



## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

4 мая 2011 года

среда

№ 74 (24794)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ВЛАДИМИР ЯКУНИН  
ОНЛАЙН

### РЖД готовятся к чемпионату мира по футболу 2018 года

В последнее время часто спрашивают о том, как «Российские железные дороги» будут возить болельщиков и любителей спорта на матчи чемпионата мира по футболу в 2018 году? Вопрос не праздный, поскольку перемещать большое количество людей между городами с большой скоростью можно только по железной дороге.

Именно поэтому в соответствии с поручением Правительства РФ об организации скоростного железнодорожного сообщения между городами, принимающими матчи чемпионата мира по футболу 2018 года, ОАО «РЖД» разрабатывает концепцию организации транспортного обслуживания пассажиров в период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года. И упор в этой работе делается на высокие скорости.

Сейчас рассказать все подробности не могу: работа над проектом в самой жаркой стадии, окончательный вариант должен быть готов к середине мая.

В настоящий момент определены основные направления по организации ускоренного, скоростного и высокоскоростного движения в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу. В первую очередь это высокоскоростные проекты со скоростями до 300–400 км/ч. Таких участков планируется два: Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород – Казань. Оба потребуют строительства отдельных специализированных магистралей.

Скоростное движение со скоростями до 200 км/ч планируется осуществить на нескольких полигонах. Это направления Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер, Москва – Ярославль, а также в сообщении с Западной Европой и Украиной. Здесь также требуется не только модернизация инфраструктуры, но и строительство дополнительных главных путей.

В ряде случаев мы хотим организовать ускоренное направленное движение пассажирских поездов с повышением маршрутных скоростей движения до 70–90 км/ч. Это необходимо, чтобы обеспечить приемлемое время в пути между городами и удобный график отправления и прибытия.

И наконец, ОАО «РЖД» предложит организовать в городах, где будут проводиться матчи, интегральные перевозки «аэропорт – город». Где-то они уже существуют, но требуют расширения, а где-то придётся строить всё с нуля.

По предварительным расчётам, суммарные потребные размеры движения ускоренных, скоростных и высокоскоростных поездов в период проведения чемпионата могут составить до 90 пар поездов в сутки. А это очень серьёзная дополнительная нагрузка на имеющуюся инфраструктуру. Поэтому даже с учётом капитальной модернизации путей без нового строительства обойтись не удастся.

Как я уже упомянул, к середине мая мы закончим работу над проектом, представим его в Правительство РФ и поделимся новыми подробностями. Именно в правительстве будет решаться судьба скоростного железнодорожного транспорта, так как это именно те инфраструктурные проекты, о которых в последние дни часто говорит Владимир Владимирович Путин. Но на такие инфраструктурные проекты нужны средства, и прежде всего государственные. Так работает весь мир, но именно по этому пункту даже меня, «клинического» оптимиста, после заявлений некоторых важных чиновников о том, что тарифы РЖД нельзя повышать, а на компенсацию регулирования деньги давать тоже нельзя, посещают пессимистические чувства.

Надеюсь, тем не менее, на здравый смысл и пока не призываю покупать образцы древнего чужого транспорта.

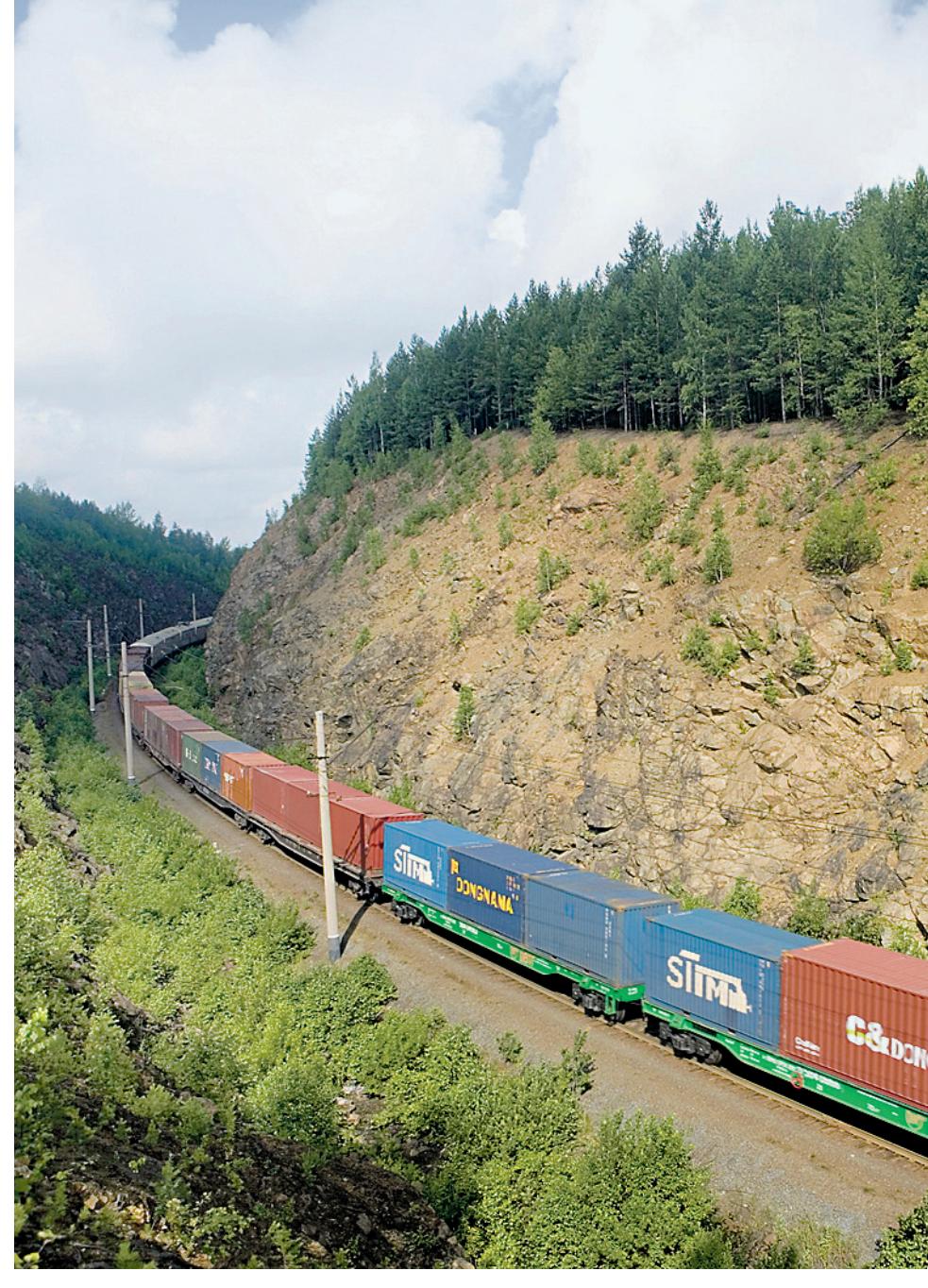
Полный текст в блоге главы РЖД:  
V-YAKUNIN.LIVEJOURNAL.COM

# Развитие

# Тарифный барьер

УЧАСТИКИ ТРАНССИБИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

ОБСУДИЛИ БУДУЩЕЕ БИЗНЕСА



ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТА ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ВО МНОГОМ ЗАВИСЯТ ОТ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ТАМОЖНЕЙ

Такой вывод был сделан на очередном совместном заседании рабочих групп Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП). Участники обсуждали пути повышения конкурентоспособности транссибирских перевозок и проблемы увеличения объёма транспортировки контейнеров.

На заседании были подведены итоги перевозок грузов в контейнерах по транссибирскому маршруту в 2010-м и I квартале 2011 года. Общий объём контейнерных перевозок в 2010 году составил 748544 единицы (на 22% больше, чем в 2009 году).

В ходе дискуссии участники отметили, что в значительной степени объём контейнерных

перевозок по Транссибу вырос за счёт грузов, идущих в порты Северо-Запада.

В то же время наблюдается позитивная тенденция роста грузовых потоков в азиатском направлении через сухопутные пограничные переходы, в частности через Забайкальск.

Вместе с тем, некоторые участники отметили, что тарифная политика на азиатском направлении не стимулирует рост контейнерных перевозок. На этом заострил внимание директор по маркетингу и тарифной политике ОАО «ТрансКонтейнер» Виктор Жуков.

Участники заседания пришли к выводу, что для роста транзитных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали необходимо создать благоприятные условия для формирования полностоящих поездов. Представи-

тели логистических компаний выразили надежду на дальнейшее системное сотрудничество с железнодорожниками по урегулированию спорных вопросов тарифной политики.

Ещё одним острым вопросом стало взаимодействие с таможенными органами. По словам генерального секретаря КСТП Геннадия Бессонова, человеческий фактор на таможне зачастую становится препятствием для эффективной работы операторов. Он отметил, что подходит к решению этой проблемы необходимо системно.

Было решено, что представители компаний-операторов представлят предложения по улучшению взаимодействия с таможней, которые будут объединены и представлены в ФТС в виде письменного обращения.

Мария Парфёнова

– физического лица, равно как и его представителя, на требование акционера о выкупе принадлежащих ему акций и на отзыв указанного требования должна быть удостоверена нотариально или держателем реестра акционеров общества.

Требования акционеров о выкупе обществом принадлежащих им акций должны быть предъявлены обществу не позднее 45 дней с даты принятия соответствующего решения Общим собранием акционеров общества.

С момента получения обществом требования акционера о выкупе принадлежащих ему акций до момента внесения в реестр акционеров общества записи о переходе права собственности на выкупаемые акции к обществу или до момента отзыва акционером требования о выкупе этих акций акционер не вправе совершать связанные с отчуждением или обременением этих акций сделки с

третьими лицами. Отзыв акционером требования о выкупе принадлежащих ему акций должен поступить в Общество не позднее 45 дней с даты принятия соответствующего решения Общим собранием акционеров общества.

Рыночная стоимость акций для целей выкупа определена Советом директоров ОАО «Монтэм» на основании заключения независимого оценщика – в размере 33,27 (три целых двадцать семь сотых) рубля за 01 (один) обыкновенную именную акцию в бездокументарной форме.

Общая сумма средств, направляемых Обществом на выкуп акций, не может превышать 10% стоимости чистых активов общества.

Дата составления списка лиц, имеющих право требовать выкупа принадлежащих им акций ОАО «Монтэм», – 21 апреля 2011 года.

С уважением,

Совет директоров ОАО «Монтэм»

Калининградская

## Маршрут памяти

СПЕЦПОЕЗД ОТПРАВИЛСЯ В ТУЛУ И МОСКВУ

ВЧЕРА С ЮЖНОГО ВОКЗАЛА КАЛИНИНГРАДА ОТПРАВИЛСЯ «ПОЕЗД ПАМЯТИ».

Акция приурочена к предстоящему празднованию Дня Победы и 70-й годовщине снятия осады города Тулы.

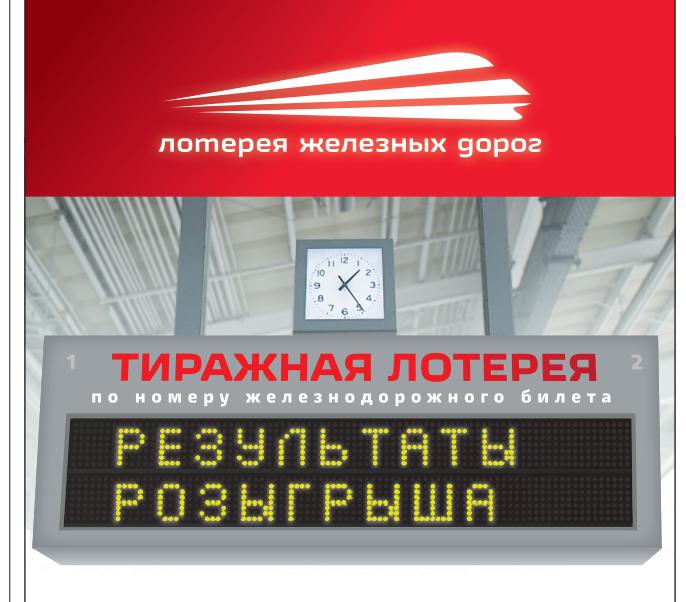
В двенадцати вагонах спецпоезда около 450 жителей самого западного региона страны: ветераны Великой Отечественной войны и активисты молодёжных общественных объединений, военно-патриотических и исторических клубов, воспитанники кадетских классов. На всём пути следования предусмо-

трено горячее питание в двух вагонах-ресторанах. Обслуживают поезд проводники, имеющие опыт работы с детьми и пожилыми пассажирами.

Участники акции почтят память погибших, посетят Могилу Неизвестного Солдата в Москве и мемориальный комплекс в Новомосковске Тульской области. Для ветеранов будут организованы концерты, обзорные экскурсии по Москве и Туле.

В Калининград «Поезд памяти» вернётся 8 мая.

ВЕРА БАШКАНОВА,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
КАЛИНИНГРАД



Тираж № 7 от 29.04.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея  
«Лотерея железнодорожных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
№ 5	xxxxxx xxxx44	34	899
№ 4	xxxxxx xxx581	4	3 821
№ 3	xxxxxx xx6397	0	0
№ 2	xxxxxx x25116	0	0
№ 1	2010657 181085	1	30 570
СУПЕРПРИЗ	2379590 018542	0	0
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			300 467

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)

Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигрышер начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Ростинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышер можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru

Розыгрыши проводятся каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 [www.zdloto.ru](http://www.zdloto.ru)

## Объявление

Сообщение о проведении внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм».

Полное фирменное наименование Общества: Открытое акционерное общество «ОРДЕН ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ» Московский завод нетканых материалов».

Место нахождения Общества: 115114, Российская Федерация, г. Москва, Летниковская ул., д. 6-а.

Уважаемые акционеры!

Совет директоров ОАО «Монтэм» принял решение о созыве внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм» в форме совместного присутствия (собрания).

Проведение внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм» назначено на 25 мая 2011 года в 16 часов 30 минут по московскому времени по адресу: 115114, Российская Федерация, г. Москва, Летниковская ул., д. 10, стр. 2, Конференц-центр. Время на-

чала регистрации участников внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм» – 16 часов 00 минут по московскому времени.

Список лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров ОАО «Монтэм», составлен по состоянию на 21 апреля 2011 года.

В повестку дня внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм» включены следующие вопросы:

1. Об одобрении крупной сделки.

Лица, имеющие право на участие в годовом Общем собрании акционеров ОАО «Монтэм», могут ознакомиться с материалами в рамках повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм» с 05 мая 2011 года по 25 мая 2011 года (с 10 часов 00 минут по московскому времени) по адресу: 115114, Российская Федерация, г. Москва, Летниковская ул., д. 6-а с указанием места жительства (места нахождения) акционера и количества акций, выкупа которых он требует. Подпись акционера

д. 6-а. Также материалы собрания будут доступны на протяжении всего внеочередного Общего собрания акционеров ОАО «Монтэм».

В соответствии со статьёй 75 Федерального закона «Об акционерных обществах» Совет директоров ОАО «Монтэм» сообщает о наличии права у акционеров Общества – владельцев голосующих акций, которые не примут участия в голосовании или голосуют «против» по вопросу повестки дня, предъявляя все или часть принадлежащих им акций к выкупу Обществом.

Письменное требование акционера о выкупе принадлежащих ему акций до момента внесения в реестр акционеров Общества записи о переходе права собственности на выкупаемые акции к Обществу или до момента отзыва акционером требования о выкупе этих акций акционер не вправе совершать связанные с отчуж

## Субботник

## Подкова на счастье

На Октябрьской нашли артефакт и покрасили целый паровоз



Начальник Октябрьской дороги Виктор Степов (слева) и председатель дорпрофсоюза Владимира Белозеров показали личный пример

Свыше 50 тыс. железнодорожников Октябрьской магистрали вышли на субботник, посвященный Победе в Великой Отечественной войне.

Штаб субботника расположился на станции Царскосельская. На карте такой станции Малой Октябрьской железной дороги пока нет – она откроется только через месяц. Зато аллея Успеха уже есть – это результат «нерабочего» дня.

Старт субботника дал гудок первого в России нового тепловоза для детских дорог «Колибри» № 001, прозванного на Октябрьской дороге «маленьким сапсанчиком» из-за внешнего сходства со знаменитым экспрессом.

Железнодорожники поспешили разобрать саженцы липы и сирени, и очень скоро можно было видеть, как первый заместитель начальника дороги Олег Валинский рывком вкачивает поддерживающий саженец кол. Рядом уже подвязывают саженцы сотрудники корпоративного технологического блока. Начальник дороги Виктор Степов тоже исправно копает, к его дереву уже несут лейки.

Позже он идет принимать работу.

– Кто автор? –глядят на саженец.  
– Корпоративный технологический блок сажал! – слышен ответ.

– Что-то дерево тонкое...

– Это липа. Нам опять досталась липа, – отшучивались железнодорожники.

– Наделали липу, – засмеялся Степов.

Липа не липа, а всего на аллее Успеха появилось 70 новых деревьев. Кстати, в одной из лунок нашли подкову, которая, судя по виду, лежала в земле со времён строительства Царскосельской дороги. «Это к счастью», – отметил начальник ОЖД.

Этим днём субботник проходил по всей территории Октябрьской дороги. Правда, в Мурманске ещё снег. Деревья сажать рано, поэтому здесь кололи лёд и убирали кабинеты. А вот петрозаводчане взяли с собой на субботник целый духовой оркестр и в трудовом запале вывезли 80 машин мусора, убрали два городских сквера, полосу отвода в районе вокзала и покрасили целый паровоз.

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

## Технология

## Дистанционный смотритель

За подготовку вагонов ответят персонально



В вагонных эксплуатационных депо Куйбышевской дороги началось внедрение автоматизированной системы многоуровневого оперативного контроля исполнения технологического процесса обслуживания грузовых вагонов – АСКП.

По словам начальника технодела службы вагонного хозяйства КБЖД Александра Большова, АСКП – дополнение к уже существующей в отрасли автоматизированной системе управления линейными предприятиями вагонного хозяйства (АСУ ПТО).

Сейчас на линейных предприятиях устанавливается новое программное обеспечение: заносится данные по каждому участку по всем параметрам следования. Это сделано в первую очередь для контроля установленных гарантитных участков проследования грузовых вагонов. Одновременно новое обеспечение устанавливается на рабочих местах операторов ПТО.

Программно-технический комплекс (ПТК) «Комплексная система» позволяет контролировать подготовку и проследование грузовых вагонов по межстиковым пунктам дорог. ПТК предназначен также для контроля качества подготовки вагонов и мониторинга технического состояния подвижного состава при проследовании поездов по гарантитным участкам.

Как пояснил «Гудку» Александр Большов, «Комплексная система» применяется для автоматизированного расчёта эффективности работы ПТО и определения персональной ответственности работников вагонного хо-

## Система подскажет, на что нужно обратить особое внимание

зийства за качество подготовки грузовых вагонов и безопасное следование их в составе поездов по установленным гарантитным участкам. ПТК также будет предоставлять информацию работникам служб вагонного хозяйства и подразделениям, учитывающим и определяющим причины остановок и задержек поездов, отцепок вагонов при проследовании поездов по внутридорожным и междорожным гарантитным участкам.

Внедрение системы снизит риски отказов оборудования в пути следования, сократит количество отцепок и, как следствие, эксплу-

На основании данных системы руководители вагонного хозяйства могут принять своевременное управленческое решение: на каком конкретно ПТО нужны дополнительные занятия с персоналом, по какой теме или разделу скоординировать действия нескольких ПТО. Кроме того, благодаря ПТК можно корректировать работу ремонтных подразделений и предприятий – разработчиков вагонного оборудования.

Внедрение системы снизит риски отказов оборудования в пути следования, сократит количество отцепок и, как следствие, эксплу-

## Увеличение протяжённости гарантитного участка сэкономит дороге и компании средства

Кроме того, новая система оперативно проинформирует об устранении неисправностей безотцепочным ремонтом в пути.

«Самое главное – новая автоматизированная система не только контролирует техпроцессы, но и предоставляет железнодорожникам инструменты для анализа ситуации», – поясняет Александр Большов.

К примеру, ПТК в течение минуты может определить тип вагонов и неисправности, выдать статистику по отцепкам вагонов по видам и неисправностям – отдельно по буквовым узлам, по износу гребни, автотормозам и так далее. В любой момент компьютер покажет диспетчеру ПТО или руководителю вагонного депо ситуацию по каждому виду поломки и определит наиболее слабое место в техобслуживании.

атационные расходы на ремонт и обслуживание вагонов. А это, в свою очередь, увеличит гарантитный участок обслуживания, к примеру, до полутора, а то и до 2 тыс. км.

Для Куйбышевской дороги это актуально, поскольку сейчас на ней более 10 междорожных стыков с ЮУЖД, ПривЖД, МЖД, ГЖД и ЮВЖД. В среднем каждый установленный гарантитный участок составляет более 1 тыс. км.

Увеличение протяжённости гарантитного участка сэкономит дороге и компании средства. Ведь оборот вагонов и доставка грузов ускоряется, снижается эксплуатационные расходы и численность персонала.

Дмитрий Попов,  
соб. корр. «Гудка»  
Самара

## Решение

## На час быстрее

С 29 мая полюбившийся многим пассажирам поезд Москва – Воронеж (и обратно) будет ходить по новому расписанию.

Дневной поезд московского формирования, соединяющий столицу Черноземья и Первопрестольную, начал курсировать около года назад. Отправляясь в Москву в 7.12, он приходил на дорогу всего около восьми часов.

Как рассказала «Гудку» начальник сектора маркетинга Юго-Восточного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Валентина Черненко, сейчас стабильно курсируют 9–10 вагонов. А в так называемые вывозные дни – в пятницу из Москвы и в воскресенье из Воронежа – заполняется и по 13 вагонов. Привлекательна и цена билета – около 400 руб. за место в вагоне с сиденьями самолётного типа. Автобусная поездка по аналогичному маршруту обходится в 700 руб. при тех же затратах времени.

Вместе с тем многие пассажиры, в особенности бизнесмены, хотели ускорения поезда. Губернатор Воронежской области неоднократно обращался к руководству ЮВЖД с просьбой сократить время поездки. Алексей Гордеев делал упор на то, что с ростом инвестиционной привлекательности региона возможность быстро и безопасно перемещаться между Москвой и Воронежем становится всё актуальнее.

Железнодорожники пошли на встречу и добились того, что с начала лета поезд будет тратить на поездку в один конец не 7 часов 58 минут, а на 53 минуты меньше. «Сокращение произошло в основном за счёт увеличения скорости поезда на перегонах, – объясняет и. о. начальника Юго-Восточного филиала ФПК Алексей Грибков. – Это 30 минут по Московской дороге и 23 – по ЮВЖД. – При этом сокращено время стоянки только в Миассинске. Пока поезд стоит там 12 минут. А с 29 мая будет останавливаться только на две. Этого времени вполне достаточно пассажирам на посадку и высадку».

Изменится и время отправления поездов из Москвы, вместо 12.50, он будет выходить в 15.18. «Такая перемена тоже шаг навстречу пассажирам, – рассказывает Валентина Черненко. – Людям остаётся больше времени на дела в столице».

Ещё большее ускорение поезда – вопрос открытый. «Любить отложенный механизм никто не собирается, он может быть трансформирован, но на это требуется время», – говорит Алексей Грибков.

Сергей Михаилев,  
соб. корр. «Гудка»  
Воронеж

## Перевозки

## Сохранить и приумножить

ОАО «Рефсервис» 5 лет на рынке



Игорь Богдан,  
генеральный директор  
ОАО «Рефсервис»

Накануне пятилетия ОАО «Рефсервис» генеральный директор компании Игорь Богдан рассказал о перспективах её развития на рынке перевозок скропортящихся грузов.

– Игорь Иванович, как бы вы могли охарактеризовать итоги работы ОАО «Рефсервис» за прошедшее время?

– ОАО «Рефсервис» – первая дочерняя компания ОАО «РЖД», выделенная в качестве оператора вагонов, – начало свою деятельность 1 мая 2006 года. За это время мы перевезли более 11 млн тонн скро-

ропорта и на сегодня являемся крупнейшим собственником изотермических вагонов на территории СНГ. Становление проходило достаточно трудно, компания несла убытки, однако за счёт профессионального менеджмента, хорошей внешней коньюнктуры и при поддержке ОАО «РЖД» уже в 2007 году общество вышло на положительный финансовый результат. Как и всех участников рынка, ОАО «Рефсервис» затронули кризисные явления, во второй половине 2009 года началось падение объёмов перевозок, однако уже в конце 2010 года удалось вывести компанию на положительную рентабельность. В 2012 году мы рассчитываем достичь стабильной безубыточности.

– ОАО «Рефсервис» – собственник половины изотермического подвижного состава в России. Как компания выдерживает конкуренцию?

– В первую очередь сохрания уже имеющихся клиентов за счёт качества предлагаемых услуг, своевременного предо-

ставления необходимого количества вагонов. Для этого разработана схема получения предварительных заявок от клиентов, в соответствии с которой мы планируем поставку вагонов подекадно. При этом если клиенту необходимо скорректировать заявку в большую или меньшую сторону, мы по возможности оперативно реагируем, не вступая в претензионную работу.

Привлечение новых клиентов – это анализ рынка, за счёт которого мы выходим на потенциальных заказчиков. Начиная с прошлого года практикуется заключение долгосрочных соглашений. Мы даем клиенту выгодные фиксированные ставки при условии, что он гарантирует нам объём перевозок в течение года, за счёт чего он может планировать бюджет на длительную перспективу. Это удобно в первую очередь крупным компаниям.

Ещё одно конкурентное преимущество «Рефсервиса» в прозрачности ценообразования и в наличии парка

вагонов, который позволяет обеспечить любые потребности клиента круглогодично. Немаловажный фактор – качество подвижного состава: у нас три собственных депо, за счёт чего обеспечивается надлежащее состояние вагонов.

– Рынок железнодорожных перевозок насыщен, клиенты поделены. Есть ли куда двигаться дальше?

– Да, поэтому ОАО «Рефсервис» выходит в другие сегменты логистики. Начинаем работать с крупными розничными сетями – такими, как «Магнит», «Х5 Retail». В настоящее время выстраиваем для них систему логистики «до двери».

Также компания улучшает эксплуатационные показатели: мы существенно сократили порожний пробег вагонов, повысили их оборачиваемость и сокращаем простой. Кроме того, с середины прошлого года «Рефсервис» стал выходить на тендера, объявляемые крупными производителями. И уже в соответствии с их запросами начал не только организовывать поставку вагонов, но и

предоставлять комплексные экспедиторские услуги.

На сегодняшний день мы перевозим грузы всех крупных производителей напитков и соков на российском рынке – «Пепсико», «Лебедянь», «Кока-кола», пивных заводов – «Эфес», «Хайнекен», «Балтика» и многих других. Также несколько лет подряд «Рефсервис» выигрывает конкурс на перевозки для нужд Минобороны.

– Как решается проблема с обновлением подвижного состава?

– Изначально компании был передан избыточный парк вагонов – около 11 тыс., что влекло за собой значительные затраты на их содержание. Сегодня с целью сокращения затрат мы привели в соответствие с объёмом перевозок структуру парка, и в настящее время он составляет 7,5 тыс. вагонов.

Однако изотермические вагоны не производятся с 1993 года. Исходя из опыта развития стран, мы видим перспективным создание одиночных автономных рефрижератор-

ных вагонов и новых вагонов-термосов. По нашим оценкам, их потребуется около 1,2 и 4 тысячи соответственно. В их разработку и строительство нужно вложить около 17 млрд руб. Это очень большие средства для любого собственника, которые при существующем уровне рентабельности никогда не оккупятся, поэтому мы рассчитываем на помощь государства и уже обращались с данным вопросом в правительство. Ведь ОАО «Рефсервис» несет социальные функции – качественные перевозки продуктов питания.

Государство декларирует увеличение потребления рыбы россиянами, требует увеличить вывоз, но сейчас вагонам более 20 лет, и через три-четыре года их надо либо списывать, либо производить капитальный ремонт с продлением срока службы. Но это технологии вчерашнего дня.

– Какие перспективы видит для себя ОАО «Рефсервис» на ближайшее время?

– В выходе на международные рынки – Китай и Среднюю Азию. Из Китая поступает огромный объём – около 1,5 млн тонн в год – продовольственных грузов, но доставляется он преимущественно морем. Мы уже начали работу по переключению этого потока на железнодорожную дорогу через пограничные Казахстана и России. Основная проблема в том, что тарифы на перевозку по территориям сопредельных государств сегодня различаются и довольно высоки, что делает перевозки неконкурентоспособными. Поэтому надо работать с железнодорожными администрациями и приводить к единому стандарту тарификации, и мы намерены включиться в эту работу.

Также ОАО «Рефсервис» намерено выходить в смежные звенья логистической цепи – для этого планируется развитие рефконтейнерных перевозок и открытие собственных погрузочных площадок.

Беседовала Александра Васильева

## ПЕРЕВОЗКИ

## Пассажиров привлекают скидки

ФИНАЛЬНАЯ КОНКУРЕНТНАЯ СХВАТКА С АВИАКОМПАНИЯМИ У ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЕЩЁ ВПЕРЕДИ

В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ОАО «РЖД» в I квартале наблюдался рост. Тем не менее до-кризисные показатели ещё не достигнуты, в то время как конкуренты резко увеличили объёмы пассажирооборота.

**МАРКЕТИНГ – ДВИГАТЕЛЬ ПРОДАЖ**  
Первые проблемы в пассажирском комплексе РЖД, казалось бы, начавшем восстанавливать объёмы после кризисного падения, начались прошлым летом. Июнь показывал неплохие результаты, однако жаркое лето с пожарами заставило многих отпускников изменить планы и остаться дома либо улететь за границу. Железнодорожники вынуждены были констатировать: бархатный сезон не состоялся. И даже всплеск перевозок в направлении Крыма позволил лишь отчасти компенсировать резкий спад интереса к Северному Кавказу отпускников, напуганных возможными неудобствами от олимпийской стройки и заоблачными ценами на услуги. В целом по итогам 2010 года в дальнем сообщении произошло падение пассажирооборота на 3,4%.

Кроме того, в IV квартале прошлого года обозначилась ещё одна проблема – стало известно, что выделенных государством субсидий на покрытие выпадающих доходов от госрегулирования тарифов на перевозку в плацкартных вагонах всё равно не хватит – из необходимых 37 млрд руб. перевозчику обещали выделить только 30 млрд.

Для того чтобы нивелировать негативные тенденции – привлечь пассажиров в поезда, но при этом «перетянуть» их из убыточных плацкартных вагонов в сектор купейных, где цены устанавливают перевозчик, ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) пошла на оригинальное маркетинговое решение. С 15 октября пассажирам предлагалось покупать билеты на верхние полки в купе с 50-процентной скидкой. Акция продлилась до 1 апреля и имела успех. Объёмы перевозок пошли вверх – с 3,4% в октябре прошлого года по сравнению с аналогичным периодом 2009-го до 9% в январе. При этом основной рост



районов Дальнего Востока, Калининградской области», – подытожил эксперт.

Росавиация заключила с 12 российскими авиакомпаниями договоры на право выполнения в 2011 году субсидированных авиаперевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России и обратно.

Программа льготных авиаперевозок начала действовать с 2009 года. В 2010 году по ней было перевезено более 327 тыс. человек и выплачено субсидий почти на 2,5 млрд руб. В 2011 году на реализацию субсидированных дальневосточных перевозок выделено 2,5 млрд.

Согласно постановлению правительства предельная стоимость билета в зависимости от маршрута составляет от 4,5 до 12 тыс. руб. в одном направлении.

С 15 марта этого года перевозчики начали размещать в системе бронирования специальные тарифы и открыли продажи льготных билетов, воспользоваться которыми начиная с 1 апреля по 31 октября 2011 года вправе граждане России до 23 лет включительно и старше 60 лет.

**СПАСИТЕЛЬНАЯ ВЕРХНЯЯ ПОЛКА**  
«Начало срока действия акции у авиаторов отразилось на динамике пассажирских перевозок железнодорожным транспортом», – отмечает Вера Милевская.

«На рост перевозок в отрасли повлияла целая совокупность факторов, – сообщил «Гудку» источник в Росавиации, пожелавший остаться неизвестным. – Это прежде всего тарифная политика авиакомпаний, которые стараются снижать цены и привлекать различными предложениями пассажиров».

Также, по его мнению, это стало возможным за счёт того, что в последнее время авиакомпании стараются использовать «Боинги» и «Эйрбасы», которые потребляют меньше топлива, чем отечественные самолёты. «И, конечно же, положительно влияют на ценовую политику перевозчиков субсидии правительства на перевозки пассажиров из

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

был достигнут именно в купейных вагонах. Если в плацкартных пассажирооборот за время проведения акции снизился на 10%, то в купейных увеличился в полтора раза, а доходы перевозчика в сопоставимых условиях и без учёта проведённой индексации возросли на 11%.

Акция сохранила своё положительное влияние на перевозки в течение всего I квартала 2011 года. В этот период количество отправленных пассажиров в дальнем следовании выросло на 3% к уровню прошлого года (в апреле рост составил +0,4% к аналогичному периоду прошлого года). При этом потеря объёмов перевозок в плацкартном сегменте за I квартал были с лихвой покрыты дополнительным объёмом в купейном сегменте. В плацкарте было перевезено на 1,6 млн человек меньше, в купейном – на 2,1 млн человек больше относительно показателей прошлого года.

«Задача, которую мы поставили перед собой, – пересмотрели перед собой, – пересмотрели

деление объёмов перевозок на более дорогой сегмент – а стоимость проезда на верхней полке купейного вагона была на 25% выше плацкартного, – себя оправдала, и цель, которую мы перед собой ставили – сохранить субсидии в течение года на летний период для того, чтобы можно было в полном объёме предоставлять плацкартные вагоны для проезда в летний период массовых перевозок, – мы достигли», – говорит начальник управления маркетинга ФПК Вера Милевская.

Однако в апреле ситуация постепенно возвращалась к той, которая складывалась до введения 50-процентной скидки на проезд на верхней полке, – по состоянию на 17 апреля предложение на рынке плацкарта увеличилось на 5% к уровню прошлого года, а в сегменте купейных перевозок снизилось на 19%. На вопрос, почему акции не продлили дальше, в офисе перевозчика отвечают, что по внутренним (21,5%), так

и по международным (39,7%) перевозкам. За первый квартал 2011 года объёмы перевозок у российских авиакомпаний совокупно выросли почти на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Сотрудник пресс-службы крупнейшего московского аэропорта Шереметьево Татьяна Алексеева сообщила, что количество обслуживаемых пассажиров с начала года выросло на 20,6% – до 4,3 млн человек, причём во внутреннем сообщении рост превысил 25%. Причиной такого роста в аэропорту считают достаточно высокую потребительскую и деловую активность населения и рассчитывают, что в этом году она будет сохраняться на стабильном уровне.

Также, по его мнению, это стало возможным за счёт того, что в последнее время авиакомпании стараются использовать «Боинги» и «Эйрбасы», которые потребляют меньше топлива, чем отечественные самолёты. «И, конечно же, положительно влияют на ценовую политику перевозчиков субсидии правительства на перевозки пассажиров из

## СЕРВИС

## Хорошо, да мало

Туризм в Китай постепенно восстанавливается

ОАО «ВАО «Интурист» со-вместно с ООО «РЖД Тур» запускает туристический поезд Москва – Пекин.



Приехав в Пекин поездом, можно разнообразить способ передвижения

Поезд отправится из Москвы 15 августа, а 22 августа – из Пекина. Поездка в вагонах класса люкс и СВ продлится в один конец 11 суток с остановками в крупных городах Транссиба и на Байкале. Как объяснил «Гудку» директор департамента въездного и корпоративного туризма компании «Интурист» Ильдар Мусин, в 2007 году подобных турпоездов было 4, а в прошлом году и в этом – по одному. Причина – до сих пор влияющие последствия кризиса.

Раньше поезд был «сборным», и поездки на нём организовывали, помимо «Интуриста», сразу несколько туристических компаний, в основном зарубежных. Но в прошлом году запуск поезда оказался под угрозой срыва из-за несогласованности их действий, поэтому в этом году поезд впервые запускается как совместное детище ООО «РЖД Тур» и ОАО «ВАО «Интурист», которые взаимодействуют с зарубежными реализаторами пакетов.

По словам Ильдара Мусина, билеты в поезд покупают туристи со всего света. Однако в последние два года наметилась

Михаил Изотов также подтвердил, что рынок турпоездов очень медленно восстанавливается после кризиса и из-за сильной конкуренции со стороны автобусных перевозчиков. Количество поездок, организуемых «РЖД Тур», в последние два года сократилось. Одна из причин, осложнивших работу, – система взаимодействия инфраструктуры с перевозчиками, изменившаяся в прошлом году, когда пассажирский комплекс РЖД был выделен в отдельную структуру. Теперь, чтобы поставить в график турпоезд, надо сформировать его минимум из 10 вагонов, то есть набрать 360 человек, и не всегда удаётся это сделать за короткий промежуток времени. А прицепить 2-3 вагона к графиковому поездам требует времени.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

## Нарушения устраниены

По замечаниям транспортной прокуратуры меры принятые

Статья «Нарушили слишком много», напечатанная 16 марта 2011 года в газете «Гудок», рассмотрена в Дирекции железнодорожных вокзалов.

Для разбора фактов (изложенных по официальной информации Московской межрегиональной транспортной прокуратуры. – Ред.) руководством Юго-Восточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов (РДЖВ) было проведено оперативное совещание с выездом на вокзал Липецк.

В адрес Юго-Восточной РДЖВ представлений прокуратуры по отдельным фактам, изложенным в статье, в части отсутствия ценников на реализуемые товары, вывесок с информацией о предпринимателе и режиме его работы, не выносились. Найти подтверждение фактам, указанным в статье, было невозможно, поскольку во время проверки ценники оказались на местах. Все торговые точки обеспечены вывесками с данными о режиме работы, а также паспортом арендатора. Вместе с тем арендаторы были предупреждены о необходимости беспрекословного соблюдения норм действующего законодательства в сфере торговли, а также о том, что в случае нарушения данных норм Юго-Восточной РДЖВ договоры аренды будут расторгаться в одностороннем порядке.

Теперь план эвакуации людей выведен на цокольном этаже вокзала. Ссылка в статье на его отсутствие объясняется тем, что в момент её написания этот план находился на реставрации.

В IV квартале 2009 года компания, ответственная за эксплуатацию пожароохранного оборудования, прекратила обслу-



живание газовой системы пожаротушения на вокзале Липецк в связи с тем, что отсутствуют запасные части для обслуживания и ремонта данной системы, установленной ещё в 1996 году. В 2010 году руководством Юго-Восточной РДЖВ была сделана заявка на проектирование и модернизацию системы пожароохранной сигнализации. Работы по модернизации запланированы на III–IV кварталы 2011 года. В январе 2011 года начальнику Юго-Восточной РДЖВ было направлено письмо генеральному директору ЗАО «ОЦВ» Александру Вайтюлю, в котором изложена просьба разработать проектно-сметную документацию и осуществить монтаж средств противопожарной защиты.

Требования об устранении указанных в данной статье нарушений в сфере обеспечения пожарной безопасности, а также в части правильности размещения арендаторов на вокзале Липецк и осуществления

контроля за их деятельность содержались в представлении Липецкой транспортной прокуратуры от 24 февраля 2011 года. По указанным фактам был проведён разбор с участием заместителя Липецкого транспортного прокурора Александра Корниенко, на котором было установлено, что большая часть нарушений к моменту проведения разбора уже устранина. Руководство вокзала совместно с сотрудниками ЛОВД усилен контрол за работой арендаторов. Таким образом, требования прокуратуры, изложенные в статье «Нарушили слишком много», были надлежащим образом выполнены, повторных замечаний по указанным фактам не поступало.

ВЛАДИМИР ХОРЕВ,  
заместитель начальника ДЖВ  
ОАО «РЖД»

## Мотивация

## Секрет прибавки

УРОВЕНЬ ЗАРПЛАТ НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520» ОТЛИЧАЕТСЯ В 8 РАЗ

Большинство железнодорожных администраций государств-соседей намерено в 2011 году существенно проиндексировать заработную плату сотрудников. Причём независимо от уровня инфляции. К сожалению, не все имеют достаточно средств. Причём даже на финансово благополучных дорогах случаются забастовки.

Диапазон заработных плат на «пространстве 1520» достигает восьмикратной разницы – от \$140 в Таджикистане до \$1160 в Эстонии.

Максимальный рост оплаты труда в 2011 году ожидается в Азербайджане. Средняя зарплата в ЗАО «Азербайджанские железные дороги» составляет около \$400. Как рассказал заместитель руководителя компании Гурбан Назиров, в текущем году планируется повышение заработной платы в среднем на 50%. «Последнее повышение проводилось в 2008 году, до преобразования дороги в ЗАО. Тогда сотрудники локомотивного депо проводили забастовку с требованием повышения заработной платы, в результате она была увеличена всем сотрудникам дороги на 10%. За 2 года существования ЗАО наши доходы выросли на фоне увеличения объёма перевозок, и мы готовы поднять заработную плату на 50%», – сказал он.

Со времени передачи Армянской железной дороги в концессионное управление ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) там зарплата выросла на 70%, сообщил пресс-секретарь компании Ваге Давтян. «Поставлена задача в этом году обеспечить рост ещё на 10–15%. Это зависит исключительно от доходов компании, инфляция также оказывает влияние на формирование зарплаты», – добавил он. Средняя заработная плата по ЮКЖД составляет \$411.

Начальник Службы организации труда и заработной платы государственного объединения «Белорусская железная дорога» (БЖД) Геннадий Шайковский сообщил «Гудку», что магистраль также имеет возможность для поднятия



Украинским железнодорожникам зарплату не индексировали уже два года

тарифной ставки. «Средняя заработная плата по дороге составляет \$516. В этом году планируется её повышение на 14%. Это никак не связано с инфляцией в стране, это исключительно свои доходы», – констатировал Геннадий Шайковский.

14-процентное увеличение заработной платы запла-

фонда оплаты труда и финансовых санкций за его превышение. И УЗ сможет самостоятельно формировать фонд оплаты труда, однако за зарплату работников это не отразится. «Думаю, что со вступлением этого законопроекта в силу не произойдёт никаких изменений с фондом оплаты труда. Но в «Укрзализныце»

расласти Казахстана, то железнодорожники находятся на самом последнем месте. Вопрос увеличения зарплаты будет решаться на основе уровня доходов компаний и решения фонда «Самрук-Казына» (единственный акционер компаний)», – рассказал главный общественный инспектор по охране труда Центрального совета профсоюза КТЖ Виктор Степанцов.

В «Узбекских железных дорогах» средняя заработная плата – \$400, и в честь 2011 года компания намерена увеличить её на 10%. Правда, если позволят доходы.

Самый низкий уровень оплаты труда на «пространстве 1520» в Таджикистане.

Как рассказал первый заместитель ГУП «Таджикская железная дорога» (ТЖД) Владимир Собаков, средняя заработная плата по дороге составляет \$140. «Последнее повышение проводилось 3 года назад. Вопрос об увеличении заработной платы пока повис в воздухе. Всё будет зависеть от уровня доходов. Но, к великому сожалению, наблюдается спад перевозочного процесса. Сколько зара-

бываем – столько отдаём», – отметил он.

В Молдавии индексация заработной платы сотрудников «Железной дороги Молдовы» не проводилась с 2008 года (средний уровень – около \$190). «Если будет какое-то увеличение перевозок, то часть доходов от этой деятельности будет направлена на увеличение заработков. Но ещё в начале года руководством было принято решение, что в зависимости от ситуации с грузооборотом с 1 июля будет рассматриваться вопрос об увеличении зарплаты в среднем до 20%», – заявила начальник отдела персонала компании Евдокия Раковица.

Чуть больше этот уровень в Киргизии – \$200. «С июля 2010 года рабочая неделя была продлена с четырёх до пяти дней, а также на 10% повышенна заработная плата всем сотрудникам компании. С 1 февраля текущего года было повышение ещё на 10%», – рассказал «Гудку» руководитель пресс-службы национальной компании «Киргизская железная дорога» Нургазы Нарынбаев. – Если тенденция к увеличению объёмов перевозок останется, то рост уровня заработной платы продолжится. Ближайшего повышения, по прогнозам, можем ожидать не ранее августа 2011 года».

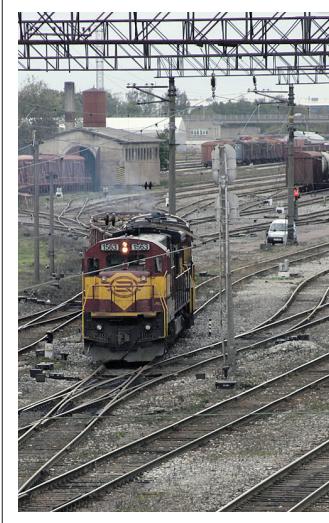
Рина Мориц

## В досье

В соответствии с обязательствами Коллективного договора ОАО «Российские железные дороги» на 2011–2013 годы с 1 февраля заработная плата работников компаний проиндексирована на 2,4%. В 2010 году индексация оплаты труда производилась в соответствии с уровнем роста цен на потребительские товары и услуги три раза: в мае – на 3,9%, в августе – на 1,2%, в ноябре – на 1,8%. Уровень среднемесячной заработной платы в компании в 2010-м превысил общероссийский в 1,4 раза. По состоянию на февраль 2011 года средний уровень заработной платы составляет 30,299 тыс. руб.

## Конкурс

## Главное – манёвры



В Эстонии заменят маневровые локомотивы, выработавшие ресурс.

Компания EVR CARGO (грузовая «дочка» эстонского железнодорожного предприятия Eesti Raudtee) проводит тендер на закупку локомотивов. На подачу заявок компания отвела один месяц.

EVR Cargo планирует закупить 16 трёхосных маневровых тепловозов. По словам пресс-секретаря Eesti Raudtee (ER) Урмаса Глазе, парк решено обновить, так как ревновацию выработавших свой ресурс машин в компании посчитали экономически нецелесообразной. «Новые локомотивы должны заменить эксплуатируемые в настоящее время устаревшие тепловозы ЧМЭ3, – сообщил он. – Ожидается, что часть из них поступит в Эстонию в течение 2011 года».

Покупка будет оплачиваться из бюджета ER. По словам господина Глазе, в частности рассматривается вариант лизинга. Однако даже примерную сумму сделки, как и другие подробности проводимого тендера, «Гудку» сообщить отказалась.

По мнению председателя эстонского «Фонда развития» Райво Варе, среди потенциальных участников тендера могут выступить как европейские машиностроительные компании, так и российский «Трансмашхолдинг». «Скорее всего, будут участвовать Alstom и Stadler, – считает эксперт. – Не исключено и участие Siemens, который имеет опыт изготовления магистральных локомотивов для «Литовских железных дорог».

В парке ER на сегодня насчитывается 86 магистральных и маневровых локомотивов, из них 26 – тепловозы ЧМЭ3.

Маргарита Меньшакова

## Таможня

## Приоткрыли путь импорту

Узбекским дорогам упростили ввоз оборудования

Кабинет министров Узбекистана утвердил перечень оборудования, сырья и материалов, запасных частей, комплектующих изделий и узлов, технологической документации и оснастки, при ввозе которых ГАЖК «Узбекские железные дороги» в 2011 году освобождается от уплаты таможенных платежей.

Железнодорожникам разрешили бесштрафно ввозить товары, не производимые в республике. Это довольно редкий прецедент на «пространстве 1520».

Начальник отдела сбыта, договоров, маркетинга и внешнеэкономических связей Ташкентского завода по строительству и ремонту пассажирских вагонов (ОАО «ТашВСРЗ») Галина Мамаджанова заявила «Гудку», что решение существенно снижает себестоимость производимой продукции.

«На нашем предприятии объём поставок по импорту, прежде всего из России, доходит до 40%, – отметила она. – Это, прежде всего, металлы в листах и слитках, устройства автомобилей, колёсные пары, фанера и пластик. Отмена таможенных выплат на эту продукцию позволяет снизить производственные издержки, повысить ценовую



конкурентоспособность наших пассажирских вагонов и увеличить объём их выпуска».

Начальник управления маркетинга перевозок и имущественных отношений ГАЖК Мирхамидов заявил «Гудку», что решение правительства упростит реализацию проектов компании. В частности, работы по модернизации и реконструкции существующих железнодорожных линий.

подвижного состава и вагоностроения. Упростится процесс снабжения комплектующими и запасными частями двух ключевых предприятий дороги – завода «Узжелдорреммаш», его дочерних предприятий и ТашВСРЗ».

Генеральный директор российского ФГУП «НВЦ Вагоны» Юрий Бороненко считает, что решение правительства Узбекистана упрощает выход на местный рынок для российских предприятий – поставщиков комплектующих и запасных частей для железнодорожной техники.

«В Узбекистане в последние годы освоено производство как грузовых, так и пассажирских вагонов, однако в основном комплектующие для них до сих пор поступают из России, – подчеркнул он. – Мера, предпринятая правительством этой республики, на краткосрочную перспективу является верной, поскольку за счёт снижения себестоимости возрастает конкурентоспособность местных вагоностроителей. Для российских предприятий это решение также является благоприятным, поскольку облегчается условия поставок в Узбекистан и появляется возможность наращивания их объёма».

Леонид Григорьев

Сотрудников «Казахстанских железных дорог» научат применять на практике разговорный и письменный официально-деловой стиль на казахском языке.

Филиал КТЖ – Хозяйственное управление объявил тендер на закупку услуг по организации и обучению государственному языку.

В тендерной заявке сообщается, что преподаватели должны будут обеспечить каждого слушателя учебником, рабочей тетрадью и словарём. Уроки должны проводиться по следующей схеме: грамматика – словарь – закрепление правил упражнениями – грамматические и лексические задания.

Директор филиала КТЖ – Хозяйственное управление Барыс-хан Джанадилов рассказал, что многие казахстанские железнодорожники не знают языка. «Сотрудники пройдут обучение основам языка, техническим терминам и делопроизводству. По окончании курсов каждый проходит тестирование и получает сертификат о повышении квалификации».

«Гудку» сообщили, что тендер на обучение будет проходить с периодичностью не реже двух раз в неделю в течение восьми месяцев 2011 года.

Согласно тендерному предложению, преподавательский состав должен иметь опыт ведения

## Кадры

## Прогулять не получится

Сотрудников отправят за парту



Сотрудников железной дороги научат говорить по-казахски

изводство. Каждый сотрудник, которого отправят на курсы, должен будет посещать занятия, продолжительность которых составляет 60 минут. Всего курс достигает 1,632 тыс. академических часов, на которые компания выделяет 6,328 млн тенге (\$43,5 тыс.).

«Гудку» сообщили, что тендер на обучение будет проходить с периодичностью не реже двух раз в неделю в течение восьми месяцев 2011 года.

Согласно тендерному предложению, преподавательский состав должен иметь опыт ведения курсов обучения государственному языку не менее пяти лет, желательно наличие степеней кандидата, доктора филологиче-

ских наук. К тому же преподаватели должны будут еженедельно предоставлять информацию о посещаемости занятий и успеваемости железнодорожников.

Менеджер пресс-службы и участница курсов по изучению казахского языка Елена Трифонова рассказала «Гудку» о том, что специально оборудованные кабинеты казахского языка есть не только в главном офисе в Астане, они распределены по всем отделениям дорог.

«Обучение на курсах позволяет получить знания в области грамматики казахского языка и формирует навыки разговорной речи, что особенно важно для новичков. Курсы нужны ещё и потому, что делопроизводство в КТЖ ведётся на казахском языке, и для уверенности при работе с документами такие знания просто незаменимы. Методика преподавания очень эффективна, люди, к началу занятий не знающие по-казахски ни слова, к концу ежегодного курса могут свободно общаться на бытовом уровне».

Также Елена Трифонова добавила, что КТЖ уже много лет практикует проведение курсов казахского языка для своих сотрудников. В 2010 году, к примеру, языковые курсы посетили более пяти тысяч человек.

Татьяна Ерёмина



## Безопасность

## Заглянули внутрь станции

Еженедельные рейды помогают обнаружить проблемы

Вместе со специалистами Саратовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки корреспондент «Гудка» проверила исправность десятка электроприводов стрелочных переводов на станции Трофимовский-1.

Это был мой первый День безопасности, а мои спутники потеряли им счёт. Начальник Саратовской дистанции СЦБ Александр Ефремов на железной дороге работает 25 лет, а электромеханик станции Трофимовский-1 Вячеслав Удалов – 29. И каждую среду у них – День безопасности. План на эти дни расписан на год. Сегодня начальнику Саратовской дистанции предстояло проверить станцию Трофимовский-1.

– Наденьте жилетку, чистую взял, – позабылся обо мне Александр Ефремов. Он сам уже одет в оранжево-люминесцентную жилетку поверх чёрной кожаной куртки и вооружён молотком на длинной рукоятке для проверки надёжности крепления болтов и гаек на стрелочных переводах.

В такой же яркой жилетке, с небольшим чехоманчиком – тестером для замера напряжения и тока – пришёл и Вячеслав Удалов. Оранжево сверкая, мы засеменили по влажным деревянным шпалам. День безопасности начался.

Трофимовский-1 – одна из самых крупных узловых станций Саратовского региона. В среднем в сутки здесь проходит до 90 пар пассажирских и грузовых поездов. А к 2015 году развернётся, по прогнозам Института экономики и развития транспорта, увеличится за счёт грузового движения до 116 пар в сутки. Станция состоит из 8 путей с 7 перегонами, объединяющих её со станциями Саратов-1, Жасминной и Трофимовский-2. Вместе с Саратовом-2, Саратовом-3, Примыканием, Багаевкой, Буркином и Князевкой они составляют Саратовский узел.

Пока на станции ни одного поезда. Тихо. Вдали теплеют оранжевые пятнами пустыни, осматривающие свои участки. На боковом пути застыл состав порожних цистерн.

– «Брошенный»: 64 цистерны с прошлой пятницы здесь

стоят, – отмечает Вячеслав Удалов.

Александр Ефремов постукивает по рельсам своим молотком, будто грядки пропалывают. Бьёт щатающуюся, как больной зуб, гайку. И сразу же становится похожим на хирурга, постукиванием изучающего тело пациента.

– Надо путейцам подсказать. Мы всем помогаем, а нам никто, – говорит «врач» и затем определяет объём работы. – Пойдём для начала всю нечётную горловину.

Скучные чёрные ящики – электроприводы, обеспечивающие жизнедеятельность стрелок, темнеющие вдоль путей маечевые светофоры постепенно, от внимательного к ним отношения железнодорожников, превращаются для меня в воодушевлённые предметы. Их исправность проверяют после снежной и холодной зимы.

Осмотрев светофоры, начальник дистанции и электромеханик, как дети, задирают головы, приглядываясь к великану.

– Помочь и покрасить, чтоб вид имел благообразный и не ржавели металлические части, – открывает счёт замечаниям Александр, делая пометку в блокнот.

Рядом с выходным светофором оба присаживаются на корточки, заглядывая ему «в глаза».

«Линзы надо герметизировать», – записывает начальник, прислонив молоток к ноге. А электромеханик мне поясняет: «Для того чтобы пыль не попадала и не уменьшалась видимость».

В тот момент, когда Вячеслав Удалов открывает крышку первого на нашем пути электропривода, проходит первый грузовой поезд. Извиненные и новенькие цистерны проплыли мимо. А Вячеслав тряпкой протирает красивые, выкрашенные разноцветным внутренности электропривода, чтобы дольше служили.

– Бывает, вандалы их вскрывают и снимают электродвигатель, – отмечает он. – Сдаются на металломол, в хозяйстве электродвигатель не пригодится, слабенький. А на дороге без него стрелки не переведутся.

В следующем электроприводе, над которым колдует



Детальному осмотру подвергается каждый электропривод

электромеханик Кирилл Кочагин, смазывая маслом мелкие детали, одно сопротивление в виде зелёной батареи отслужило свой срок, похолодело – надо заменить. А второе ещё живое, тёплое – можно руки о него греть. В паре они не дают контакта и замерзают.

У седьмого электропривода наша бригада задерживается, считывая информацию с многочисленных проводов. Мои спутники присели у прибора, разглядывая его содержимое.

– Куда линейка пойдёт? Пороховому, на вырубание, от зуба на такое расстояние. Судя по риске, расстояние 1,5–3 см – значит, плохо. Мы опять заблудились в рисках! – и Александр, согнув пальцы, объясняет что-то Вячеславу.

Необходимо отрегулировать еле видимую риску, иначе потерпется контроль положения стрелки под составом. Дежурная экстренно остановит поезд или сигнал самовольно перен

кроется с разрешающим на запрещающий, что тоже заставит резко затормозить состав. А это серьёзное нарушение.

Углубляясь всё дальше в горловину, детально осматриваем исправность каждого электропривода, а также состояние пути вокруг них. От глаз моих спутников ничто не ускользает.

Углубляясь всё дальше в горловину, детально осматриваем исправность каждого электропривода, а также состояние пути вокруг них. От глаз моих спутников ничто не ускользает.

– Он не должен быть скручен и так близко находиться у рельса, – объясняет Александр Ефремов. – А должен лежать прямо и подальше, чтобы исключить касание, дополни-

тельное сопротивление и возможность закорачивания на рельс, иначе пройдёт ложный сигнал о занятости пути, как будто стоит поезд.

Блокнот начальника дистанции пополняется записями, его молоток неустанно стучит по креплениям, а чехоманчик – тестер электромонтера то и

ном несколько лет назад в кри- вой № 5. Перевод повторяется изгиб кривой, поезда по нему идут гладко, что уменьшает боковой износ дорогостоящих рамных рельс и крестовин. А раньше здесь лежал стрелочный перевод, комфорtnый для прямого профиля пути, поэтому локомотивы на этом участке сильно раскачивались.

Однако эта гладкость опасна

тельное сопротивление и воз- можность закорачивания на рельс, иначе пройдёт ложный сигнал о занятости пути, как будто стоит поезд.

Блокнот начальника дистанции пополняется записями, его молоток неустанно стучит по креплениям, а чехоманчик – тестер электромонтера то и

дело открывается для проверки омметром сопротивления.

Несмотря на то что Александр Ефремова только недавно перевели с должности главного инженера Сенновской дистанции пути в начальники Саратовской дистанции СЦБ, он знает новый объект, будто всю жизнь здесь трудился. Рассказал об экспериментальном стрелочном переводе, уложен-

ном неосторожного путника, идущего вдоль крайнего пути.

Движущийся поезд находится в центре путевой паутины, и

кажется, что человек на безо-

пасном от него расстоянии. Но

незаметно для человека состав

переходит на боковой путь.

Вячеслав Удалов может хо-

дить по территории с закры- тыми глазами: он на станции Трофимовский-1 уже 10 лет. Го-

тов рассказать много историй, связанных с ней. Например, о спасённых.

– Однажды учительница иностранного языка пытается броситься под поезд. Попросилась с мужем. Мы её вовремя подхватили, долго разговаривали. Она всё спрашивала, как дальше жить. Ей необходимо было кому-то выплакаться в жилетку.

Вячеслав ведёт меня в «самое сердце станции» – релейное помещение.

«Сердцем станции» оказалась просторная комната, заставленная 39 стативами, усеянными пластиковыми прозрачными коробками, в которых уложены бесчисленные клубки проводов. Здесь тепло, приборы тихонько тикают, каждый в своём ритме, похожим на биение сердца. Из релейного помещения управляется работа всей станции: перевод стрелок, открытие сигналов, контроль задания маршрутов.

В завершение нашего Дня безопасности Вячеслав показал и мозговой центр станции – табло пульта-манипулятора, которое необходимо обновить: заменить затёртые бирки под кнопками, коммутаторами лампочками и под ячейками индикации более современными, выполненными с использованием лазерной технологии. Ведь на табло отражается состояние станции, поэтому важно, чтобы дежурная имела перед собой чёткую информацию.

По результатам Дня безопасности, в течение которого были проверены нечтная горловина, релейное и аккумуляторное помещение, а также дизель-генератор поста ЭЦ, начальником Саратовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки было сделано около 30 заменений.

– Они уже с сегодняшнего дня начнут устраиваться – в этом и заключается наша работа. В целом же станция готова к пропуску растущего объёма грузов и к летнему сезону пассажирских перевозок, – подвёл итог Дня безопасности Александр Ефремов.

Инга Быкова,  
соб. корр. «Гудка»  
Саратов

ФОТО АВТОРА

## Страницы истории

## Наши даты

Первый рейс «Красной звезды» и первый костыль Транссиба – достижения мая

## 80 лет назад

10 мая 1931 года – первый советский фирменный поезд «Красная стрела» отправился из Ленинграда в Москву. А сегодня в России насчитываются порядка сотни фирменных «именных» составов. Их отличают высокий уровень сервиса, изысканный дизайн и широкий ассортимент услуг.

## 175 лет назад

13 мая 1836 года – началось строительство железной дороги Петербург – Царское Село – Павловск. Это была первая железная дорога общественного пользования в России. Строительством руководил австрийский инженер Франц Герстнер. Принятая в Европе ширина колеи (1435 мм) была слишком мала для создания правильной, с его точки зрения, конструкции паровозов и вагонов. Поэтому Царскосельская железная дорога имела ширину колеи 1829 мм (была шестифутовой). Открытие движения состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года. На отдельных участках поезд развивал скорость до 60 верст в час.

## 120 лет назад

15 мая 1891 года – родился Михаил Булгаков (ум. 1940), выдающийся русский писатель, работавший (1922–1926) литературным сотрудником в редакции газеты «Гудок».

## 115 лет назад

15 мая 1896 года – немецким промышленником Густавом Гартманом основан Луганский паровозостроительный завод. На нём было построено 12 тыс. паровозов разных серий. За мощный грузовой ФД и скоростной пассажирский ИС завод был награждён золотой медалью на Международной выставке в Париже.



«КРАСНАЯ СТРЕЛА» БЫЛА ПЕРВЫМ ФИРМЕННЫМ ПОЕДОМ В СТРАНЕ

## 145 лет назад

24 мая 1866 года – в Петербурге состоялось первое общее собрание Русского технического общества. Почётными членами РТО стали видные государственные деятели, в том числе министр путей сообщения Мельников, министр почт и телеграфов Толстой, адмирал Литке, генерал-фортификатор Тотлебен.

## 175 лет назад

25 мая 1836 года – родился Николай Петров (ум. 1920), русский учёный и инженер, разработчик теории взаимодействия пути и подвижного состава, основатель математической теории смазки. Был директором департамента, председателем Инженерного совета министерства, то-

варищем (заместителем) министра путей сообщения.

## 100 лет назад

27 мая 1911 года – родился Александр Янковский (1911–1999), машинист-новатор. В годы войны – машинист колонны особого резерва. Отличился при доставке под огнём противника оружия и боеприпасов в Стalingrad. Герой Социалистического Труда.

120 лет назад

31 мая 1891 года – во Владивостоке в присутствии цесаревича Николая Александровича состоялась торжественная закладка железнодорожного вокзала. Началось строительство Великого Сибирского пути (Транссиба) от Челябинска до Владивостока. А завершено было строительство самой протяжённой в мире железнодорожной магистрали (9288,2 км) в 1916 году.

Подготовил Сергей Богатко

## Обратная связь

## Гарантировано, но не всем

Если не заключён договор, на бесплатную медицинскую помощь не стоит рассчитывать

– Я ветеран труда, бывший железнодорожник. При выходе на пенсию мне было гарантировано бесплатное медицинское лечение и проезд на поездах дальнего следования. Как ветеран в прошлом году я лечился в кардиологии в ЦКБ № 2 РЖД. В этом году мне прервали курс лечения, вычеркнули из списков. Поехал в свою организацию, где раньше работал, написал заявление, но ответа не получил. Нас, пенсионеров, вроде обещали для оказания медицинских услуг прикрепить к Московской железной дороге, но пока и здесь тишина. Вот и хотелось бы узнать, имею ли право на бесплатное медицинское обслуживание?

Сергей Головкин

Москва

– Уважаемый Сергей Сергеевич! Судя по вашей информации, вы являетесь пенсионером ГУП «Рефсервис», которое с 17 февраля 2006 года является дочерним обществом ОАО «РЖД».

Социальные гарантии по медицинскому обеспечению неработающих пенсионеров, предусмотренные Коллективным договором РЖД, не распространяются на работников и пенсионеров созданного об-

щества – их теперь должно предоставлять ОАО «Рефсервис». Обслуживание пенсионеров дочернего общества в медицинских учреждениях РЖД может идти только при наличии договора. Однако пока соглашение о медицинском обеспечении своих неработающих пенсионеров «Рефсервис» не заключал. Иные правовые основания для оказания вам услуг в клиниках РЖД отсутствуют.

Вы можете получать медицинскую помощь в учреждении

В районной поликлинике помогут всем

ниях здравоохранения государственной и муниципальной форм собственности по месту жительства в рамках Московской территориальной программы обязательного медицинского страхования (ОМС) бесплатно.

Вя

## СТРАСТИ ПО КОДЕКСУ

«Круглый стол», проходивший недавно в редакции, был посвящён Трудовому кодексу. В Российском союзе промышленников и предпринимателей уверены, что нужен новый, принципиально другой кодекс. Предложения РСПП вызвали острую дискуссию в обществе: обсуждается их содержание и актуальность, но в целом и профсоюзы, и эксперты, и работодатели сходятся в одном – действующий кодекс не охватывает всех областей трудовых отношений и нуждается в доработке. Это подтвердила дискуссия на «круглом столе», которую вёл главный редактор «Гудка» Александр Ретюнин.

### Список участников

«Круглый стол» «Трудовой кодекс от РСПП: индивидуальная реакция на однозначную потребность в изменениях»:

Берсенёв Дмитрий Васильевич, первый заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Бизюков Пётр Вячеславович, главный специалист социально-экономических программ Центра социально-трудовых прав

Винаков Сергей Анатольевич, главный специалист отдела правового департамента ОАО «РЖД»

Голенко Евгений Николаевич, советник председателя Роспрофжела

Колонина Наталья Юрьевна, эксперт юридического отдела Роспрофжела

Куликов Олег Васильевич, заместитель председателя комитета по рынкам труда и кадровым стратегиям РСПП

Купреев Яков Владимирович, главный правовой инспектор Роспрофжела

Макаров Денис Юрьевич, начальник отдела правового департамента ОАО «РЖД»

Рыбина Елена Евгеньевна, главный специалист отдела учёта личного состава аппарата управления департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Сафонова Майя Николаевна, эксперт юридического отдела Роспрофжела

Тихомиров Андрей Николаевич, начальник отдела организации оплаты и мотивации труда департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД»

Уланов Сергей Михайлович, руководитель Центра исследования уровня и качества жизни Академии труда и социальных отношений

Чаплинский Сергей Игоревич, генеральный директор Объединения «Желдортранс»

Шилов Олег Юрьевич, начальник отдела по связям с общественностью и информации Объединения «Желдортранс»

Шутюк Сергей Владимирович, заместитель генерального директора по кадрам и социальным вопросам ОАО «Вагонреммаш»

### ПРЕДМЕТ СПОРА

#### Часы работы и дни учёбы

Предложения РСПП, вызвавшие наиболее оживлённую реакцию в обществе и актуальные для железнодорожников:

- срочные трудовые договоры заключать с лицами, поступающими на работу впервые; с окончившими средние и высшие образовательные учреждения и впервые поступающими на работу по специальности. Договор может быть заключён на срок менее одного года;

- по инициативе работодателя срочный трудовой договор с работником, достигшим возраста 60 лет и имеющим право на полную пенсию, может быть ограничен сроком от 1 года до 5 лет;

- перевод работника без его согласия на срок до одного месяца на не обусловленную трудовым договором работу у того же работодателя допускается также в случаях временного сокращения объёмов выпускаемой продукции в организации по причинам, не зависящим от работодателя;

- по просьбе работника и на основании его письменного заявления работодатель может разрешить ему работу по той же профессии, специальности или должности за пределами нормальной продолжительности рабочего времени без оформления внутреннего совместительства. При этом общая продолжительность рабочего времени не может превышать 60 часов в неделю и 12 часов в день. Такая работа не является сверхурочная и оплачивается в размере, установленном в трудовом договоре;

- предоставлять дополнительные отпуска с сохранением среднего заработка для сдачи экзаменов на 30 календарных дней в течение одного года работникам, направленным работодателем на обучение в образовательные учреждения начального профессионального образования независимо от их организационно-правовых форм и успешно обучающимся в этих учреждениях.

# С позиции людей

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СДЕЛАЛИ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ПРОЕКТ НОВОГО ЗАКОНА О ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ



Пока власти не вовлечены в дискуссию, обсуждение проходит в редакции «Гудка»

кто самостоятельно учится, мы предлагаем оставить право на отпуск, но без сохранения зарплаты, – сказал Дмитрий Берсенёв. – Ведь даже в этом случае работодатель будет нести затраты».

Эти дополнительные расходы складываются из многих факторов, отмечает начальник отдела организации оплаты и мотивации труда департамента по организации, оплате и мотивации труда РЖД Андрей Тихомиров: «Локомотивные бригады работают на единый поток. Если машинист или помощник уходит учиться, его замещают, и работодатель оплачивает сверхурочные. Плюс сохранение средней зарплаты, а она у машинистов не маленькая». Если человек получает знания агронома, а работает в путевом хозяйстве, где они не пригодятся, почему компания должна нести эти расходы, задаются вопросом в РЖД.

**ЗА ТОГО ПАРНЯ РАБОТАТЬ ОПАСНО**  
Нашумевшее предложение РСПП о 60-часовой рабочей неделе по сути сводится к разрешению работать повсеместно по совместительству. Однако специалисты РЖД призывают не менять существующие здесь нормы. «Сейчас ограничения касаются

уже рыночной экономики, отношения между работниками и работодателями носят неравноправный характер, – заявил он. – Трудовой кодекс практически узаконил диктатуру пролетариата». Отраслевое объединение входит в состав РСПП и участвует в подготовке предложений по совершенствованию Трудового кодекса.

Но вторая важная сторона в споре – профсоюз – в свою очередь опасается, что с принятием поправок, а тем более вёрсткой нового кодекса, из него будет выхолощена основная функция – защитная. По мнению советника председателя Роспрофжела Евгения Голенко, многие предложения РСПП противоречат Конституции, в которой, в частности, закреплено право на образование и ограничение на рабочую неделю. Кроме того, по многим позициям можно напрямую договориться с работодателем и при действующем ТК. «Работа РЖД показала, что можно найти компромиссное решение и в полном соответствии с законодательством выходить из кризиса, сохранив людей», – сказал он. – В компании были сохранены десятки рабочих мест за счёт применения режима неполного рабочего времени». Профсоюз и РЖД договорились и о сокращении сроков предупреждения об увольнении: в предыдущем кол-

#### Совместительство на дорогах – это скрытые сверхурочные и риски допустить ошибку

же профессии, а также работ, связанных с тяжёлыми, вредными и опасными условиями труда, – пояснил Дмитрий Берсенёв. – В компании подавляющий перечень профессий и должностей связан с необходимостью повышенного внимания. Поэтому совместительство здесь – это скрытые сверхурочные и риски допустить ошибку в технологическом процессе».

Кроме того, подобная поправка, если будет принята, может повлечь за собой добровольно-принудительное согласие работника, которому поставят условие, и он будет работать 12 часов. О какой производительности и соблюдении технологии тогда может идти речь?

**Позиции расходятся**  
Генеральный директор объединения «Желдортранс» Сергей Чаплинский считает, что можно обсуждать частности, но трудовые

договоре на это отводилось три месяца, в действующем – два.

Главный правовой инспектор Роспрофжела Яков Купреев отметил, что трудовое законодательство не выполняет функцию обслуживания экономики, на что ссылается РСПП. И от изменений в ТК её рост вряд ли будет значительным.

В целом дискуссия в «Гудке» показала: при общем согласии сторон необходимости работы над кодексом пока есть сомнение в продуктивности этого диалога. В том числе и потому, что РСПП не обладает правом законодательной инициативы. Вносить готовые предложения должны депутаты или правительство – а они пока не вовлечены в работу над новым ТК. В настоящий момент в РСПП не скрывают, что действительно озабочены поиском субъектов законодательной инициативы, и признают, что изменение кодекса может случиться не раньше, чем через два года.

#### Особое мнение

Сергей Уланов, руководитель Центра исследования уровня и качества жизни Института социальной политики Академии труда и социальных отношений:

– Сегодня никто не запрещает работодателю использовать работника на том же рабочем месте дополнительное время. Но платить ему нужно как за сверхурочную работу, это предусмотрено Трудовым кодексом. Пожалуйста, используйте специалиста, и тогда он не пойдёт куда-то зарабатывать из-за того, что у него нищенская зарплата стараниями работодателя. Отказ предоставления дополнительного отпуска – это стремление работодателя сэкономить. Возникает вопрос: работники, которые учатся не по направлению работодателя, они что, свои новые трудовые компетенции будут под одеялом дома использовать или на соседнем предприятии? При этом соседний работодатель – он что, разве не член РСПП и не участник российской экономики? О какой модернизации страны может идти речь, если работодатели будут препятствовать получению дополнительного образования?

### Прямая речь

Олег Куликов, заместитель председателя комитета по рынкам труда и кадровым стратегиям РСПП:

– Нынешний кодекс не позволяет трудовым отношениям стать более эффективными. Гарантия льгот, закреплённых в нём, не неёт мотивации. Эти договорённости существуют как данность в трудовом, коллективном договорах.

В то же время производительность труда – самая важная вещь в условиях рыночных отношений. Оценки нашего отставания от мировых показателей разные. Но все они говорят об одном: уровень производительности труда в нашей стране не соответствует показателям государства, с которыми мы конкурируем. И в действующем кодексе, в отличие от предыдущих, производительность труда объявляется проблемой только работодателя, хотя это проблема и государства, и граждан. Именно невысокая производительность не даёт нам возможности преодолеть бедность среди работающих. Трудовой кодекс не способствует мобильности рынка труда, и главное – он затрудняет возможность оценивать, кто из работников эффективен, а кто нет, чтобы с ними расторгать отношения. Кодекс у нас индустриальный, а производство становится всё более интеллектуальным.

Эти причины приводят нас к пониманию того, что Трудовой кодекс в идеологическом плане нужно переосмысливать. И мы выступаем с инициативой разработки нового документа, так как работать с локальными изменениями – значит не добиться цели. Кроме того, уже сейчас объём действующих поправок в ТК насчитывает более 200 страниц, тогда как текст первоначально принятого кодекса не превышал 150. Ставить ещё одну «заплату» на документ не имеет смысла. Это серьёзный проект, поэтому мы намерены привлечь интеллектуальный потенциал работодателей и экспертов.

Причём основная задача – не дать явных преимуществ одной из сторон. Новый кодекс должен помочь нашим гражданам в рамках трудовых отношений работать более эффективно и получать более высокую зарплату. А работодателю – иметь больше инструментов для повышения производительности труда и развития бизнеса.

Пётр Бизюков, главный специалист социально-экономических программ Центра социально-трудовых прав:

– Российский бизнес стремится к американской модели регулирования трудовых отношений, которая позволяет легко увольнять работников. При этом расскажите американцу о задержке зарплаты, он со смехом упадёт, а работодателю, который допустил это, небо с овчинку покажется. Готов ли наш бизнес создать такое законодательство в отношении трудовой дискриминации, которая в последние годы приобрела в стране колоссальные масштабы? На первом плане стоит даже гендерная дискриминация, а возрастная. Причём как по отношению к молодёжи, так и к людям в возрасте. Мы наблюдаем множество случаев дискриминации людей за принадлежность к профсоюзу. Как только создаётся профсоюзная организация на предприятии и люди начинают активно выступать против разного рода притеснений, начинаются гонения. Да, американский бизнесмен может легко уволить неугодного работника, но, если будет доказан случай дискриминации, последуют огромные штрафы.

За предложениями РСПП по срочным трудовым договорам я вижу создание мощных механизмов зависимости персонала. Бизнесу нужен не гибкий работник, а покорный, не имеющий возможности возмутиться свинскими условиями труда, задать вопросы о зарплате. На мой взгляд, это серьёзная заявка на ухудшение трудовых отношений. Конечно, она вызовет сопротивление в обществе.

Есть и другая опасность. Как только будет сформирован новый Трудовой кодекс РСПП, тут же будет создан альтернативный кодекс от профсоюзов. И тогда стороны начнут

меряться административными ресурсами – чья «крыша» круче. Это будет не диалог, а соревнование ресурсов. Следовало бы уже сейчас создать рабочие группы, и не только из людей, лояльных РСПП, а из тех, которые

могут внести критические и конструктивные ноты, и начать обсуждать проблемы найма, увольнения, допустимой гибкости в трудовых отношениях.

Что касается обязанности работодателя оплачивать учебные отпуска, она идёт из советских времён. РСПП целесообразно обсудить этот вопрос не только с профсоюзами, но и с государством. Если принять поправки в предлагаемом виде, 70% заочников потеряют возможность учиться.

Полосу подготовила ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

## ОПРОС

### Мнение о сервисе

ДВЕ ТРЕТИ РОССИЯН ДОВОЛЬНЫ КАЧЕСТВОМ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ

Специалисты столичной научно-исследовательской группы «Циркон» провели выборочный общенациональный опрос населения нашей страны о качестве услуг по энергоснабжению.

Согласно полученным результатам с теми или иными проблемами в электроснабжении сталкиваются более половины жителей (58%). В числе наиболее часто встречающихся проблем они отметили перепад напряжения в сети (26%), отключение электроэнергии без предупреждения (17%), высокую степень изношенности электропроводки и щитков в домах (17%).

Примечательно, что реже всего на проблемы в электроснабжении жалуются жители Москвы и Санкт-Петербурга (70%.



ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО ЖИТЕЛЕЙ НАШЕЙ СТРАНЫ ПЛАТИТ ЗА СВЕТ ВОВРЕМЯ

опрошенных в последние годы не испытывали таких проблем). В крупных мегаполисах отмечается также более высокий уровень сервиса энергосбытовых компаний по сравнению с другими населенными пунктами.

Так, в Дальневосточном федеральном округе более половины опрошенных граждан (61%) оказались недовольны низким качеством обслуживания. Хотя в целом же россиян, заявивших о своей удовлетворенности сервисом энергетиков, в полтора раза больше, чем недовольных им (61% против 38%).

Опрос показал, что подавляющее большинство респондентов (69%) понимают, как происходит ежемесячный расчёт за использованную электроэнергию, и не имеют задолженностей по её оплате (76%). Более того, каждый четвёртый житель страны готов платить за электроэнергию больше, но при условии существенного повышения качества обслуживания.

Как правило, такую позицию занимают люди с высшим образованием, с материальным достатком выше среднего, проживающие в крупных городах. Чуть более половины населения страны считают стоимость электроэнергии приоритетной по сравнению с качеством.

В числе наиболее популярных способов экономии электроэнергии россияне называли своевременное отключение освещения и электроприборов (63%). Очевидно, что особенно внимательны в этом вопросе люди старшего возраста, пенсионеры и представители малообеспеченных групп населения.

Кроме того, почти половина опрошенных (44%) сообщила, что устанавливает дома энергосберегающие лампы, 9% граждан регулярно покупают электроприборы высокого класса энергоэффективности, а датчики движения в квартирах имеют 3% опрошенных россиян.

Андрей Стрельцов

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

### 2 МЛН

будущих инженеров обучаются сейчас в 555 отечественных вузах. Это почти в 1,5 раза больше, чем в США, в пересчёте на 10 тыс. населения. Проблема в том, что качество образования у нас ниже. С таким высоким уровнем профессиональной подготовки специалистов Россия должна иметь ВВП на душу населения \$30 тыс., то есть в 3 раза больше, чем сейчас.

Конкурентоспособность отечественных технических вузов на мировом рынке ограничена отсутствием многих программ, аккредитованных по международным стандартам. Поэтому при реформировании инженерного образования нам необходимо учитывать передовой мировой опыт.

Андрей Владимиров

4 мая 2011 года

среда

№ 74 (24794)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

## КОНКУРС

# Звёзды на паркете

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ВЫСТАВИЛИ ТАНЦЕВАЛЬНЫЕ ПАРЫ С ДЕВЯТИ ДОРОГ

БОЛЕЕ ДВУХСОТ ТАНЦОРОВ С ДЕВЯТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СЪЕХАЛИСЬ В КОНЦЕ ПРОШЛОЙ НЕДЕЛИ В ЕКАТЕРИНБУРГ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ПОЛУФИНАЛЕ КОНКУРСА «РЖД ЗАЖИГАЕТ ЗВЁЗДЫ».

Участники выступали в двух танцевальных номинациях – «Чемпионат по спортивным бальным танцам» и «Хореографическое искусство». Чемпионат проходил в четверг в спортивном комплексе Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС). А хореографический конкурс в четверг и пятницу в Доме культуры железнодорожников.

В спортивном комплексе УрГУПСа царил необычный ажиотаж. Вместо привычных для этого места спортсменов в тренировочных костюмах по залу проплывали дамы в пышных кринолинах и ярких латиноамериканских платьях под руку с подтянутыми кавалерами в смокингах.

Итоговые выступления чемпионата по спортивным бальным танцам проходили в два этапа: сначала все пары-участники, разделённые по возрастным категориям, одновременно танцевали свою программу – европейскую или латиноамериканскую.

В пёстрой мешанине на паркете сложно было разобрать, кто же из выступающих танцует лучше других. А музыку иногда перекрывали крики: незанятые в данный момент на паркете танцоры оказывались страстными болельщиками и активно поддерживали своих коллег.

Зато во второй части состязания пары выступали соло. Судьи проще было оценить технику танцующих – пламенный испанский пасодобль от Дальневосточной железной дороги, слаженный танец пиратов Карибского моря из Челябинска, страстная композиция «Очи чёрные» от свердловчан.

В результате в командном зачёте по спортивным бальным танцам первое место заняли артисты танцевального центра «Аист» Свердловской магистрали, второе место досталось команде спортивно-танцевального клуба «Динамо» Южно-Уральской дороги, а «бронзу» увёз с собой танцевально-спортивный центр FOX Западно-Сибирской дороги.

«Отличительная особенность этого конкурса в том, что учитываются заслуги всего коллектива, складываются баллы,



ЛУЧШИЕ ТАНЦОРОВ ОТПРАВЯЮТСЯ НА МОСКОВСКИЙ ФИНАЛ КОНКУРСА

завоёванные каждой парой. Это создаёт ощущение команды», – отметила старший тренер танцевального центра «Аист» Елена Мазникова.

В тот же минувший четверг в екатеринбургском Доме культуры железнодорожников проходил и отборочный тур в номинации «Хореографическое искусство». Танцевальные коллективы железных дорог демонстрировали по два танцевальных номера. На сцене проплывали балерины в пышных пачках, ходили в присядку танцоры в стилизованных русских костюмах, продевали почти цирковые трюки любители современной хореографии.

А имена победителей в номинации «Хореографическое искусство» объявляли на следующий день на финальном гала-

концерте. Первое место также завоевала принимающая сторона – четыре девушки из танцевального театра «Фора» СвЖД покорили жюри композициями «Кораллы» и «Проездом из Парижа». На второй ступеньке пьедестала оказались танцоры образцового ансамбля танцев «Карнавал» КБЖД. Третье место заняла команда брейк-данса Screw drive из Владивостока (ДВЖД). А гран-при фестиваля получили танцоры эстрадного центра «Апельсин» ЗСЖД. Победителям полуфинала вручили дипломы, медали и кубки.

Конкурс «РЖД зажигает звёзды» проходит уже в пятый раз, однако Свердловская железная дорога впервые принимала участников полуфинала. «Судя по отзывам творческих коллективов, нам удалось ор-

ганизовать и провести это мероприятие достойно. Очень порадовало, что на сцене не было ни одного «проходного» номера. Все участники прекрасно подготовились, это было очень серьёзное соревнование. Такие конкурсы позволяют оценить уровень творческих коллективов, дают возможность пообщаться с коллегами из других городов, сравнить себя с другими танцорами», – рассказала заместитель начальника отдела культуры и спорта Дирекции социальной сферы Свердловской магистрали Елена Пудова.

Летом все лучшие танцоры приедут в Москву, где будут участвовать в финале конкурса во время Дня железнодорожника.

Вера Морозова,  
сост. корр. «Гудка»  
Екатеринбург  
Фото автора

## БАСКЕТБОЛ

### Не добросили

«Локомотив-Кубань» уступил в решающем матче «Финала четырёх»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НЕ СМОГЛИ ВЫИГРАТЬ ТРЕТИЙ по значимости ЕВРОПЕЙСКИЙ КУБКОВЫЙ ТУРНИР. Они остались в финале, проиграв словенскому клубу КРКА – 77:83.

«Финал четырёх», который проходил в бельгийском Остенде, начался для «Локомотива» успешно. В первом матче краснодарцы встречались со «Спартаком» из Санкт-Петербурга. В этом сезоне «Локо» уже встречался с питерцами, и не всегда эти встречи заканчивались в пользу железнодорожников. Например, в «Финале четырёх» Кубка России спартаковцы оказались сильнее. Но в Бельгии «Локомотив» отыгрался – подопечные Кяституса Кемзура провели матчи здорово, победили 74:64 и вышли в финал.

В поединке за главный трофей турнира соперником «Локо» неожиданно стал словенский клуб КРКА, который одолел бельгийский «Остенде». Словенцы многими рассматривались если не аутсайдерами, то

уже не главными претендентами на выигрыш. Еврочелленджа. И, казалось, победой над «Остенде» они себя исчерпали. Но не тут-то было. КРКА и пропустили «Локо» выдали классную игру.

На протяжении всего матча на площадке шла равная и упорная борьба. По итогам третьей десятинытины наши вышли вперёд – 65:61. Но в итоге это решилось в заключительной четверти. При счёте 75:74 в пользу железнодорожников КРКА забил несколько мячей подряд и сделал счёт 81:75 в свою пользу. За оставшуюся до конца матча минуту «Локо» отыграться не сумел.

– Это самое обидное поражение в моей карьере, – рассказал защитник краснодарского клуба Алексей Суровцев. – Мы вели восемь очков за три минуты до конца и вот так нелепо проиграли. Я до сих пор не могу понять, что произошло.

Сильно расстроенным выглядел и наставник «Локомотива-Кубани» Кяститус Кемзура, который взял на себя всю вину за поражение.

Роман Вишнёв

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Третьяк или Бубка одним словом. 8. Английский лорд, ставший классиком поэзии. 9. Яд, необходимый для производства крашителей, пластика и взрывчатки. 12. «От вороньи... убежал, захвачен» (В. Маяковский). 13. Фильм про упрямых и маньяков. 14. Неутомимый ребёнок, зачастую напоминающий этот волчок. 16. В какой стране кленовый лист оказался на флаге? 18. Канатоходцы держат, чтобы не упасть, бухгалтера сводят, чтобы не пропасть. 19. Грузинское блюдо из фасоли. 20. Итальянский писатель, автор сказок «Приключения Чиполлино». 23. Подкладывается учителю на стул для оживления урока. 26. Место в городе, где можно пострелять зверей. 28. 120 рублей с высшим образованием в брежневское время. 29. Остатки изорванных вещей. 30. Лучшее лекарство против сувория. 31. Место, где, по Чуковскому, гулять не рекомендуется. 32. Цветок – символ вечной дружбы и любви, несмотря на то, что голубенький.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Разница температур, давления за день. 3. Японская разновидность шашек. 4. Древнее государство, известное суровыми методами воспитания подрастающего поколения. 5. Для зрения – очень хорошо, для ученика – очень плохо. 6. Шеф, пригодный и для зарядки ружья. 7. Цветок из оперетты Имре Кальмана. 10. Толпа зевак