

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

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

Для предотвращения угрозы терактов на транспорте необходима государственная программа

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

|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| 3 октября 2011 года | WWW.GUDOK.RU            |
| понедельник         | WWW.GUDOK.INFO          |
| № 178 (24898)       | E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU |



|                     |                        |                    |
|---------------------|------------------------|--------------------|
| Ежедневная          | Выходит                | Тираж              |
| транспортная газета | с 23 декабря 1917 года | 151585 экземпляров |

От редакции

Вспомнить старое

В опросе на сайте www.rzd-partner.ru, посвящённом проблеме управления подвижным составом, 48% принявших участие в голосовании высказалось 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 были 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 разоряясь, необходимо дерегулировать 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 отлаженным 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 регуляторичных 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 чётко и имела трёхвенную 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, не 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.

Блиц

Мобильная молодёжь

ФПК продлила срок действия акции для студентов



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 молодёжь 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 насущной необходимостью. Поэтому ФПК ввела специальный тариф именно для студентов. Несмотря на то что первоначально период действия акции был определён до 31 мая 2012 года, мы приняли решение о её 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 последних 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 привыкали путешествовать высоким классом. И наши специальные тарифы дают им такую возможность. Уже первые результаты показывают, что в сентябре по акции было куплено около 6 тыс. билетов. Это хорошая цифра, и мы надеемся, что в будущем темпы продаж будут только расти.

Беседовала Марияна Балашкина

Вчера на станцию Лужская (ОЖД) впервые прибыл поезд весом 8952 тыс. 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 приняли поезд машинист эксплуатационного локомотивного депо Барнаул Олег Грейнсмайнер с помощником Иваном Покарчуком. «Мы вели «девятитысячник» 425 км от станции Алтайская до станции Карасук, – 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

Для вождения тяжеловесов нужны навыки 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 восемь лет. Принявший в пути поезда эстафету машинист эксплуатационного локомотивного депо Курган ЮУЖД Виктор Топкасов вспоминает, что, когда начиналось тяжеловесное движение, так и говорили: «Супер идёт». «Чтобы водить такую машину, нужны навыки 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 высококласные 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 ВЛ110. Однако для полноценной организации тяжеловесного движения на этом направлении действительно потребуются внедрение новых локомотивов и технических средств. Кроме того, необходимо модернизировать инфраструктуру от Алтайска до Усть-Луки – 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 приёма поезда были вызваны 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 «Ростерминал-угля», остальные 28 – в адрес многопрофильного перегрузочного комплекса ЮГ-2. Вообще «девятитысячников» у нас ещё не было ни разу. Но на станции есть три пути, приспособленных к приёму подобных составов, поэтому проблем с его расформированием и обработкой не возникло». Игнат Вьюгин

ЧП

Трагедия из-за невнимательности

На станции Линда пять человек погибли под колёсами локомотива

Группа пассажиров пригородного поезда Нижний Новгород – Керженец в двенадцатом часу ночи 29 сентября не заметила приближения маневрового тепловоза. Для большинства из них такая невнимательность обернулась в трагедию. Компания из десяти человек высадилась из электрички и переходила пути в неполюженном месте, несмотря на громкое оповещение станционной автоматической сигнализации о проходящем локомотиве. Горловина станции Линда находится в кривой. Когда из-за поворота появился маневровый тепловоз, людей, оказавшихся на его пути, было уже не спасти. Пятеро, в том числе двое несовершеннолетних, скончались на месте. Один пострадавший был доставлен в больницу с травмами. Приволжская транспортная прокуратура возбудила по

факту уголовное дело по статье УК РФ «Нарушение правил эксплуатации транспортного средства, приведшее по неосторожности к смерти двух и более лиц». На Горьковской дороге, однако, убеждены, что причиной стала неосторожность. «Есть расшифровка записи приборов, которые показывают, что все системы, в том числе оповещения о приближении поезда и громкоговорящей связи, функционировали нормально», – сообщил начальник Горьковской дороги Анатолий Лесун. По словам заместителя начальника Горьковской дирек-

ции тяги Дмитрия Орлова, трагедия произошла за считанные секунды. «Одиночный локомотив возвращался в депо Горький-сортировочный после выполнения дневного задания по маневровым работам на участке Нижний Новгород – Ветлужская, – рассказал он «Гудку». – Тепловозом управляла бригада подменного пункта Шахунья.

дотвратить происшествие, не хватило ни времени, ни расстояния». По его словам, результат тестирования на предмет алкогольного и наркотического опьянения локомотивной бригады отрицательный. Правильные действия в критической ситуации локомотивной бригады подтверждены дежурной по находящемуся рядом охраняемому поезду дистанции пути Горький-Московский. Задержка движения маневрового тепловоза составила 26 минут, а следующего за ним грузового поезда – 22 минуты. После пережитого шока локомотивной бригаде потребуется пройти курс психологической реабилитации. Бригада психологов направлена и в посёлок Линда, чтобы помочь пережить потрясение родственникам погибших. Леонид Акопов Нижегородская обл.



ПОЗДРАВЛЕНИЕ

ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ 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, организации отдыха в оздоровительных учреждениях, решение 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 Российского 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 Андросова.

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 Altea 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 погружки.

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 футбольного «Зенита», ехавших в автобусе из Санкт-Петербурга в Москву на матч со столичным «Спартакoм».

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, а затем забросали болельщиков камнями и разбили стекла. Пресс-служба ФК «Зенит» подтвердила, что в результате нападения пострадали два человека. «Автобус обстреляли из травматического оружия. 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

Ради безопасности болельщиков полиция применила все необходимые меры предосторожности

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.

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 обеспечивает сотрудники полиции. «Для этого организациям 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

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Газ не до отказа

Автоматика обеспечит комфорт и сэкономит топливо

В газовых котельных крупных узлов Куйбышевской дороги устанавливают автоматизированные тепловые пункты для поддержания комфортной 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 пережогу топлива либо помещению предприятия плохо отапливались», – пояснил и.о. главного инженера Куйбышев-

потеплело, то уберёт», – сказал старший мастер Уфимского регионального производственного участка Сергей Блохин.

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

Общая стоимость оборудования составляет около 52 млн руб., но затраты оправданны. 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 Солодов.

Теперь человеческий фактор исключён. 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 Солодов.

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

Дмитрий Попов,  
сов. корр. «Гудка»  
САМАРА

**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 пула желающих приобрести указанное имущество – «20» октября – 2011 г.

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

Реклама

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 (ЕИСП) для работников холдинга приурочили к дню рождения ОАО «РЖД». Несмотря на выходной (1 октября в этом году выпало 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.

Совершенствованию 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 вы и будете 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 кабинке каждого – компьютер, папка с

Справиться с психологической нагрузкой оператора линии могут только женщины

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

– Сотрудников 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

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 появится 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, монтерёв пути. И вторым этапом начиная с 2012 года будет увеличен размер суточных.

По мнению организаторов проекта, уже первый день жизни нового ресурса подтвердил своевременность решения руководства компании по развитию системы обратной связи и показал, что «Горячая линия» будет востребована работниками.

Роман Сорокин



ШКОЛА

## Пора меняться

ИЗНОШЕННОЕ  
ОБОРУДОВАНИЕ  
НЕ ПОЗВОЛЯЕТ ЭКОНОМИТЬ



ТАРИФЫ НЕ УЧИТЫВАЮТ РЕАЛЬНУЮ СТОИМОСТЬ  
УСЛУГ ТЕПЛОДОСНАБЖЕНИЯ

В БУДУЩЕМ ГОДУ ИНФРАСТРУКТУРА ХОЗЯЙСТВА ТЕПЛОДОСНАБЖЕНИЯ КОМПАНИИ ДОЛЖНА БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВЛЕНА. Такое решение было принято на завершившей в минувший четверг свою работу в Ярославле сетевой школе Центральной дирекции по тепловодоснабжению 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 тепловодоснабжения, что неминуемо приводит к убыткам. Отсюда вытекает важнейшая задача – обновление производственного комплекса. Невозможно добиться низкой себестоимости и безопасной эксплуатации на оборудовании с износом свыше 70%. Масштабная инвестиционная программа – единственный путь привести хозяйство к экономической эффективности.

Владислав Кукреш  
Ярославль

ПЕРСПЕКТИВА

# 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 бизнес-форума, 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



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 железная дорога – это всегда объект двойного назначения. Подобные проекты следует всячески поддерживать на уровне межгосударственных 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 заработает комплекс по отгрузке и переработке гелия. Его строит крупнейший в РФ производитель гелия ООО «Криор». Готовность объекта составляет около 70%. Станция предназначена для приёма 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 будут доставлять 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 задействован 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 пластырь

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 пластырь. Солянку 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»





ОРГАНИЗАТОР

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ЮБИЛЕЙНЫЙ

## V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ

# РОССИИ

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

WWW.TRANSWEEK.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ 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 МОХОМОВ

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 возложить работу правильной 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 вышеназванных объектов по категориям было проведено весной. А мы до сих пор не можем приступить к оценке уязвимости, ведь 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: ЛЕВЕТ ГОРЬКОВСКО

Для обслуживания металлодетекторов 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 сменился 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 насаждать на субъекты транспортной инфраструктуры, требуя от них исполнения закона, но что

толку, если средств не хватает?! Президент 2 марта 2011 года дал поручение в адрес Правительства РФ рассмотреть до июня 2011 года вопрос о включении в железнодорожный пассажирский тариф средств на обеспечение безопасности населения на железнодорожном транспорте. Уже осень, но не слышно, чтобы вопрос был решён.

Как и предписано, на вокзалах дороги во Владимире и Нижнем Новгороде установили металлодетекторы. Мы ждём террористов, но на взрывчатку эти устройства не реагируют, только на боеприпасы и

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 дороге 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, Госавианадзора. 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 рискуют потерять свой рынок



ФОТО: ЛЕВЕТ КОС

Алексей  
Лонщикова,  
первый  
замначальника  
Дальневосточного  
ТЦФТО

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

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 рыбы 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 и в Россию.

Насыщение внутреннего рынка отечественными морепродуктами стало одной из главных тем VI Международного конгресса рыбаков. На нём руководитель Росрыболовства Андрей Крайний указал промисловикам, что конъюнктура международного рынка изменчива, утраченные позиции внутри страны вернуть будет сложно – нишу прочно занимает продукция из Норвегии, Германии и Исландии.

Но для развития внутренних поставок необходимо совершенствовать существующую береговую инфраструктуру и логистику. Вывоз рыбы с Дальнего Востока отличается высокой сезонностью спроса, определяемой путинной. Два-три месяца в год и дорога, и собственники изотермического состава работают напряжённо. С ноября по июнь мы вынуждены оставлять парк в горячий запас. При этом эксплуатационные затраты на эти вагоны у собственников сохраняются.

Выход – строительство новых холодильных 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, холодильники демонтированы.

Сегодня суммарные возможности специализированных танкеров 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 направила 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 интермодальных перевозок рыбопродукции из районов морского промысла через российские порты для внутреннего потребителя.

## ПОЗИЦИЯ

## Нет сдерживающих факторов

## Операторы предлагают новые подходы к ремонту

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРИ НАПРАВЛЕНИИ В ТЕКУЩИЙ ОТДЕЛОЧНЫЙ РЕМОНТ (ТОР) ВАГОНА 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 отделочного ремонта и вопросам его стоимости, ввести систему взаиморасчётов по единым согласованным ставкам вне зависимости от принадлежности подвижного состава.

Кроме того, следует отменить сложившуюся практику купли-продажи ремонтного оборудования и деталей при их технологической замене. Должно соблюдаться 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 преysкурант 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



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

В части ТОРА владельцу вагона выбирать ремонтников не приходится

вагонов в процессе эксплуатации. Назрело формирование нормативных документов по сохранности вагонного парка, обязательных для исполнения любой стороной грузовой и перевозочной деятельности, а также принятия 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 технологического отдела Приволжской дирекции по ремонту тягового подвижного состава:

– Разделение локомотивных депо на ремонтные и эксплуатационные, а также оптимизация ремонтного комплекса – были расформированы локомотивные депо Аткарск 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 ещё и пропускаем составы с других погрузочных станций. Есть возможность развивать дальше шестой станционный путь и несколько путей необщего пользования. Это даст ощутимое 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 колесо 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. Добираться в Люблино целая проблема. Одна дорога – по напряжённому курскому ходу, другая – по колылу, которое сейчас ремонтируют. А ведь мы могли бы ремонтировать тепловозы своими силами.

Сергей Пилюгин, 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 «А3-52», «А3-66», которые уже выработали свой ресурс. Они постоянно требуют ремонта, а значит, и расходов. Кроме автотранспорта необходимы современные средства малой механизации – шпалоподбойки, 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 монтеров пути на содержание полосы отвода. Здесь используются топоры, косы, ручные мотокосы – всё вручную. Но есть много мест в полосе отвода, где всё это можно сделать косилкой. Но такой автотракторной 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 Худотелов, 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 хронометража лежат в основе выявления резервов и определения путей повышения производительности труда. Ключевой же фактор – организационно-управленческие и технико-технологические 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 автоматики 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 отдыха от работы с письмами читателей «Гудка» на Григория Фёдоровича нахлынули воспоминания:

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

Мы, конечно, знали, где эта платформа – с неё садились в дачный поезд. Но по утрум она выглядела обычным перроном: одни люди сидят на чемоданах, другие прохаживаются налегке, трети вирипрыжку 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 холодном поту: современная связь на железных дорогах давно перестала нас будить. Однако работники железных дорог работают всегда: машинисты, стрелочники, слесари, проводники – круглосуточная вахта, их забота – пассажиры и грузы...

Расписание движения грузовых поездов не менее строго, чем пассажирских, а график суров. Кто тут главное лицо? Верно: машинист. Садись, читатель, – пятёрка. А вот граф Толстой, когда задумал недоброе 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 междуходами на работу, о несоблюдении нормативов. Понимал, что по головке-то не погладят. И попросил: если письмо напечатают, пусть без его подписи. Хотя, как честный человек, адрес и телефон дал.

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

Понимаете, работники 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 спецы депо рисовали характер, примерный возраст, стаж, семейное положение. Сначала исключили из общего состава молодёжь. Вычеркнули холостяков. Потом бросили в корзину дела бездетных.

Составившим списком стали работать более тщательно, используя любые нюансы. На конец из множества подозреваемых осталось пятеро. И вот отсеиваются пятый, четвёртый, третий... Последнего сдал товарищ, которому машинист говорил по письму.

А приговор почему-то неожиданно мягкий: видимо, намотали 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 скрести. А вообще за то, что написал в газету, похоже, могли и отшлёпать. Прямо на рабочем месте.

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 зять – инвалиды, на их помощь не приходится рассчитывать.

Владимир Якунин, выслушав мою просьбу, дал указание составить смету ремонтных работ, предоставить ему на утверждение и в кратчайшие сроки привести квартиру в полный порядок.

Честно говоря, я не ожидала такой реакции от президента, считая, что у него есть более важные дела. Однако он обещал помочь в разрешении проблемы.

Уже через несколько дней из дистанции гражданских сооружений пришли мастера, обследовали состояние квартиры, составили смету, сказав, что направят её на утверждение Якунину.

А в середине июня рабочие К.П.Ерошенков, Н.А.Семёнова, Н.А.Салеев, Э.А.Вивчак, засучив рукава, принялись наводить порядок в квартире. Трудились они на совесть. Я только успевала перетаскивать лёгкие вещи из одной комнаты в другую.

Эти два месяца пролетели для меня, как один день. Когда же работы были закончены, я не могла без слёз радости смотреть на эту красоту. Квартира превратилась в новую и современную, в ней хочется ещё жить и жить!

В своё время я прошла через войну, через горе и страдания, потерю близких, продолжая принимать участие в жизни железнодорожников. Наградой стали окружающие 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 человеческие условия. Теперь я могу радоваться жизни и благодарить своих чудо-помощников. Эта доброта и чуткость останутся 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

Меры приняты

Душно и мокро

Маневровый пост в Армавире приведут 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 столько лет службы он, естественно, вышел из строя, а новый не устанавливают, сколько ни просили, – пожаловались дежурные по станции Армавир-Ростовский с четвёртого маневрового 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».

Ответ, который мы получили из Северо-Кавказской дирекции управления движением, внушил надежду, что «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-



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВИЧ

ется выделить 994 тыс. руб. для оплаты работ подрядчикам. В настоящее время ведутся работы по текущему ремонту кровли собственными силами Краснодарской дистанции».

Что же касается злополучного кондиционера, то, по словам Александра Требина, «для поддержания оптимального режима в помещении маневрового поста станции Армавир-Ростовский, площадь которого составляет около 100 кв. м, обычным кондиционером не обойтись, необ-

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

Хотелся надеяться, что руководители своё обещание выполнят и следующее лето не преподнесёт работникам станции очередных неприятных сюрпризов.

**Людмила Алёшина**



БРИГАДИР СЕРГЕЙ ПУЗАНКОВ ЗНАЕТ, КАК ОБЕСПЕЧИТЬ СОХРАННОСТЬ ГРУЗОВ

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 приёмщика и сверился с документами. В контейнере – груз в Тольятти, запчаст

Взгляд Сергея сразу зацепил ЗПУ на 56-м вагоне. Что-то в нём было странное. И чутьё его не подвело: ЗПУ оказалось подделкой

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 полным. Неизвестно, остепенятся 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.

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 топором, то ослабнет крепление грузов, недосчитаются металлолома, щёбня 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 тыс. тонн груза отправитель запихнул в вагон 68. И не

думал, что из-за этого может автосцепка полететь или ещё что-то случиться. В Рузаевке 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 в пятикратном размере.

Только за один месяц работники пункта коммерческого осмотра Рузаевки 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»  
Рузаевка  
**Фото автора**

Наша консультация

Показатель решает всё

Условия премирования багажных отделений устанавливает региональное железнодорожное агентство

– У нас в багажном отделении Екатеринбургского филиала ОАО «ФПК» очень маленькие премии – 5, 10, в лучшем случае 20%. Как конце месяца, так получается, что мы не выполняем план по тоннажу, постоянно не хватает одного килограмма. У начальства же премия всегда 100%. Разряды приёмсдатчикам 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 Екатеринбургского филиала ОАО «ФПК» – за основные результаты работы.

В соответствии с этим положением приёмсдатчикам груза и багажа в поездах предусмотрена премия в размере 20% за выполнение всех показателей премирования. Фактически премия этой категории работников в мае и июне была снижена соответственно на 13 и 6% в связи с невыполнением



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

показателей «рост переработки багажа и грузобагажа к соответствующему периоду прошлого года» и «выполнение задания по вырубке от перевозок багажа и грузобагажа».

В положении о системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «ФПК» для приёмсдатчиков груза и багажа в поездах предусмотрена оплата труда по повышенным тарифным коэффициентам за время работы в хвостовом вагоне и дополнительная оплата за отопление вагонов твёрдым топливом.

**Ильдар Габрахманов,**  
начальник Уральского  
железнодорожного  
агентства



Законодательство

# В пенсиях согласия нет

Граждане старше 44 лет, успевшие побыть участниками 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 такое накопительная часть пенсии.

– С началом пенсионной реформы в 2002 году в стране сформировалась новая конструкция пенсионной системы – солидарно-накопительная. То есть одну часть государство 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».



ФОТО: WWW.PHOTOPIKES.RU

– Это им посвящён законопроект, который «задремал» в Госдуме?

– «Выплатной» закон, вокруг которого сейчас много копий ломается, в целом посвящён регулированию выплат накопительной части. И по большому счёту он должен был появиться в течение 2–3 лет после начала реформы.

Понятно, что задержку можно объяснить тем, что момент выхода на пенсию людей, которые получали право на накопительную часть пенсии, был ещё далек. Массовые выходы на пенсию людей, которым полагается выплата по накопительной системе, начнутся с 2020–2025 годов.

И тем не менее законодателям давно пора было потропиться. Потому что первые «двухпроцентники» из числа досрочно вышедших на пенсию появились ещё в прошлом году. А есть и отдельная

Изменения в правилах регулирования пенсионной системы порой подрывают доверие к ней населения

категория «досрочников» – в неё попадают остальные участники накопительной системы, которые по тем или иным причинам выходят на заслуженный отдых раньше установленного срока.

В 2011-м численность двух категорий насчитывает уже около 500 тыс. человек. А со следующего года их количество достигнет 4 млн. И каждый год будет добавляться по 2–2,2 млн человек.

– Но эти люди будут что-то получать?

– Конечно. Закон о трудовой пенсии расписывает порядок формирования и получения обычной государственной части пенсии.

Но коль скоро у нас существуют две части – распределительная гарантированная и накопительная, – соответ-

ственно, обе части должны в нормальном государстве описываться законодательно. А на сегодняшний день накопительная часть законодательно не определена.

Законопроект был принят в первом чтении. С большим удивлением мы узнали, что в список приоритетных на осеннюю сессию он не вошёл. Что это может означать, никто не знает. По всей видимости, какие-то межведомственные игры.

По регламенту закон готовил Минэкономразвития. Они согласовали документ со всеми участниками пенсионного рынка. И, собственно, единственное ведомство, которое не согласно с принятием этого закона в нынешнем виде, – Минздравсоцразвития.

– А чем, по вашему мнению, этому самому социальному министерству законопроект не угодил?

– Причин здесь может быть несколько. Минздравсоцразвития, в частности, выступает против срочных выплат накопительной части пенсии. Получает, допустим, человек право на выплату ему накопитель-

предоставляет человеку право выбора: он может получать накопительную часть пенсии ежемесячно в течение определённого срока (не менее семи лет), а может забрать всю сумму сразу – если расчётный размер накопительной части составляет меньше 5% от суммы его трудовой пенсии. Я подчёркиваю, речь в данном случае идёт именно о накопительной части пенсии и именно для двух категорий – «двухпроцентников» и «досрочников».

Вот этому-то и воспротивился Минздравсоцразвития, изложив свою позицию витиеватой фразой: «это противоречит нормам социально-правового регулирования в вопросах страхования» – и заявив, что данные предложения не соответствуют международным нормам. Но почему-то финансово-экономические ведомства – Минэкономразвития, Минфин – так не считают.

Впрочем, логика здесь понятна. Дефицит бюджета Пенсионного фонда РФ, который курирует Минздравсоцразвития, постоянно растёт. Обусловлено это и наличием большого количества «серых» выплат, когда работодатели уходят от налогообложения, и катастрофически ухудшающейся демографической ситуацией. При солидарной «советской» системе на одного неработающего должно приходиться минимум четверо работающих. Тогда соотношение сборов и выплат будет оптимальным. А сейчас у нас на неработающего приходится чуть более двух работающих. И ситуация будет только ухуд-

## Дефицит бюджета Пенсионного фонда РФ постоянно растёт

ной части пенсии уже сейчас. Деньги невеликие: «двухпроцентники», например, успели накопить от 3 до 15 тыс. руб. Если следовать нынешней логике министерства, эта сумма должна выплачиваться пожизненно: то есть её делят на так называемый срок дожития – 19 лет, в итоге ежемесячная плата получается мизерная. Поэтому новый законопроект

шаться: к 2025 году число работающих будет меньше, чем пенсионеров и других нетрудоспособных граждан. Поэтому приходится постоянно «латать дыры» в пенсионном бюджете. А накопительная часть – это живые деньги, с помощью которых эти дыры можно заткнуть, – совокупный доход на накопительной части составляет 2,2 трлн руб.

## Решение

# Объединят потенциал

Криминалу и разовщённости будут противостоять вместе

На Восточно-Сибирской дороге создадут духовно-просветительский центр, который призван улучшить социальный климат в одном из отдалённых районов Иркутска.

Инициаторами проекта выступили молодые железнодорожники.

Как рассказал «Гудку» начальник центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ВСЖД Денис Кузнецких, основная идея заключается в том, чтобы объединить под одной крышей возможности парка-рощи «Молодёжная», дорожной технической библиотеки, Иркутского центра культуры ОАО «РЖД» и храма Русской православной церкви.

«Все эти четыре социальных объекта находятся в микрорайоне Ново-Ленино, где проживает значительная часть железнодорожников, работающих на крупном узле Иркутск-сортировочный. Мы предлагаем наладить их тесное взаимодействие под эгидой нашего центра», – пояснил Денис Кузнецких.

По его словам, делается это для того, чтобы возродить православные традиции в молодёжной среде, повысить уровень

социально-психологического климата в трудовых коллективах Иркутского узла, уменьшить преступность в железнодорожном районе.

Кое-что в этом направлении уже делается. В частности, парк-роща «Молодёжная» силами железнодорожников благоустраивается: ставятся лавочки, фонари, урны, наводятся элементарный порядок. И если ещё недавно «Молодёжная» была пристанищем наркоманов и алкоголиков, то сейчас

близости от железнодорожных предприятий. Всему этому негативу и должен противостоять наш духовно-просветительский центр», – говорит Денис Кузнецких.

Совместными усилиями железнодорожники планируют строить детские площадки, проводить конкурсы, концерты, спортивные соревнования, различные социальные акции, благоустраивать рошу.

В планах и организация воскресной православной школы,

## Ещё недавно парк был пристанищем наркоманов и алкоголиков, сейчас ситуация изменилась в лучшую сторону

ситуация изменилась в лучшую сторону, здесь стало безопаснее и комфортнее, и в этом году дорогой принято решение о благоустройстве уже территории, прилегающей к парку.

В этом отдалённом районе Иркутска с населением в 120 тыс. человек почти отсутствуют центры духовного развития, здесь всего одна церковь вместимостью не более 50 прихожан. «Последствия такой ситуации очевидны – криминализация молодёжной среды, разрушение семей, и всё это в непосредственной

возведение методом народной стройки ещё одного храма, под который уже подыскивается земельный участок.

Сейчас в рамках проекта, а он был отмечен на ежегодном слёте молодёжи ОАО «РЖД» специальным призом Роспотребнадзора, проводится представительная работа. В частности, готовится устав духовно-просветительского центра, определяются источники финансирования.

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
СОБ. КОРР. «Гудка»  
Иркутск

## Образование

# Вузы пойдут в зачёт

Студентов уравнивают в правах с профессиональными спортсменами

Студенческий спорт ждут большие перемены. По новому законопроекту учащиеся признают полноценными участниками официальных мероприятий, кроме того, для вузов предусматривается выделение бюджетных средств на организацию соревнований.

Соответствующие поправки вносятся в законы «О физической культуре и спорте» и «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» и в какой-то мере продиктованы тем, что наша страна принимает в 2013 году Всемирную летнюю универсиаду. А то парадокс получается: профессиональные соревнования среди учащихся проводятся, а такого понятия, как «студенческий спорт», в стране нет.

По новым нормам студенты смогут участвовать в спортивных мероприятиях наравне с профессиональными атлетами, а кроме того, получат право создавать общественные организации со статусом «студенческая лига». В Министерстве спорта, туризма и молодёжной политики считают, что новшества позволят готовить учащихса спортсменов к успешным выступлениям на крупнейших соревнованиях



ФОТО: ЛЕВЫЙ ГОРБАТОВ

российского и международного уровня, а также централизовать управление студенческим спортом в стране, превратить его из массового неформального движения в стройную систему, которая будет работать по единым федеральным требованиям.

«Образовательные учреждения получают законодательное право тратить деньги на поездки до места проведения соревнований, экипировку команды и другие нужды. На эти цели в случае принятия законопроекта им будут выделять дополнительные средства», – отмечает советник отдела школьного и студенческого спорта министерства Владимир Дергунов.

Студенчество теперь тоже будет давать стране олимпийские кадры

Действительно, финансовый вопрос стоит очень остро. Заведующий кафедрой физического воспитания и спорта Самарского университета путей сообщения Ирина Васильцова подчёркивает, что направление студенческого спорта находится в их университете на достаточно высоком уровне, однако на соревнования выезжают за счёт вуза. «Мы участвуем в таких знаковых событиях, как, например, спартакиада страны среди транспортных вузов, и других. В прошлый раз среди 19 вузов были вторые по общекорпоративному зачёту. Какими бы талантливыми ни были дети,

– Чем ещё интересен «выплатной» закон населению?

– Он решает проблему выплат правопреемникам умерших лиц. На сегодняшний день если человек умер до выхода на пенсию, то его накопительную часть могут получить наследники. Однако, если пенсия была выплачена хотя бы раз и после этого человек скончался, родственники умершего не получают ни копейки накопленной. Оставшаяся сумма «сгружается» в ПФР. Законопроект призван урегулировать и эту проблему.

– Валерий Вячеславович, ясно, что в нынешнем варианте законопроект не устраивает Минздравсоцразвития. А в другом, «непопулярном» для населения виде он принят до выборов не будет. Не может ли получиться так, что принятие закона опять будет перенесено на неопределённый срок?

– На самом деле, всем законодателям должно быть ясно, что до выборов законопроект принимать нужно. Потому что если из этих 500 тыс., которые должны были получить накопительную часть пенсии в этом году, хотя бы часть придёт в суды, это создаст напряжённость и мало никому не покажется. А в следующем году неполучивших будет уже 4 млн.

– А были уже прецеденты?

– Были. И самое интересное, что постановлением суда было предписано выплатить накопительную часть пенсии. Но выплатить её нельзя, потому что сие не прописано в законе, не определён механизм выплат – как высчитывать и выплачивать накопительную часть. То есть решением суда предписано исполнить то, что исполнить изначально нельзя. Вот такой абсурд получается. Однако люди у нас уже более подкованы в своих правах, поэтому когда некое количество человек, лишённых накоплений, дойдёт до Верховного суда, решение властей придётся волей-неволей принимать. Только зачем доводить население до этого?

БЕСЕДОВАЛ  
РОМАН СОРОКИН

без денег, к сожалению, никуда: нет ни баз, ни экипировки», – отмечает она.

С коллегой согласен заведующий кафедрой физического воспитания Уральского государственного университета путей сообщения Александр Евсеев: «Наш вуз имеет спортивную базу. Студентов и сотрудников привлекает то, что она находится в лесопарковой зоне, поэтому люди с удовольствием приобщаются к занятиям физической культурой. Спорт у нас в приоритете. Доказательством тому являются наши результаты: мы – двукратные победители соревнований среди транспортных вузов России. Но в последнее время действительно произошло резкое снижение финансирования как бюджетных, так и внебюджетных средств. Три года назад вуз выделял больше миллиона рублей на приобретение инвентаря, в этом году сумма составила только 100 тыс.»

Так что, по словам преподавателей, выделение отдельной «спортивной» графы в бюджете существенно облегчило бы тренерам жизнь, обеспечило занимающихся качественным спортивным инвентарём и формой, а заодно и увеличило бы количество хороших спортсменов.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА



Новости спорта

Первая подача

Стартовал Открытый чемпионат России по волейболу. В сезоне-2011/12 супер-лига расширена с 12 до 16 участников, а на предварительном этапе команды раз- делены на две конференции – «Запад» и «Восток». Также для участия в турнире приглашены минский «Строитель» и харь- ковский «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 конферен- ции «Восток». Харьковский «Локомотив» играет на «Западе». Дебют в Открытом чемпионате России получился у укра- инского клуба удачным – харьковчане в гостях обыграли минский «Строитель» – 3:1.

Вот новосибирский «Локомотив» начал сезон не очень удачно. Несколько дней назад сибиряки, которые являются дей- ствующими обладателями Кубка России, проиграли чемпионат страны казанскому «Зениту» матч за Суперкубок. Уступили железнодорожники и в первом туре чем- пионата. 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 уверен- ную победу «Зенита» над «Кузбассом» – 3:0, а также успех подмосковной «Искры», которая одолела «Белогорье» – 3:0.

Игра с дебютом

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

Первый матч в новой должности Черче- сов, прежде возглавлявший московский «Спартак» и сочинскую «Жемчужину», 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. «Те- рек» же провёл очередной бледный матч.

Не удалось добиться победы и Миодрагу Божовичу, после длительного перерыва вернувшемуся на должность главного тренера «Амкара», где он сменил отправ- ленного в отставку Рашида Рахимова. Но «Амкар» хотя бы не проиграл, завер- шив гостевой матч с «Волгой» вничью – 0:0. Два гола Андрея Воронина при- несли 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.

Опять двойка

Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» болсleist Дмитрий Труненок будет основным разгоняющим пилота Александра Зубкова в соревнова- ниях двоек на всех основных стартах зим- него сезона-2011/12.

Это связано с тем, что Алексей Боевода, вместе с которым Зубков выигрывал ме- дали Олимпийских игр и чемпионатов мира, решил по семейным обстоятель- ствам грядущий сезон пропустить.

– В прошлом году мы вместе с Дмитрием Труненьковым побеждали на этапах Кубка мира, не раз были в призёрах, – сказал Зуб- ков. – Поэтому в новом сезоне я рассчиты- ваю добиться с ним такого же успеха.

Также Труненок продолжит выступать в экипаже Зубкова и в соревнованиях чет- вёрок.

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 №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофсоюз. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающий редактор: Анна Зюгаф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинов (информацию), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вела Анна Зюгаф.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 3 октября 2011 года  
Номер: 178 (24898) | Тираж: 151585 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.30  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитера-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-09-00594] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

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 за- фиксировано, превратившись в легендар- ное событие, словно участники этих собы- тий осознавали тот факт, что они творят историю.

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

Что касается электронной почты, то это событие, как ни странно, прошло незаме- ченным – 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» элек- тронной почты.

«Я посылал сам себе кучу текстовых сооб- щений, 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 го- нял одно за другим, пока не убедился, что его программа работоспособна. Тогда он пред- принял следующий шаг – точно такое же письмо отправил на более удалённый адрес, на компьютер, стоящий в соседней лаборато- рии. Цель была достигнута, но почему и этот результат не получил ни должной оценки, ни широкой огласки? Вероятно, потому, что



ФОТО: PHOTONISER.RU

Сегодня в мире нет ни одного уголка, 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 Массачу- сетского технологического института Рэй Томлинсон, создавалась специально для во- енного ведомства.

Как бы то ни было, но именно профессору Томлинсону, занимавшемуся разработкой программы для отправки и приёма электрон- ных сообщений, принадлежит идея внедре- ния символа @. Он ввёл его в обиход, когда программе понадобилось придать вид по- чтового конверта: слева от @ пишется имя, справа – адрес.

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

загадочный символ возник ещё в Средние века, когда монахи, устав от постоянного переписывания от руки, стали сокращать часто употреблявшееся слово «ad» (в пере- воде с латинского «на», «в отношении», «в» и т.п.) до одного значка @. Другие считают, что это изобретение более позднее. Не так давно были обнаружены венецианские ком- мерческие бумаги, на которых отчётливо ви- ден знак @, обозначавший тогдашнюю меру объёма amfoga, то есть кувшин. В 1885 году значок @ появился на клавиатуре первой пи- пишущей машинки «Ундервуд», а отсюда спустя 80 лет перекочевал на компьютер.

Этот символ произносится, как «эт». У нас его официальное название – «эт ком- мерческое». Американцы и англичане, как правило, говорят at-sign – «знак at». А вот разговорные языки отдают предпочтение описательным названиям – «червяк» (у вен- гров), «улитка» (у французов), «мышонок» (у китайцев), «свиной хвост» (у норвежцев), «спящая кошка» (у финнов), «хобот» (у дат- чан). Гастрономические ассоциации избрали шведы («булочка с корицей») и чехи («скру- ченная сельдь» – закуска к пиву).

Существует множество версий, почему российские пользователи называют этот

Руководство и коллектив ОАО «Трансигналстрой» поздравляет Директора Проектно-конструкторско-технологического бюро железнодорожной автоматики и телемеханики



КАЙНОВА Виталия Михайловича с Днем Рождения!

Уважаемый Виталий Михайлович! В этот праздничный день примите наши поздравления и пожелания успешной реализации всех планов и проектов, неиссякаемых идей, а также удачи, здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!



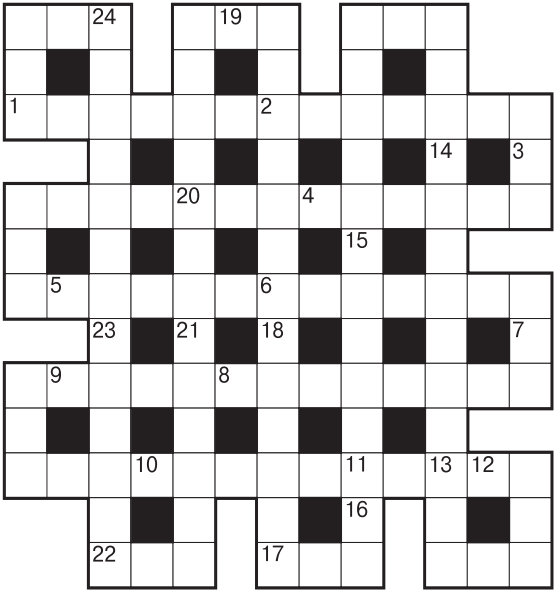
Резаная

Кроссворд

- Комплектующая совочка для «производства» песочных куличей.
- Родственник устрицы, в жилах которого и в самом деле течёт го- лубая кровь.
- Космический перво-проходец.
- Политика государства, которое не сует свой нос в чужие разборки.
- Первым «горько!» он кричит, всех на свадьбе веселит.
- Пилола, помогающая спортсменам обрести мышцами.
- Чинovníк, присвоивший себе финансы царя- батюшки.
- Воинская группа, «вы- нюхивающая» засады врага.
- По- добный воронке конец шланга.
- Чаевые носильщику в египетском отеле.
- Шикарный подарок жене для зимних прогулок.
- Органи- зация авиаторов.
- Один «желу- док» для десятков лошадиных сил.

- Прибор, нагревающий воду, пи- таясь электричеством.
- Ворона, много лет подряд желающая спо- койной ночи малышам.
- Он не ест свинину – Коран не велит.
- Тормоз для паровоза.
- Умелец «снимать стружку» с булыжников.
- Философ Древней Греции, при- знавшийся: «Я знаю, что я ничего не знаю».
- Ступеньки, подкаты- вающие к прилетевшему самолёту.
- Человек по вызову, работаю- щий с огоньком и помпой.
- На пол кинешь, а с пола за хвост не поднимешь (загадка).
- Обста- новка, когда нужную вещь можно час искать.
- Место в грузовике для поклажи.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 30 сентября

- ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
- Репертуар.
  - Пунш.
  - Рама.
  - Крузо.
  - Серьга.
  - Протез.
  - Шаг.
  - Коробка.
  - Рикшет.
  - Горение.
  - Наи- грыш.
  - Род.
  - Барбос.
  - Сметка.
  - Просо.
  - Юрта.
  - Взор.
  - Гимнастка.

- ПО ВЕРТИКАЛИ:
- Ртуть.
  - Пешка.
  - Радуга.
  - Укроп.
  - Рембо.
  - Лесоповал.
  - Передышка.
  - Губенко.
  - Реквием.
  - Шафер.
  - Гранд.
  - Оборка.
  - Берег.
  - Спазм.
  - Совет.
  - Егоза.

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