей и ручка, на столе флашок «Российских железных дорог». Тишину прорезает очередной звонок: «Алло...» На другом конце провода интересуются тарифами нормо-часа. Специалист «Горячей линии» тут же без малейшей задержки даёт обстоятельный ответ.

– Сотрудники для работы на линии мы отбирали очень тщательно, – комментируют представители контактного центра.

– Преимущество отдавалось кандидатам, имеющим образование в области социологии, права, педагогики, психологии. Большинство из них имеют значительный опыт работы в контактном центре РЖД, то есть

### Реконструкция

## Газ не до отказа

АВТОМАТИКА ОБЕСПЕЧИТ КОМФОРТ И СЭКОНОМИТ ТОПЛИВО

В газовых котельных крупных узлов Куйбышевской дороги устанавливают автоматизированные тепловые пункты для поддержания комфорта температуры воздуха в административных, служебно-бытовых и производственных помещениях.

Раньше в узловых котельных магистрали стояли трубчатые теплообменники и устаревшее оборудование. «Если температура воды падала, оператор котельной вручную регулировал подачу тепла. Это приводило к перекосу топлива либо помещения предприятия плохо отапливались», – пояснил и.о. главного инженера Куйбышевской котельной Сергей Блохин.

Автоматическая регулировка температуры – это экономичный способ обогрева, к тому же исключаются непроизводительные потери топлива и тепла, особенно зимой.

Общая стоимость оборудования составляет около 52 млн руб., но затраты оправданы. Ожидаемая экономия с одного теплового пункта составит 1,2 млн руб. в год. Ремонт и техническое обслуживание одного пункта обойдётся дирекции в 68 тыс. руб. в год. «Следовательно, каждая единица оборудования



Регулировка подачи тепла теперь происходит автоматически, причём в зависимости от погодных условий

ской дирекции по тепловодоснабжению Юрий Соловьев.

Теперь человеческий фактор исключен. За работой котлов и подачей воды нужной температуры в тепловые сети следит автомат. При этом учитывается уличная температура.

«Если на улице похолодало, автомат добавит тепла в нормативных пределах, если же

окупится уже через 3,5 года при сроке службы пункта 10 лет», – сказал Юрий Соловьев.

По его словам, новое оборудование установлено в котельных Уфы, Дёмы, Сызрани и Ульяновска. Всего будет введено девять таких пунктов.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка»  
САМАРА

Слайднефть

### СООБЩЕНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ ПАКЕТА АКЦИЙ

ОАО «НГК «Славнефть» сообщает о намерении реализовать 100% акций ЗАО «Управление отгрузок» (место нахождения – г. Ярославль, Московский проспект, дом 130).

Основной вид деятельности ЗАО «Управление отгрузок»: организация перевозок грузов железнодорожным транспортом собственным парком железнодорожных вагонов-цистерн.

Срок окончания формирования пулла желающих приобрести указанное имущество – 20 октября 2011 г.

По всем возникающим вопросам просим обращаться в тендерный комитет ОАО «НГК «Славнефть» по телефону (495) 787-82-54 или по электронной почте: tender@slavneft.ru.

Реклама



Фото: ГУП РЖД

общались с пассажирами, железнодорожниками и обрабатывали обращения для принятия дальнейших решений в компании. Дополнительно у нас задействованы сотрудники, работавшие в кадровых службах. Все специалисты прошли интенсивный курс обучения: это и непосредственное знакомство со всеми нормативными документами, которые мы должны будем освещать в рамках тематики консультаций, и разбор каких-то конкретных жизненных ситуаций.

Присутствие вице-президента компании не ограничилось только напутствием и наблюдением за началом работы.

– У меня такой вопрос, – раздаётся в телефонной трубке мужской голос, – когда будет пересмотрен вопрос об оплате суточных в командировке?

– Исторически в компании размер суточных был привязан к размеру надбавки за разъездной характер работы, – взялся лично ответить на вопрос Дмитрий Шаханов. – Уже принято решение, и скоро вступится соответствующий приказ президента компании о том, чтобы разделить эти два понятия. Первым этапом будет увеличен размер надбавок за разъездной характер работы. Это в первую очередь касается машинистов, монтё

## ШКОЛА

## Пора меняться

Изношенное оборудование не позволяет экономить



ФОТО: HTTP://WWW.PHOTODOM.RU

Тарифы не учитывают реальную стоимость услуг теплоснабжения

**В будущем году инфраструктура хозяйства теплоснабжения компании должна быть полностью обновлена.** Такое решение было принято на завершившей в минувший четверг свою работу в Ярославле сетевой школе Центральной дирекции по теплоснабжению ОАО «РЖД».

Наряду с обновлением основных фондов необходима и продуманная программа подготовки кадров, способных работать на современном оборудовании.

Важнейшей проблемой остаётся высокий уровень просроченной дебиторской задолженности, доставшийся вновь созданному филиалу «в наследство».

Как отмечают участники сетевой школы, не менее остро стоят вопросы, связанные с тарифным регулированием со стороны государства – «региональные энергетические комиссии вздохнуть не дают». Тарифы, как правило, не учитывают реальную себестоимость услуг теплоснабжения, что неминуемо приводит к убыткам. Отсюда вытекает важнейшая задача – обновление производственного комплекса. Невозможно добиться низкой себестоимости и безопасной эксплуатации на оборудовании с износом выше 70%. Масштабная инвестиционная программа – единственный путь привести хозяйство к экономической эффективности.

Владислав Кукарев  
Ярославль

# Дорога на Калимантан

РЖД готовы строить в Индонезии

ОАО «РЖД» представило проект по строительству железной дороги на индонезийском острове Калимантан.

Проект представил президент компании Владимир Якунин в рамках состоявшегося в Москве инвестиционного бизнесфорума, организованного Координационным советом по инвестициям Республики Индонезия.

Планируется, что финансирование строительства в объёме до \$2 млрд будет организовано в виде займов от крупнейших международных банков. Дополнительно до \$500 млн инвестиций планируется привлечь от частных инвесторов, в том числе институциональных, имеющих интерес к проекту. Он включает в себя строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры, соединяющей северные районы Центрального Калимантана с восточным побережьем острова. Планируемая протяжённость трассы должна составить порядка 300 км.

Начальник департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД» Сергей Столяров заявил «Гудку», что развитие железнодорожной инфраструктуры на Калимантане интересно как важный элемент транспортного обеспечения добычи природных ресурсов острова.

«Специалисты ОАО «РЖД» располагают значительным опытом создания крупных инфраструктурных проектов в самых различных регионах мира, – подчеркнул он. – Сегодня разработано предварительное проектное технико-экономическое обоснование для магистрали на Калимантане, определены ключевые показатели, демонстрирующие целесообразность и реализуемость планируемой линии, проведена предварительная трассировка. В случае своей реализации проект должен будет обеспечивать доставку сырьевых ресурсов из месторождений в отдалённых регионах острова, за счёт чего можно прогнозировать интерес к нему со стороны крупных промышленных и финансовых



ФОТО: LIAUTUVIENAS FORUMS/SHUTTERSTOCK.COM\_0982

Опыт РЖД может быть востребован на островах

структур, а также властных органов самой Индонезии».

По словам генерального директора аудиторской компании «ФинЭкспертиза» Агвана Микаеляна, холдинг традиционно

крупных российских компаний. А железнодорожная дорога – это всегда объект двойного назначения. Подобные проекты следует всячески поддерживать на уровне международных связей, поскольку они являются одной из немногих возможностей продать что-то ещё, кроме сырья или оружия. В идеале их финансирование надо

**Разработано предварительное проектное ТЭО для магистрали на Калимантане**

хорошо справляется с задачами дополнительных поставок услуг в тех регионах, где Россия уже получила на местных рынках определённые сегменты по значимым категориям товаров.

«Прежде всего ОАО «РЖД» всегда может рассчитывать на успех своих проектов в тех странах, которые заключают с Россией крупные контракты на поставку вооружений, – отметил он. – Наши партнёры уже получают представление о возможностях

осуществлять за счёт российских средств. Но поскольку в случае с Калимантаном речь идёт о привлечении очень крупных средств и пересечении интересов целого ряда влиятельных политических и экономических структур, в имеющейся ситуации создание международного консорциума является лучшей гарантией оптимального баланса интересов сторон и достижения конечного результата».

Леонид Григорьев

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Гелию дадут выход

В мае 2012 года в Находке запускается комплекс по отгрузке и переработке гелия. Его строит крупнейший в РФ производитель гелия ООО «Криор». Готовность объекта составляет около 70%. Станция предназначена для приема и обслуживания контейнеров со сжиженным газом, а также производства чистого кислорода, азота и газовых смесей, которые используются в авиации и подводном флоте. Продукция ориентирована на экспорт – в Японию, Китай, Республику Корея, США. В Находку гелий будет доставляться автотранспортом и по железной дороге. Для этой цели на территории будущего предприятия построен тупик.

## 33 «Ермака»

За девять месяцев на Забайкальскую дорогу поступило 25 электровозов серии «Ермак». Локомотивы закреплены за эксплуатационным локомотивным депо Магдагачи, из них 21 действует в грузовом движении на участке Карымская – Хабаровск, а четыре проходят обкатку и техобслуживание. До конца года ожидается поступление ещё восьми «Ермаков». В итоге в 2011 году парк ЗабЖД будет пополнен 33 новыми магистральными локомотивами.

## Поставили пластиры

На станции Ульяновск-Центральный Куйбышевской дороги прошли пожарно-тактические учения. В них участвовали пожарный поезд Ульяновского отряда ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России на Куйбышевской магистрали и сотрудники МЧС. По легенде, на станции при производстве маневровых работ произошёл сход грузового поезда, повреждена цистерна с топливом. Для ликвидации течи был применён магнитный пластирь. Солярку перекачали в другую цистерну.

По сообщениям

корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

SIEMENS

Реклама

Дорогие железнодорожники,  
сердечно поздравляем Вас  
с днем рождения ОАО «РЖД»!

www.siemens.ru

Ваш «Сименс»

## Ситуация

# Лесные дебри

ПРОМЫШЛЕННИКИ КОМИ НЕ МОГУТ ВЫВЕЗТИ СВОЮ ПРОДУКЦИЮ

**ПРЕДСТАВИТЕЛИ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА РЕСПУБЛИКИ КОМИ НАЗВАЛИ КРИТИЧЕСКОЙ СИТУАЦИЕЙ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ РЕГИОНА ПОРОЖНИМИ ВАГОНАМИ. ОСОБЕННО ОСТРА ПРОБЛЕМА ВЫВОЗА ГЛАВНОГО БОГАТСТВА РЕГИОНА – ЛЕСНЫХ ГРУЗОВ.**

На совещании в правительстве Коми было отмечено, что несогласованность действий и безответственность частных операторов подвижного состава приводят к срывам выполнения заявок грузоотправителей. Сегодня порожний пробег при частных вагонов в Сосногорском регионе СЖД составляет 43%, тогда как в условиях единого инвентарного парка этот процент был гораздо ниже. Из-за неэффективного управления вагонами многие предприятия Коми несут большие потери.

«Ещё с прошлой осени мы реально ощутили, что стало трудно получить полуваагоны для отправки круглого леса и экспортных пиломатериалов, – признался «Гудок» президент Союза лесопромышленников Республики Коми Владимир Бондаренко. – У всех лесников резко нарушились поставки. Зимние запасы древесины были сформированы, но в значительной мере не отгружены. Этим летом на складах лежали и гнили большие остатки. Не было вагонов, хотя мы работали со всеми транспортными компаниями – и с частными, и с ПГК. Потом вагоны начали предоставляться, но по очень высокой цене».

Причину своих бед лесопромышленники видят в искусственном дефиците вагонов, которые, по их словам, могут неделями стоять на станциях либо неразгруженными, либо



Если лес не вывезти вовремя, то он превращается в обычные дрова

порожними. И никаких санкций за это собственники не несут. А дефицит в рыночных условиях приводит к повышению стоимости предоставления услуги.

«Тарифы за пользование инфраструктурой не изменились, но в разы выросла «вагонная составляющая», – подчёркивает Владимир Бондаренко. – И реальные затраты предприятия на доставку своей доски повысились на 30–50%. Это сильно ударило по нашей лесной экономике. А она и до этого балансировала на грани рентабельности. Сегодня у нас многие предприятия стали убыточными и останавливают работу. Так, ООО «Комилесбизнес» сейчас сворачивает производство. А значит, коренному населению

лесного посёлка грозит стопроцентная безработица. Ещё пример. ООО «ЭРДЕРТ-Коми» много лет поставляло пиломатериалы в Венгрию. Ему с начала года не додали 20 вагонов. Частники под экспорт не дают – боятся невозврата и повреждения. ПГК тоже колебалась. На уровне Сосногорского региона СЖД решили выделить 20 инвентарных вагонов, но сверху поступила команда: тормознуть, пусть идут к частникам. В итоге 1200 кубов невысушенней доски посинело и почти полностью пропало. Небольшое, но успешное предприятие фактически обанкротили».

Крупные и средние предприятия Коми сегодня вынуждены переходить на отгрузку лесопродукции автотранспортом. А значит, коренному населению

«Мы не могли вывезти свои пиломатериалы, операторы просто не подавали нам вагоны в нужном количестве, – говорит специалист по транспорту ООО «СевЛесТиль» Иесса Поздеева. – В итоге мы отправили на экспорт

1200 кубов невысушенней доски посинело и почти полностью пропало. Небольшое, но успешное предприятие фактически обанкротили

только 54 груженых вагона из 174 запланированных. Сегодня 60–70% продукции, ориентированной на внутренний рынок, мы вынуждены вывозить автомобилями, хотя по некоторым направлениям это и дороже. Вместе с тем в последнее время

мы наладили работу с ЦФТО, который по договору оперирует вагонами ПГК и ВГК, сейчас они нам ритмично поставляют вагоны».

Некоторые отправители леса расширили контейнерные перевозки, когда полуваагоны и универсальных платформ доставить было невозможно. Кто-то успел обзавестись собственным парком, однако и это не гарантирует нормальный вывоз. Так, у Сыктывкарского ЛПК порядок сотни своих крытых вагонов и около трёхсот платформ, но их оборот сегодня резко упал.

Даже внутри Коми, отмечают лесопромышленники, вагоны стали двигаться гораздо медленнее, чем ещё недавно. Потому что из-за колосального количества хозяев и грузонаправлений захлебнулись станции. Ведь теперь вагон не обеспеченный, что затрудняет маневровую работу. Но если даже крупные предприятия испытывают затруднения, то и механизм оплаты движения

По мнению лесников, частнику часто просто невыгодно подавать порожняк под лес – есть более доходные грузы. Да и механизм оплаты движения

«Гудку» Владимир Бондаренко. – А чтобы в переходный период нам как-то прожить, ПГК и ВГК должны быть объявлены публичными операторами, которые не имеют права отказаться от заключения договоров с любым клиентом. Стоимость их услуг по предоставлению вагонов должна регулироваться государством – хотя бы до середины 2012 года».

Как сообщили в ПГК, компания знает о серьёзных проблемах, с которыми столкнулись лесники Коми, и пытается им помочь. «90% всех вагонов ПГК, находящихся в регионе СЖД, отдаёт сейчас под пиломатериалы Коми, – говорит замдиректора Ярославского филиала ПГК Татьяна Корниенко. – Даже платформы, которые предназначены для техники. Причём платформы предоставляем на 300 руб. в сутки за вагон ниже рыночной стоимости. Такое мы приняли решение не учитывать ранее перевозимый груз и расстояние перевозки в стоимости предоставления вагона. То есть во главу угла поставили не доходность использования вагона, а эффективность использования инфраструктуры и максимальное выполнение согласованных с клиентом заявок. Но ПГК не сможет одна «спасать» всю республику, должны подключиться и другие операторы».

Между тем, по словам Татьяны Корниенко, другие собственники вагонов на север пока не рвутся: ни один срок доставки вагонов не соблюдался, да и нормативные сроки на погрузку мало кто из клиентов выполняет.

«Сам перевозчик должен начать лучше работать в Коми, – добавляет она. – В несвоевременной поставке вагонов все винят ПГК, но ведь подаёт и убирает вагоны на станциях именно пе-

ревозчик, и делает он это далеко не всегда качественно. К тому же многие вагоны ПГК, пригодные для международных перевозок, зачастую оцениваются перевозчиком как негодные, что уменьшает возможности использования парка компании».

По мнению начальника Северного ТЦФТО Андрея Сидорова, именно хаотическое передвижение порожних приватных вагонов – серьёзное препятствие для удовлетворения потребностей промпредприятий. Данная ситуация стала возможной во многом из-за отсутствия утверждённых поведенческих правил собственников подвижного состава и операторских компаний.

«Реформы в системе грузоперевозок опережают правовую базу, – говорит он. – Среди грузоотправителей и в правительстве Республики Коми мы нашли полное понимание необходимости скорейшего утверждения на государственном уровне «Правил перевозки порожних приватных вагонов» и принятия решения об унификации тарифа на перевозку собственных порожних вагонов. Очень важно, что на совещании была поддержана инициатива ОАО «РЖД» по консолидации управления парками вагонов различных собственников. Сегодня ОАО «РЖД» как агент Первой и Второй грузовых компаний стремится упорядочить передвижение подвижного состава, применяя современные информационные технологии, и готово стать агентом других собственников грузовых вагонов. Уверен, что решение этих вопросов обеспечит перевозку всех предъявляемых в республике грузов. Железнодорожники заинтересованы в том, чтобы вывезти каждую тонну продукции товаропроизводителей Коми».

Игнат Выгинин

## Модернизация

## Солнечная опора

ОСВЕЩАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЛАТФОРМЫ И ПЕРЕГОНЫ СТАНУТ С ПОМОЩЬЮ ФОТОЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ПАНЕЛЕЙ

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ ОСВЕТИТЕЛЬНЫХ ПРИБОРОВ УДАЛЁННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЧАСТКОВ И ПЛАТФОРМ ТРЕБУЕТ ПРОКЛАДКИ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ПРОВОДОВ И КАБЕЛЕЙ.

Упростить эту задачу смогли специалисты брянского научно-внедренческого предприятия «Термотрон», имеющие большой опыт сотрудничества с железнодорожниками. Они уже долгие годы разрабатывают электрооборудование для стрелочных переводов и других устройств инфраструктуры.

Для автономного освещения транспортных объектов учёные создали систему, работающую на основе солнечных фотоэлектрических панелей, получившую название «Опора». На столбе высотой от 6 до 11 м устано-

вляется светодиодный светильник мощностью до 150 Вт.

И на этой же опоре крепятся солнечные модули и аккумуляторная батарея, размещенная в прочном контейнере. Также возможен вариант конструкции освещения с аккумулятором, расположенным в контейнере под землёй.

Фотоэлементы накапливают электроэнергию, полученную в дневное время от солнца, в батареях. А в темное время суток она расходуется на освещение различных объектов. Причём фонарь включается автоматически по сигналу датчика уровня освещённости.

Как сообщил сотрудник предприятия заслуженный машиностроитель РФ Сергей Сухарев, новшество рассчитано на довольно тяжёлые усло-

вия эксплуатации. «Опору» можно использовать в различных климатических зонах в рабочем диапазоне температур от -40 до +50 градусов.

Срок службы предлагаемого железнодорожникам светильника составляет не менее 12 лет. По словам Сергея Сухарева, данная система является преимущественно источником дополнительного освещения, которое позволяет значительно экономить расходы на центральное энергоснабжение удалённых объектов.

Помимо железнодорожного транспорта, новое устройство предполагают использовать на автозаправках, строительных площадках, автомагистралях, а также в частном жилом секторе.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ



III МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН:  
железнодорожный бизнес  
трансъевропейского значения

РИГА  
17-18 ОКТЯБРЯ 2011

Генеральный международный партнер



Генеральный партнер



WWW.FORUM1520.RU | +7 (495) 988 18 00

**Организатор**  
  
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
Российской Федерации

**ЮБИЛЕЙНЫЙ**  
V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

**ТРАНСПОРТ  
РОССИИ**

В РАМКАХ

TRANSPORTNAYA NEDELYA  
2011

23-25 НОЯБРЯ 2011  
ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»  
МОСКВА, РОССИЯ

TELEFON: +7 (495) 988 18 00  
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



Спонсор

Спонсор

Спонсор

Оператор



## ПРОБЛЕМА

# Уязвимая дорога

НЕОБХОДИМА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ УГРОЗЫ ТЕРАКТОВ НА ТРАНСПОРТЕ

**Николай Васильев,**  
заместитель  
начальника  
Горьковской  
железной дороги  
по безопасности



Фото: Николай Морозин

Теракт в аэропорту Домодедово заставил нас всех обратить внимание на то, что с февраля 2007 года действует закон «О транспортной безопасности». В его рамках можно было бы усложнить задачу тем, кто посягает на объекты транспортной инфраструктуры. Но закон до января 2011 года не исполнялся. В чём же дело?

Думаю, в нынешнем виде он просто не мог действовать в полной мере из-за того, что предписывает абсолютно нереализуемые вещи. В 2008-м на международной конференции по транспортной безопасности в Москве с участием депутатов Госдумы и Минтранса закон оценили как недоработанный. По нему вся ответственность за обеспечение транспортной безопасности возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры. Безусловно, они должны в этом участвовать. Но возглавить работу правильней было бы государству. Финансирование должно идти одновременно из федерального и регионального бюджетов, а также из средств субъекта транспортной инфраструктуры.

На первом этапе необходимо определить категории транспортных объектов. Проводить такую работу было поручено Федеральному агентству железнодорожного транспорта, государством было предусмотрено финансирование. На Горьковской дороге категории уже должны быть присвоены всем объектам: вокзалам, станциям, постам ЭЦ, искусственным сооружениям. Их не одна тысяча. Но на деле категории получили только вокзалы дальнего следования, 23 искусственных сооружения и три станции.

Второй этап полностью возложен на транспортный субъект. Соответствующие структуры должны были провести оценку уязвимости. Это положено сделать за три месяца с момента получения уведомления о включении категорированных объектов в реестр. Однако распределение вышенназванных объектов по категориям было про- ведено весной. А мы до сих пор не можем приступить к оценке уязвимости, ведь со специализированными организациями требуется заключить так называемый публичный договор, определить по объектам тарифы, цены. Но пока не определены ни источники финансирования этих работ по оценке уязвимости, ни юридические лица, ответственные за заключение публичных до-



Фото: Николай Морозин

Для обслуживания металлоискателей на вокзалах нужен дополнительный штат сотрудников

говоров со специализированными организациями. У самих субъектов транспортной инфраструктуры средств нет, а государство выделять финансирование не собирается.

В законе стоит также задача прописать зону безопасности вокруг объектов массового скопления пассажиров. Сегодня у вокзалов продолжают функционировать торговые точки, даже не имеющие на это законных прав. Когда-то им разрешила торговать местная администрация, не согласовав своё решение с транспортниками. Например, на Московском вокзале Нижнего Новгорода есть кафе «Империя», у которого договор аренды земли с городской администрацией истёк пять лет назад! Наши обращения в органы власти, правоохранительные структуры, контролирующие органы, арбитражный суд не дают результатов – «Империя» продолжает работать! В Казанском регионе были и более вопиющие случаи: кафе закрывает суд, тем временем заведение перепродают, и судебное решение не исполняется, поскольку сменится собственник.

Нам предписывается решение целого комплекса инженерно-технических вопросов. Видеонаблюдение, ограждения, освещение, дополнительная сигнализация... Но на всё нужны деньги. Кроме того, технику мало закупить, установить и наладить. Её надо ещё и обслуживать. Ясно, что контролирующие органы начнут насыщать на субъекты транспортной инфраструктуры, требуя от них исполнения закона, но что

их досматривают без оснований. И если рамки установят во всех точках, где они предусмотрены, сможет ли управление на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу справиться с такой нагрузкой? Надо законодательно определить и предметы, запрещённые к перевозке, и лиц, работающих с техникой контроля, и основания для досмотра пассажиров. А затем внести изменения в закон «О железнодорожном транспорте».

Может быть, эффективней было бы не сокращать, а увеличить число сотрудников транспортной полиции на вокзалах, отдать им в ведение привокзальные территории,

**Нужен не просто закон «О транспортной безопасности», а госпрограмма, рассчитанная на годы и предусматривающая источники финансирования**

оружие. Так нужны ли они были вообще? А ведь до конца года на всех 24 вокзалах дороги по линии Дирекции железнодорожных вокзалов должна быть установлена 91 такая рамка. Это дорогие устройства, и для их обслуживания требуется штат. ЧОПы, работающие на вокзалах, не имеют на это права. У транспортной полиции много других задач. Необходимого числа работников не хватает. Происходит так называемый выборочный досмотр. Но нигде не написано, что это значит. Скажем, сколько процентов входящих в вокзал надо досматривать? А пассажиры только жалуются на то, что

увеличить число служебных собак, способных искать взрывчатку? Но пока всё происходит с точностью до наоборот.

Нужен не просто закон «О транспортной безопасности», а госпрограмма, рассчитанная на годы и предусматривающая источники финансирования. Было бы правильно, если бы контролем занимался один орган вместо десятка организаций – Минтранса, прокуратуры, ФСБ, транспортной полиции, Госавиаадзора. К примеру, у нас в стране есть Национальный антитеррористический комитет. Там – специалисты и опыт. Почему бы этой структуре не отдать полномочия?

## ПОГРУЗКА

## Уплывшая прибыль

Российские рыболовы рисуют потерять свой рынок



Фото: Николай Морозин

**Алексей Лошаков,**  
первый  
замначальника  
Дальневосточного  
ТЦФО

Динамика в погрузке рыбы на Дальневосточной дороге в этом году положительная. За восемь месяцев в регионах отправлено 380 тыс. тонн морепродуктов, что на 14% выше периода 2010 года – повлияла хорошая магистральная и лососёвая путь.

Однако показатели могли быть и лучше. По-прежнему большая часть улова уходит за границу. В первом квартале в порты Приморья зашло промысловых судов с 536 тыс. тонн рыб на борту. Из них 388 тыс. тонн было отправлено на экспорт. Главный потребитель дальневосточной рыбы – Китай. После переработки рыбопродукция экспортируется по всему миру, в том числе в Россию.

Выход – строительство новых холдинговых мощностей в рыбодобывающих регионах. В соседнем Китае, где охотно принимают рыбу из России, это направление активно развивается. А на нашем Дальнем Востоке все рыбные порты сложились ещё в советское время, немалая их часть пере-

профилирована, холдинги демонтированы.

Сегодня суммарные возможности спечетериналов рассчитаны на единовременное хранение 55–65 тыс. тонн рыбы. Это недостаточно. Кроме того, за счёт плановой отгрузки рыбы в течение года железнодорожные перевозки могли бы идти на основе долгосрочных договоров с согласованными тарифами, то есть без ценовых всплесков со стороны собственников состава в пик сезона.

Такое предложение ДВЖД направило в оргкомитет VI Международного конгресса рыбаков. И эта инициатива нашла отражение в итоговой резолюции. В портовых зонах предлагается разместить высокотехнологичные комплексы, реализующие полный цикл: добыча рыбы – хранение – глубокая переработка – логистика – реализация.

Конечно, здесь бизнесу нужна господдержка, ведь продовольственная безопасность – одна из государственных задач. В частности, конгресс рыбаков рекомендовал органам власти дополнить ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» задачей разработки интерmodalных перевозок рыбопродукции из районов морского промысла через российские порты для внутреннего потребителя.

## Позиция

## Нет сдерживающих факторов

ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РЕМОНТУ



Фото: Сергей Юдин

**В насторожнее время при направлении в текущий отцепочный ремонт (ТОР) вагон ремонтируется на ближайшем пункте ремонта того же самого эксплуатационного вагонного депо, которое его и забраковало. При этом все расходы перекладываются на собственника вагона и нет сдерживающих факторов для ограничения роста затрат.**

Хотя зачастую значительная часть внеплановых ремонтов связана с некачественным изготовлением, ремонтом, техническим обслуживанием вагона или состоянием путевой инфраструктуры. Мы предлагаем сформировать единый общесетевой подход по организации текущего отцепочного ремонта и вопросам его стоимости, ввести систему взаиморасчётов по единому согласованному ставкам вне зависимости от принадлежности подвижного состава.

Кроме того, следует отменить сложившуюся практику купли-продажи ремонтно-пригодных деталей при их технологической замене. Должно соблюдаваться условие равнозначности снятой и установленной детали, и необходимость заключения договоров купли-продажи запасных частей должна возникать только в случае неремонтопригодности снятой детали. Целесообразно сформировать единый для всей сети прейскурант цен на новые и бывшие в употреблении годные запасные части. Также необходимо дальнейшее развитие Классификатора неисправностей грузовых вагонов с разделением ответственности в зависимости от характера неисправностей. Кроме того, нужно разработать Положение о распределении ответственности за утрату работоспособного состояния грузовых

вагонов в процессе эксплуатации. Назрело формирование нормативных документов по сохранности вагонного парка, обязательных для исполнения любой стороной грузовой и перевозочной деятельности, а также принятие ряда других мер, разработанных нашей рабочей группой. НП «Совет участников рынка» считает, что все изменения и дополнения к действующей системе технического обслуживания должны утверждаться установленным порядком через комиссию Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций.

**Ирина Чиганашкина,**  
генеральный директор  
ЗАО «ИнтерКаргоКомпани»,  
руководитель совместной рабочей  
группы ОАО «РЖД»  
и НП «Совет участников рынка услуг  
операторов железнодорожного  
подвижного состава»

## ВОПРОС ДНЯ

Есть ли в вашем подразделении резервы для повышения производительности труда?

**Валентин Еремеев,** начальник технического отдела Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава:

– Разделение локомотивных депо на ремонтные и эксплуатационные, а также оптимизация ремонтного комплекса – были реформированы локомотивные депо Аркас и Арчеда – позволили нам повысить производительность труда уже сегодня. И в дальнейшем имеются резервы для повышения производительности за счёт увеличения программы крупных видов ремонта. В следующем году объёмы увеличатся на 20% к уровню этого года.

**Наталья Князева,** начальник станции Калтан ЗСЖД:

– Главный резерв у таких погрузочных станций, как наша, – это развитие станционных путей и путей необщего пользования. Калтан находится на одном из самых грузонапряжённых участков не только дороги, но и сети. Мы не только грузим уголь, мы ёщё и пропускаем составы с других погрузочных станций. Есть возможность развивать дальше шесть станционных путей и несколько путей необщего пользования. Это даст ощущимо увеличение погрузки.

**Владимир Тихонов,** машинист-инструктор локомотивного эксплуатационного депо им. Ильича:

– В нашем депо пустует цех по ремонту тепловозов. Три года назад здесь сделали хороший ремонт, модернизировали четыре старые канавы, добавили ещё три канавы с современным оборудованием. Можно брать колеса с одного тепловоза и ставить на другой, есть тележки, но они стоят, оборудование никому не нужно. Наши тепловозы сейчас ремонтируют в ремонтном депо Лихоборы и частично в Люблино. Добраться в Люблино целая проблема. Одна дорога – по напряжённому курскому ходу, другая – по кольцу, которое сейчас ремонтируют. А ведь мы могли бы ремонтировать тепловозы своими силами.

**Сергей Пилогин,** начальник дистанции пути Лихая:

– Производительность труда сегодня можно повысить созданием укрупнённых бригад, применением участкового метода работы. Но для того чтобы эта система достойно работала, необходимо техническое обновление. К примеру, для того чтобы вывести бригаду на место, необходим нормальный автотранспорт. Недавно мы получили новый «КамАЗ», но остальные машины 70–80-х годов выпуска, есть «ГАЗ-52», «ГАЗ-66», которые уже выработали свой ресурс. Они постоянно требуют ремонта, а значит, и расходов. Кроме автотранспорта необходимы современные средства малой механизации – шпалодобойки, малогабаритные электростанции и так далее. У нас в стране сегодня выпускают очень хороший инструмент и на Армавирском заводе, и в Калуге, но, к сожалению, он стоит очень дорого, и поэтому нет возможности им оснастить всех. Кроме того, сегодня идёт отвлечение монтёров пути на содержание полосы отвода. Здесь используются топоры, косы, ручные мото-косы – всё вручную. Но есть много мест в полосе отвода, где всё это можно сделать с помощью тракторной техники с косилками, по типу тех, которые используют автодорожники, которые могли бы значительно ускорить эту работу, а значит, и повысить производительность труда, к сожалению, не хватает.

**Дмитрий Худотеплов,** замначальника Куйбышевской дирекции инфраструктуры по экономике и финансам:

– Резервы в нашей дирекции есть, поскольку сама по себе производительность труда – это экономическая категория. Всё зависит от эффективности управления подразделениями и выявления скрытых резервов. Для этого в дирекции регулярно исследуются внутренние возможности предприятий, один из инструментов которых – фотографирование рабочего дня. Как правило, это делают инженеры по организации и нормированию труда, техники по труду и специалисты экономического блока предприятий. Данные хронометраж лежат в основе выявления резервов и определения путей повышения производительности труда. Ключевой же фактор – организационно-управленческие и технические нововведения в производстве. Так, в Куйбышевской дирекции инфраструктуры подразделения хозяйства пути перешли на участковую систему текущего содержания пути. В вагонном хозяйстве применяется новая технология осмотра вагонов, в хозяйстве автомобили и телемеханики – система планово-предупредительных работ. Это позволяет, с одной стороны, частично высвобождать персонал предприятий, с другой – эффективно управлять всем технологическим процессом.

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

## ФЕЛЬЕТОН

## 17 мгновений депо



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

**Однажды в короткие минуты отдохнали от работы с письмами читателей «Гудка» на Григория Фёдоровича нахлынули воспоминания:**

«В детстве, когда мы жили возле вокзала, по ночам нас будили загадочные, прямотаки неземные голоса: «Поговкина, обеспечьте явку Ягодкина!» Или: «Седьмой, седьмой, подайте на третью платформу!»

Мы, конечно, знали, где эта платформа – с неё садились в дачный поезд. Но по утрам она выглядела обычным перроном: одни люди сидят на чехомах, другие прохаживаются на лавке, третьи впритыжку догоняют свой вагон... Ночь и день – какие разные соседи!

Теперь я снова живу возле вокзала, вернее, у трёх вокзалов сразу, но романтика ночных голосов больше не заставляет просыпаться в ходном поту: современная связь на железных дорогах давно перестала нас будить. Однако работники железных дорог работают всегда: машины, стрелочники, слесари, проводники – круглосуточно вахта, их работа – пассажиры и грузы...

Расписание движения грузовых поездов не менее строго, чем пассажирских, а график сурвов. Кто тут главное лицо? Верно: машинист. Садись, читатель, – пятёрка. А вот граф Толстой, когда задумал недобро против Анны Карениной и одним росчерком пера бросил её под колёса поезда, о машинисте-то и не подумал.

Хотя, когда в наши дни один достойный молодой человек, некто Иван Иванович Иванов, читал роман о драматической судьбе этой женщины, сцена на железной дороге его неприятно поразила. Может быть, поэтому он и выучился на машиниста – думая, что уж непременно сумел бы перед ней затормозить...

А машинистом в одном из депо Южно-Уральской дороги стал он хорошим, водил тяжёлые составы и стойко переносил

трудности: большие нагрузки, длинные «плечи», короткие часы отдыха между рейсами: бывает, не успеешь толком отдохнуть – снова в путь.

И тут как раз наша газета подняла эту самую тему. Иванов выкраивал время между рейсами, писал о переработках, коротких перерывах между выходами на работу, о несоблюдении нормативов. Понимал, что по головке-то не поглядят. И попросил: если письмо напечатают, пусть без его подписи. Хотя, как честный человек, адрес и телефон дал.

Газета письмо машиниста напечатала. Коллеги прочли, сказали: «Молодец! Всё правильно!» А начальство, представьте, не испытывало большого счастья. Больше того, стали искать: кто тут такой-сякой смелый?

Понимаете, работали профессионалы кадров! Как будто у них на плечах были не железнодорожные, а совсем другие погоны! Искали по-настоящему, как в «17 мгновениях...»: потрошили дела сотен машинистов!

Облаве позавидовал бы сам Мюллер: по деталям текста специалисты депо рисовали характеристики, примерный возраст, стаж, семейное положение. Сначала исключили из общего состава молодёжь. Вычеркнули холостяков. Потом бросили в корзину дела бездетных.

С оставшимися списком стали работать более тщательно, используя любые нюансы. На конец из множества подозреваемых осталось пятеро. И вот отсекаются пятый, четвёртый, третий... Последнего сдал товарищ, которому машинист говорил про письмо.

А приговор почему-то неожиданно мягкий: видимо, на мотали на ус, что в РЖД эта

дискуссия, как говорится в

оперативных сводках, «на контроле».

Итог? Вы будете смеяться: Мюллер бы застрелился.

Иванова на месяц отправили...

чистить снег! Махать лопатой – это вам не пёрышком скресты.

А вообще за то, что написал в

газету, похоже, могли и отшлёпать. Прямо на рабочем месте.

Мощной пятерней с наколотой когда-то по дурасти татуировкой Love Карпов расправил хрусткую самодельную карту. На ней крестиками были отмечены названия станций, участки начала и конца кривой, где состав извивался, сбивая скорость, и как раз нужный 56-й вагон-контейнер в березняке, на время скрывавшийся от глаз машиниста и помощника. Там по плану они должны были на ходу запрыгнуть на вагон.

Грузовой состав Карпов изобразил тщательно и весьма достоверно. Ему всегда нравились железные дороги, которые проходили прямо под окном их барака на станции Рязань-2. Он мог часами наблюдать, как маневровый тепловоз, посвистывая, играет вагонами в железнодорожные шахматы, слушать таинственные голоса невидимых женщин, которые командовали установить что-то на третий путь. Правда, когда пришло время выбирать, он выбрал совсем другую дорогу.

В 2008 году он с дружками вынес из частного дома телевизор, видеоплеер и картины. В подражание ворам из группировки «Чёрная кошка» на дорогих обоях он ловким движением изобразил большого карпа. И, видимо, был всё же талантливым учеником, раз спустя годы старый учитель определил его почерк. По иронии судьбы, ученик обокрал учителя. Тот его пожалел, и вор получил срок по минимуму. На зоне Карпов нашёл нового друга по кличке Цырла. Они сошлись на «любви к железке». Тот был спеш по подмене пломб, замков и прочих устройств. Освободившись, он и надουшил сокамерника вскрыть контейнер с деталями для АВТОВАЗа.

Операция прошла успешно, несколько ящиков с инжекторами и амортизаторами для «Кигулей» были сброшены под обочину, где их подобрал подельник с машиной.

Тем временем поезд прибыл на станцию Рузавка.

Бригадир пункта коммерческого осмотра поездов и вагонов Сергей Пузанков шёл вдоль составов с двумя прёмщиками поездов. Он тоже с детства любил железную дорогу. В Рузавке, где даже по гербу города на всех парах несётся паровоз, работа на железнодорожном транспорте – это даже не ремесло, а образ жизни, впитанный с молоком матери и запахом спецовки отца. У Сергея паровоз водил дед, отец был помощником машиниста тепловоза. А сын и внук решил попробовать себя на ином поприще. Ему нравилась работа сортировочных станций, драйв и мощь свистящих на замедлителях вагонов. Окончив местный железнодорожный техникум, а затем Самарский государственный университет путей сообщения, он вернулся на родную станцию. Правда, не на сортировку, а в пункт коммерческого осмотра. Некоторое время ходил в прёмщиках поездов. Романтики было мало, но, странное дело, эта работа оставляла ощущение весомости. Она не повторялась нудной рутиной, а гнала утром, словно на футбольный матч. Все расстановки вроде известны, инструкции тренера тоже, а счёт не угадаешь.

В тот день бригадир Пузанков шёл на пост, где находится система видеонаблюдения АСКОПВ (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов). Три видеокамеры в пункте прибытия поездов записывают проход вагона с трёх позиций, с боков и сверху. Запись позволяет увидеть целостность люков на цистернах, ЗПУ (запорно-пломбировочное устройство) на контейнерах, сцепок между вагонами. Ни один состав, заходящий на расформирование, не

## Поступок

## «Карп» попался

ЗАДЕРЖАТЬ ПРЕСТУПНИКОВ ПОМОГЛА БДИТЕЛЬНОСТЬ БРИГАДИРА



Бригадир Сергей Пузанков знает, как обеспечить сохранность грузов

Эта история – эпизод всего лишь одного дня работы его бригады.

А дней этих вон сколько в году. Вся практика их работы говорит, что на дороге глаз да глаз нужен. То обнаружат прорубы торром, то ослабнет крепление грузов, недосчитываются металломола, щебня или, наоборот, обнаружат перевес.

– Мы работаем честно и открыто с каждым клиентом, у каждого из них на руках есть инструкции, условия перевозки различных грузов. Большинство их придерживаются. Но всегда есть и, наверное, будут те, кто пытается хитрить, – говорит Сергей. – Вот в прошлом месяце был случай: вместо допустимых 64 тонн груза отправитель запихнул в вагон 68. И не

проходит мимо этого всевидящего ока. Система значительно облегчила жизнь и труд железнодорожников, но пока не заменила человека.

Взгляд Сергея как-то сразу зацепил ЗПУ (запорно-пломбировочное устройство) на 56-м вагоне. С одной стороны, замок как замок, но что-то в нём было странное. Он подошёл к вагону. И чутьё не подвело: ЗПУ оказалось подделкой, номеров на нём не было, а тросик вставлен аккуратно в паз и залит эпоксидной смолой. Он подозвал прёмщика и сверился с документами. В контейнере – груз в Тольятти, запчасти

для автозавода. Пузанков доложил начальнику станции по грузовым перевозкам Евгению Анатольевичу Бочарову, затем составил акт, сфотографировал фальшивку и вызвал сотрудников железнодорожной полиции. Вагон отцепили и отогнали на запасной путь.

Началось расследование...

Тем временем Карпов и подельники уже распродали тайком шесть коробок добра. Оставалось ещё пять. Но сотрудники полиции, отмотав назад весь путь вагона по документам, выследили тайник и взяли воров с поличным. Неизвестно, останется ли Карпов и Цырла, выйдя через три года на свободу. Но, по словам Пузанкова, хищения из вагонов и цистерн в пути следования грузов в этом году практически сошли на нет.

думал, что из-за этого может автосцепка полететь или ещё что-то случиться. В Рузавке каждый вагон взвешивают. Когда выявляется перевес, начинают охать и ахать. А по закону грузоотправитель должен компенсировать все затраты, которые мы понесли по его вине. И заплатить штраф пятикратном размере.

Только за один месяц работники пункта коммерческого осмотра Рузавки принесли в казну РЖД 550 тыс. руб. Но это вовсе не цель, задача у них – обеспечить безопасность движения и сохранность грузов. Такая у них работа.

Владимир Липилин,  
спец. корр. «Гудка»  
Рузавка

ФОТО АВТОРА

## БЛАГОДАРНОСТЬ

## И хочется жить

РЕМОНТ КВАРТИРЫ ВЕТЕРАНА ВЗЯЛ ПОД КОНТРОЛЬ ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ

Я участник Великой Отечественной, ветеран труда. Свою трудовую деятельность на железной дороге начинала в 1942 году телефонисткой. За это время не раз получала заслуженные награды от правительства страны. А пишу вам вот по какому поводу.

В мае этого года состоялась встреча ветеранов Волгоградского отделения дороги с В.И.Якуниным. И, набравшись смелости, я впервые за свою жизнь решила обратиться к президенту ОАО «РЖД» с просьбой помочь отремонтировать квартиру, так как по состоянию здоровья уже не в силах довести задуманное дело до конца. Дети и я – инвалиды, на них помощь не приходится рассчитывать!

А машинистом в одном из депо Южно-Уральской дороги стал он хорошим, водил тяжёлые составы и стойко переносил

## МЕРЫ ПРИНЯТЫ

## Душно и мокро

МАНЕВРОВЫЙ ПОСТ В АРМАВИРЕ ПРИВЕДЕТ В ПОРЯДОК

С окончанием лета не везде закончились «горячие» проблемы.

«Представьте себе: летом на улице под 40 градусов и у нас примерно столько же. Лет восемь назад приобрели кондиционер за счёт средств профсоюза (считай, за свои кровные), но после стольких лет службы он, естественно, вышел из строя, а новый не устанавливается, сколько ни просили, – показывались дежурные по станции Армавир-Ростовский с четырёхманиврового поста. – Другая проблема – протекает крыша. Если на улице идёт дождь, мы словно в душе: капает на голову, на пульт помощника дежурного по станции. Как можно работать в таких условиях? Вот так и мучаемся уже не первый год!»

В своё время я прошла через войну, через горе и страдания, потерю близких, продолжая принимать участие в жизни железнодорожников. Наградой стали окружавшие меня внимательные люди, готовые помочь не только участием и добрым словом, но и делом.

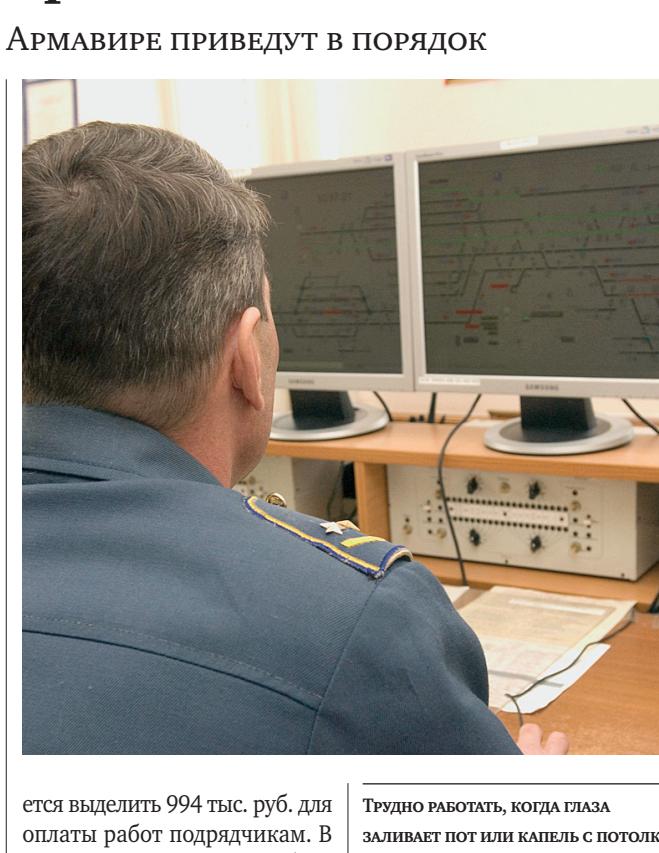
Я благодарна всем, кто отозвался на мою просьбу о помощи, создав под старость члены, радоваться жизни и благодарить своих чудо-помощников. Эта

общность помогла остануться в моём сердце на всю оставшуюся жизнь! Низкий поклон от меня, добрые люди, счастья, здоровья, успехов вам и вашим близким!

С уважением,

Вера Кузьминична Чернова

Волгоград



Трудно работать, когда глаза заливают пот или капель с потолка

ходится промышленная система кондиционирования воздуха. Её приобретение и монтаж запланированы на четвёртый квартал 2011 года.

Что же касается злополучного кондиционера, то, по словам Александра Требина, «для поддержания оптимального режима» его «крик души» своих подчинённых руководители всё-таки услышали. Как сообщил и.о. главного инженера дирекции Александр Требин, «4-й маневровый пост станции Армавир-Ростовский, который является объектом Краснодарской дистанции гражданских сооружений, включён в план капитального ремонта на III-IV кварталы 2011 года. Предполага-

ется выделить 994 тыс. руб. для оплаты работ подрядчикам. В

настоящее время ведутся работы по текущему ремонту кровли

## НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

## Показатель решает всё

УСЛОВИЯ ПРЕМИРОВАНИЯ БАГАЖНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ УСТАНАВЛИВАЕТ РЕГИОНАЛЬНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО

– У нас в багажном отделении Екатеринбург Уральского филиала ОАО «ФПК» очень маленькие премии – 5, 10, в лучшем случае 20%. Как конец месяца, так получается, что мы не выполняем план по тоннажу, постоянно не хватает одного килограмма. У начальства же премия всегда 100%. Разряды приёмосдатчикам не повышают, за уголь не платят, «хвостовые» не платят тоже. Хотелось бы получить разъяснения по этому поводу.

Андрей Павлов  
(Фамилия изменена)

– Премирование в багажном отделении Екатеринбург производится на основании положения о премировании служащих и рабочих Уральского железнодорожного агентства – структурного подразделения ОАО «ФПК» – за основные

## ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

# В пенсиях согласия нет

**ГРАЖДАНЕ СТАРШЕ 44 ЛЕТ, УСПЕВШИЕ ПОБЫТЬ УЧАСТИКАМИ НАКОПИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ, ЛИШЕНЫ СВОИХ КРОВНЫХ**

В России до сих пор нет закона, регулирующего порядок выплат накопительной части пенсии. Законопроект, призванный решить проблему, был принят в Госдуме в первом чтении накануне летних парламентских каникул. Однако в список проектов, подлежащих рассмотрению в осеннюю сессию, не вошёл. В результате 4 млн россиян в будущем году могут остаться без прибавки к пенсии.

На эту тему мы решили побеседовать с советником президента по информационной политике Национальной ассоциации негосударственных пенсионных фондов Валерием Виноградовым.

— Валерий Вячеславович, давайте сначала вспомним, что такая накопительная часть пенсии.

— С началом пенсионной реформы в 2002 году в стране сформировалась новая конструкция пенсионной системы — солидарно-накопительная. То есть одна часть государства выплачивает в обязательном порядке — это гарантированный социальный минимум. А вторая складывается из накоплений в рамках обязательного пенсионного страхования и за счёт добровольных взносов. Целью нововведения было дать возможность людям самим формировать размер накопительной части своей будущей пенсии — такая практика существует в большинстве зарубежных стран.

Но государство у нас, скажем мягко, экспериментаторское. А поэтому в начислении накопительной части пенсии были изменения. С 2002 по 2004 год на неё имели право абсолютно все граждане. А в 2004 году правительство лишило права на накопительную часть пенсии граждан старше 1967 года. То есть они в этой программе были всего три года. При этом сейчас на накопительную часть пенсии идет 6% отчислений от зарплаты, а в 2002–2004 годах — всего 2%. Сейчас этих людей называют «двухпроцентники».

# 8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

3 октября 2011 года

понедельник

№ 178 (24898)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

## Новости спорта

### Первая подача

Стартовал Открытый чемпионат России по волейболу. В сезоне-2011/12 суперлига расширена с 12 до 16 участников, а на предварительном этапе команды разделены на две конференции – «Запад» и «Восток». Также для участия в турнире приглашены минский «Строитель» и харьковский «Локомотив».

На предварительном этапе команды играют в своих конференциях в два круга. Затем по шесть лучших команд выходят в плей-офф. Те клубы, которые в своих конференциях занимают первое



Стартовавший чемпионат обещает быть горячим

и второе места, напрямую попадают в четвертьфинал.

Команды, занявшие места с третьего по шестое, начинают плей-офф с 1/8 финала.

Участниками чемпионата стали сразу три железнодорожных клуба. Новосибирский «Локомотив» и «Локомотив-Изумруд» из Екатеринбурга выступают в конференции «Восток». Харьковский «Локомотив» играет на «Западе». Дебют в Открытом чемпионате России получился у украинского клуба удачным – харьковчане в гостях обыграли минский «Строитель» – 3:1.

Вот новосибирский «Локомотив» начал сезон не очень удачно. Несколько дней назад сибиряки, которые являются действующими обладателями Кубка России, проиграли чемпионам страны казанскому «Зениту» матч за Суперкубок. Уступили железнодорожники и в первом туре чемпионата. На выезде они проиграли «Факелу» из Нового Уренгоя – 0:3. Не сумел набрать очков и «Локомотив-Изумруд», по итогам прошлого сезона вернувшийся в суперлигу. Команда из Екатеринбурга проиграла нижегородской «Губернии» – 0:3.

Из других матчей стоит отметить уверенную победу «Зенита» над «Кузбассом» – 3:0, а также успех подмосковной «Искры», которая одолела «Белогорье» – 3:0.

### Игра с дебютом

Очередной, 26-й тур российской футбольной премьер-лиги ознаменовался дебютом Станислава Черчесова на посту главного тренера грозненского «Терека».

Первый матч в новой должности Черчесов, прежде возглавлявший московский «Спартак» и сочинскую «Кемчужину», а также работавший в Австрии, провёл дома с аутсайдером – «Спартаком» из Нальчика. Судьбу матча решил единственный гол, забитый 19-летним форвардом гостей Митришевым в начале первого тайма. «Терек» же провёл очередной бледный матч. Не удалось добиться победы и Миодрагу Божовичу, после длительного перерыва вернувшемуся на должность главного тренера «Амкара», где он сменил отправленного в отставку Рашида Рахимова. Но «Амкар» хотя бы не проиграл, завершив гостевой матч с «Волгой» вничью – 0:0. Два гола Андрея Воронина принесли победу московскому «Динамо» в матче с «Краснодаром» – 2:1. Причём по ходу матча столичные футболисты даже проигрывали, пропустив гол в середине первого тайма. «Ростов» дома обыграл «Крылья Советов» – 1:0.

Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» бобслеист Дмитрий Труненков будет основным разгоняющим пилота Александра Зубкова в соревнованиях двоек на всех основных стартах зимнего сезона-2011/12.

Это связано с тем, что Алексей Воевода, вместе с которым Зубков выигрывал медали Олимпийских игр и чемпионатов мира, решил по семейным обстоятельствам грядущий сезон пропустить.

– В прошлом году мы вместе с Дмитрием Труненковым побеждали на этапах Кубка мира, не раз были в призёрах, – сказал Зубков. – Поэтому в новом сезоне я рассчитываю добиться с ним такого же успеха.

Также Труненков продолжит выступать в экипаже Зубкова и в соревнованиях четвёрок.

Роман Вишнёв

ГУДОК

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору

за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чередители: журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Состав главного редактора: Валентин Запевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

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.

Чередители: журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограф

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Состав главного редактора: Валентин Запевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

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.

Чередители: журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

3 октября 2011 года

понедельник

№ 178 (24898)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

## ИЗОБРЕТЕНИЕ

# Вот где «собака» зарыта

САМОМУ СОВРЕМЕННОМУ СРЕДСТВУ СВЯЗИ ИСПОЛНИЛОСЬ СОРОК ЛЕТ

Без электронной почты, появившейся ровно сорок лет назад, сегодня нельзя представить современный мир – сотни миллионов почтовых ящиков, триллионы ежегодных сообщений. В общении между людьми электронный адрес стал таким же обязательным, как номер телефона.

В истории развития средств связи есть несколько изобретений, которые радикально изменили способы человеческого общения. При этом каждое из них документально зафиксировано, превратившись в легендарное событие, словно участники этих событий осознавали тот факт, что они творят историю.

Когда 24 мая 1844 года Самуэль Морзе демонстрировал свой телеграфный аппарат, первая в мире телеграмма, переданная из Вашингтона в Балтимор, состояла всего из одной, но вполне подходящей к этому случаю фразы: «Чудны дела твои, Господи». Потом пришла эра телефонии – она началась с простых слов, произнесённых 10 марта 1876 года Александром Беллом: «Мистер Уотсон, – сказал он своему помощнику в трубку. – Пойдите ко мне».

Что касается электронной почты, то это событие, как ни странно, прошло незамеченным – без всякого уважения к истории. Если датой отправки первого сообщения с одного компьютера на другой принято считать 2 октября 1971 года, то содержание этого сообщения не помнит даже профессор Рэй Томлинсон, признанный «отцом» электронной почты.

«Я послал сам себе кучу текстовых сообщений, бегая от компьютера к компьютеру, – вспоминал он. – Что это были за слова? Скорее всего, это был простой набор букв, идущих подряд на англоязычной клавиатуре, – QWERTYUIOP».

Десятки таких сообщений профессор гонял одно за другим, пока не убедился, что его программа работает способна. Тогда он принял следующий шаг – точно такое же письмо отправил на более удалённый адрес, на компьютер, стоящий в соседней лаборатории. Цель была достигнута, но почему и этот результат не получил ни одной оценки, ни широкой огласки? Вероятно, потому, что



Фото: PHOTONEXUS.BE

Сегодня в мире нет ни одного угла, куда бы не пришла электронная почта

людей, способных воспользоваться первой почтовой программой, было не слишком много – не больше нескольких сотен. А быть может, из-за того, что дело происходило в компании, связанной с Министерством обороны США? Ведь ставшая прообразом Интернета компьютерная сеть, на которую работал выпускник знаменитого Массачусетского технологического института Рэй Томлинсон, создавалась специально для военного ведомства.

Как бы то ни было, но именно профессору Томлинсону, занимавшемуся разработкой программы для отправки и приёма электронных сообщений, принадлежит идея внедрения символа @. Он ввёл его в обиход, когда программа понадобилось придать вид почтового конверта: слева от @ пишется имя, справа – адрес.

Отвечая на вопрос, почему он выбрал такой символ, профессор рассказал: «Я искал на клавиатуре знак, который бы не присутствовал ни в одном имени, ни в одном названии и не вызывал бы посторонних ассоциаций». Вот где, оказывается, зарыта электронная «собака». Однако откуда этот знак вообще взялся, как появился на клавиатуре? Одни специалисты уверены, что

загадочный символ возник ещё в Средние века, когда монахи, устав от постоянного переписывания от руки, стали сокращать часто употребляющееся слово ad (в переводе с латинского «на», «в отношении», «в» и т.д.) до одного значка @. Другие считают, что это изобретение более позднее. Не так давно были обнаружены венецианские коммерческие бумаги, на которых отчёльно виден знак @, обозначавший тогдашнюю меру объёма amphora, то есть кувшин. В 1885 году значок @ появился на клавиатуре первой пишущей машинки «Уидервуд», а оттуда спустя 80 лет перекочевал на компьютер.

Этот символ произносится, как «эт». У нас его официальное название – «эт коммерческий». Американцы и англичане, как правило, говорят at-sign – «знак ат». А вот разговорные языки отдают предпочтение описательным названиям – «чёрвяк» (у венгров), «улитка» (у французов), «мышонок» (у китайцев), «свиной хвост» (у норвежцев), «спящая кошка» (у финнов), «обобр» (у датчан). Гастрономические ассоциации избрали шведы («булочка с корицей») и чехи («скрученная сельда» – закуска к пиву).

Существует множество версий, почему российские пользователи называют этот

символ «собакой». Наиболее распространённая из них связана с популярной на территории бывшего СССР компьютерной игрой, у героя которой был преданный пес, обозначавшийся знаком @.

К созданию электронной почты в знаком всем виде приложил руку не один Рэй Томлинсон. Так, её работу существенно облегчил американский инженер Ларри Робертс, написавший в июле 1972 года программу, которая позволила создавать и сортировать списки писем, выбирать для чтения требуемые сообщения, нужные письма сохранять.

На быстрый рост популярности электронной почты повлиял и демократичный характер нового средства связи. В этом уже на первых порах убедились сами разработчики первой почтовой программы, поскольку любой из них без всяких церемоний мог направить свои предложения напрямую, будь то собственный начальник или незнакомый коллега из другого института. Прячёй адресат гарантированно получал послание и не вправе был сказать, мол, «письмо затерялось».

Благодаря электронной почте у людей неожиданно возродился интерес к эпистолярному жанру, которому, между прочим, после изобретения телефона предрекали скорую смерть. Кто мог себе в далёком 1971 году представить, что сорок лет спустя человек будет каждый день писать и получать десятки и сотни писем, а общее ежедневное число посланий перевалит через миллиард?

«Современная техника развивается постоянно и столь стремительно, – заметил однажды Рэй Томлинсон, – что просто в какой-то момент количество сделанных «маленьких шажков» становится столь велико, что кто-то один находит способ объединить в своём изобретении то, что уже было придумано до него другими исследователями. Именно поэтому история сохраниает не так уж и много имён изобретателей».

Не удостоенный похвал в 1971 году «отец» электронной почты только в 2000-м стал лауреатом престижной премии имени пионера компьютерной эры Джорджа Стибица, вручаемой Американским компьютерным музеем с 1997 года.