

С 22 сентября 2011 года вступают в силу новые ПТЭ, однако ряд вопросов ещё требует своего решения

Задача Юрия Ивановича на первый взгляд проста: обеспечить, чтобы всё на вокзале работало

Подведены итоги шестого конкурса на лучшее сочинение о железнодорожном транспорте среди учащихся школ РЖД

Сергей Образцов родился 5 июля 1901 года в семье академика Владимира Образцова, профессора МИИТА

4 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 113 (24833)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	148328
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Не тот градус

Недавно на дорогах прошли опросы пассажиров под лозунгом «Создайте электричку вашей мечты!». Очень многие люди отметили, что лишь поезда-экспрессы типа «Спутник» отличаются достаточным уровнем комфорта. Там хорошая шумоизоляция, мягкие сиденья и – о чудо! – кондиционеры, а значит, столь желанная жарким летом прохлада. А вот в большинстве остальных электропоездов жарко и душно. Окна в них спроектированы так, что либо вообще не открываются, либо не обеспечивают должный охлаждающий и вентилирующий эффект. Выяснилось, что новые типы стеклопакетов открываются лишь под определённым углом, градус которого не позволяет страждущим пассажирам реально почувствовать дуновения такого желанного в летний зной ветерка. Разработчики говорят, что зато зимой теперь не дует. Наверное, многие пассажиры помянули бы их за это добрым словом во времена холодов и метелей, но, к сожалению, не сейчас. Тема плохо вентилируемых электричек уже дважды (прошлым летом и в начале этого) поднималась на оперативных совещаниях в ОАО «РЖД». В последний раз глава компании Владимир Якунин выразил своё крайнее удивление, что за прошедший добрый десяток месяцев вопрос так и не был решён. Вероятно, придётся заново садиться за чертежи и задавать всей конструкции всё-таки тот градус, который окажется эффективен в эксплуатации и не будет столь способствовать падению на головы железнодорожников всё новых недобрых слов от их пригородных клиентов. Возможно, сделать это удастся уже с учётом конкретных требований участников вышеупомянутых акций. Вот только за чей счёт? Сами пассажиры высказывают предложение, что пусть ответят рублём те, кто разрабатывал и устанавливал стеклопакеты, обрёкшие миллионы пассажиров на езду в «душегубках», а также и те, кто ставил свою подпись, разрешавшую применять подобное остекление. Трудно сказать, выполнимо ли такое пожелание на практике, но жаль, конечно, что данный вопрос продолжает у нас из года в год оставаться риторическим.

ЦИФРА ДНЯ

265

интерактивных табло, показывающих наличие мест, установлены в пунктах продажи билетов ФПК. Кроме того, на всей сети дорог информацию о свободных местах можно получить через 502 терминала АСУ «Экспресс», через сайт ОАО «РЖД». Ситуационный центр ОАО «ФПК» следит за оперативной обстановкой и ходом продаж проездных документов и в случае необходимости в плановом порядке производит назначение поездов в дополнение к утверждённому в графике либо увеличивает количество вагонов в составе поезда.

Блиц

Безбарьерная среда

В московском Экспоцентре прошла первая выставка реабилитационного оборудования и технологий



ФОТО: WWW.GZT.RU

Людмила Швецова, заместитель мэра Москвы по социальной политике

– Людмила Ивановна, какие новинки, представленные на выставке «Интеграция. Жизнь. Общество», будут внедрены в ближайшее время? – Решение вопросов интеграции людей с ограниченными возможностями в жизнь общества очень актуально для столицы. В экспозиции нас

особенно заинтересовали электромобили, коляски, подьёмники, оборудование для спортсменов-паралимпийцев, новейшие технологии реабилитации людей с ограниченными возможностями. Всё это мы планируем использовать при создании современной инфраструктуры для инвалидов, в том числе и на общественном транспорте. Ведь сейчас даже на автобусах с подьёмниками для колясок платформа не всегда выдвигается на уровень бордюра. Поэтому в него без посторонней помощи инвалидам попасть невозможно. Выставка позволила сравнить зарубежный опыт интеграции инвалидов в социальную среду и российские наработки. В частности, в ближайшие годы в столице будут закупать только общественный транспорт, уже оснащённый подьёмниками. Особое

внимание будет уделено его функциональности и удобству для людей с ограниченными возможностями. – Что ещё предстоит сделать для создания безбарьерной среды для маломобильных граждан? – В Москве действует программа «Социальная поддержка жителей города», рассчитанная до 2016 года, в которой этим вопросам уделяется большое внимание. На вокзалах и в аэропортах должны появиться специальные лифты и эскалаторы для инвалидов, на тротуарах уже обустроены съезды для колясок. Общий бюджет, выделяемый на реализацию мероприятий, предназначенных для создания удобной инфраструктуры (в том числе транспортной) для людей с ограниченными возможностями, составит 42 млрд руб. БЕСЕДОВАЛ Андрей Стрельцов

Конкуренция

Разные цены

ФАС попробовала себя в роли юридического контролёра

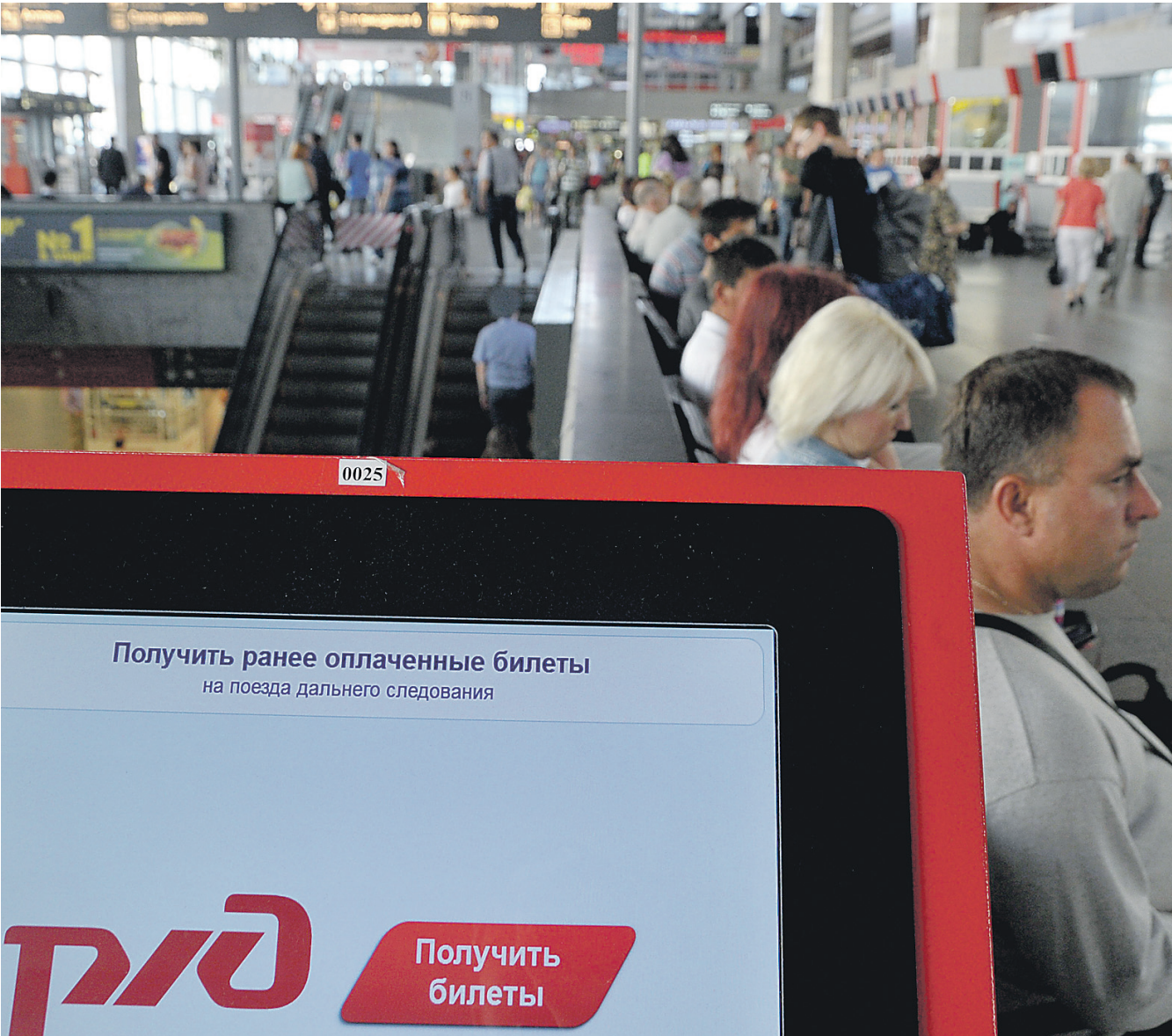


ФОТО: ТАВЛА ГОВЯТЯНКО

Федеральная антимонопольная служба предъявила претензии Главному вычислительному центру ОАО «РЖД» по поводу ценообразования на техническое обслуживание терминалов по продаже билетов. Однако независимые юристы уверены, что на рынке ещё не существует механизма контроля за ценообразованием в данном секторе.

В пресс-службе ФАС «Гудку» заявили, что нарушение заключается в отсутствии единого подхода к формированию стоимости услуги по технологическому обслуживанию терминалов для продажи билетов поезда дальнего следования, принадлежащих организациям, не входящим в ОАО «РЖД». «Компания «Билет Сервис» обратилась в ФАС, заявив, что ОАО «РЖД» нарушает закон «О защите конкуренции», – рассказал заместитель начальника правового департамента РЖД Алексей Васильев. – По их мнению, им навязывают невыгодные условия договора на обслуживание терминалов и устанавливают плату за обслуживание». Он также сообщил, что в ходе рассмотрения дела ФАС высказала устные претензии

Точно определить, в чём нарушен закон о конкуренции, трудно из-за отсутствия механизма контроля

к компании. Основная – это различные цены, которые установлены на услугу региональными вычислительными центрами. «Достоверно это или нет, сейчас нельзя утверждать, поскольку письменного решения ФАС у нас нет, – говорит Алексей Васильев. – Как только получим документы, будет принято решение: либо исполнять, либо обжаловать, если оно нарушает наши права и законные интересы». Комиссия ФАС утверждает, что разница стоимости услуги по филиалам ОАО «РЖД» по техобслуживанию терминального оборудования различается более чем в 10 раз. Например, Нижегородский центр установил стоимость в 7545 руб., а Ростовский – в 672,6 руб., что привело к ограничению конкуренции на рынке реализации билетов. Адвокат юридической компании «Налоговик» Сергей Литвиненко считает, что было бы наивно полагать, будто кто-то платит больше, а кто-то меньше просто из-за недосмотра. «Юридического механизма контроля над ценообразованием в данном случае

нет (за исключением вмешательства ФАС, которое происходит не всегда своевременно), отсюда и все беды, – уверен эксперт. – Существует уже довольно жёсткое противостояние между монополистом и владельцами небольших поездов. Именно не входящие в ОАО «РЖД» собственники стараются предоставить пассажирам улучшенный сервис. Но так получается, что серьёзно улучшать обслуживание – довольно трудный путь, легче просто диктовать свои условия. То есть это системная проблема, которую можно решить либо развитием конкуренции на рынке перевозок, либо давлением со стороны контролирующих ведомств». Адвокат провёл аналогию с автобусными перевозками, по его мнению, механизм реализации проездных билетов там примерно такой же. «Но подобных фактов антимонопольные органы пока что у владельцев автовокзалов не выявляли. Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Татьяна Максимова

Развитие

Арифметика сотрудничества

Программа модернизации железнодорожной инфраструктуры Монголии нуждается в наполнении инвестиционными проектами

Для реализации планов развития и модернизации Улан-Баторской железной дороги необходимо формирование соответствующих финансовых ресурсов.

Об этом заявил на XV заседании российско-монгольской межправительственной комиссии первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Он напомнил, что в связи с этим важным событием стало подписание 31 мая 2011 года в ходе официального визита главы монгольского государства в Россию соглашения об увеличении уставного капитала АО «Улан-Баторская железная дорога» на \$250 млн, причём взносы сторон должны быть равными. «И сейчас в первую очередь необходимо реализовать комплекс мер по наполнению уставного капитала. Нам было очень важно зафиксировать в сегодняшних решениях положе-



ФОТО: АМАН-УТХИЯ

ние о том, чтобы не выходить за рамки 2011 года. Чтобы быстрее была проведена эмиссия акций, а бюджет УБЖД пополнился как раз на цели модернизации», – подчеркнул Вадим Морозов. Председатель российской части межправительственной комиссии, министр транспорта Игорь Левитин отметил, что ресурсы на увеличение уставного капитала УБЖД выделены. «Теперь мы ожидаем ответного

шага с монгольской стороны», – сказал он. Сопредседатель монгольской части комиссии, первый вице-премьер правительства Монголии Норов Алтанхуяг отметил, что решения предыдущего заседания в целом выполнены. Динамично развивается торговое экономическое сотрудничество двух стран – более чем на 40% увеличился товарооборот, если сравнивать с 2009 годом, растут

объёмы перевозок, российская железнодорожная техника поставляется на льготных условиях. Но, по его мнению, ещё далеко не все резервы сотрудничества исчерпаны, в том числе и по железнодорожному направлению. Между тем, как отметил Вадим Морозов, ОАО «РЖД» действительно оказало весомую поддержку железнодорожной отрасли соседней страны, а все договорённости выполнялись. Это и предоставление услуг по организации движения поездов на участке Наушки – Улан-Батор локомотивами и бригадами Восточно-Сибирской дороги, поставки грузовых вагонов, передача в аренду по льготной ставке локомотивов, поставка новых магистральных тепловозов, сконструированных ЗАО «Трансмашхолдинг» для работы в монгольских климатических условиях.

> Окончание | 2

Перевозки

К твёрдым «ниткам»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Валентин Гапанович, старший вице-президент ОАО «РЖД»

В компании проводится последовательная работа по внедрению новой системы организации движения грузовых поездов.

– Валентин Александрович, несмотря на различные, порой противоположные оценки идеи организации движения грузовых поездов по расписанию, многие участники рынка сходятся во мнении, что речь идёт о почти революционных изменениях. Уместна ли столь радикальная смена подходов в условиях продолжающейся структурной реформы? – Начну с того, что внедрение интегрированной технологии управления движением грузовых поездов по расписанию отнюдь не вступает в противоречие с проводимой реформой, а, напротив, является её логическим продолжением, адекватным ответом на запросы рынка и наиболее эффективным способом достижения целей, изначально поставленных перед нами руководством страны в начале процесса преобразований. Более того, в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, одобренной Правительством России в начале текущего года, недвусмысленно сформулированы задачи, решение которых является приоритетным. Это обеспечение конкурентоспособности железнодорожных перевозок, внедрение механизмов повышения эффективности деятельности участников рынка, создание равных экономических условий по сравнению с другими видами транспорта. И применение технологии движения по расписанию является одним из основных инструментов реализации принятых решений.

> Окончание | 4

Диалог

Юбилей как повод для беседы

Премьер-министр России Владимир Путин в рамках мероприятий, посвящённых 350-летию добровольного вхождения Бурятии в состав Российского государства, встретился с руководителями промышленных предприятий республики.

Управляющего директора ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод» Леонида Белых беспокоит демографическая ситуация: «Я руковожу предприятием, производящим вертолёты и штурмовики. Помимо производственных задач перед нами стоит цель сохранить народ, чтобы не убежал он отсюда. Потому что зарплата сегодня за Уралом выше, чем у нас. Поэтому нужны преференции. Можно, как вы и предлагали, дифференцировать тарифы по принципу: кто дальше живёт, у того железнодорожный тариф в связи с отдалённостью убавляется».

Премьер-министр заметил, что это уже сделано: от 1100 км начинается понижающий коэффициент 0,5.

Гендиректор Селенгинского целлюлозно-картонного комбината Алексей Панышин говорил о недостаточной развитости инфраструктуры: «Лес есть, но его нужно везти. А для этого нужны дороги, везти лес автотранспортом дальше 250 км уже невыгодно. Железнодорожная сеть в республике не развита – есть одна линия и всё, тогда как площадь лесного фонда разбросана».

В то же время вывозка автотранспортом сопряжена с другой проблемой. «Комбинат расположен так, что мы не можем миновать участок федеральной трассы М55 Москва – Хабаровск. У нас до сих пор – и это проблема не только нашего региона – действует инструкция по эксплуатации автомобильных дорог, согласно которой полная масса автопоезда не может превышать 39 тонн. Других дорог нет. Я, с одной стороны, думая об эффективности как производственник, должен закупать технику, которая везет не 30–40 кубов, как наши «КамАЗы», а 60–70. Но я тут же попадаю на перевес!» – отметил Алексей Панышин. Насчёт «перевеса» премьер заметил, что тогда этот участок федеральной трассы надо укреплять, и попросил министра транспорта Игоря Левитина подумать над этим.

Зашла на встречу речь и непосредственно о железной дороге.

Так, руководитель финансовой группы компаний «Метрополь» Михаил Слипенчук предложил вернуться к подзабытым проектам: «В советское время существовала модель соединения БАМа и Транссиба по линии Могзон – Уоян. Эта трасса в 700 км разгрузила бы БАМ, создала бы плечо для развития Удоканского месторождения и попутно обеспечила бы условия для развития многих месторождений, которые находятся в богатой восточной части Бурятии».

В заключение Владимир Путин пообещал, что по возвращении в Москву люди, от которых зависит решение поднятых проблем, ещё раз обсудят представленный материал, чтобы принять по результатам разговора необходимые решения.

Ольга Соломонова
Улан-Удэ

ЧП

Подвёл груз

Сход вагонов обошёлся без жертв и вреда окружающей среде



ФОТО: ЮРИЙ ГОЛОВАЧ

Предварительная причина схода вагонов двух грузовых поездов на перегоне Онохой – Талыцы Восточно-Сибирской дороги – скрытый дефект перевозимого изделия, который привёл к разрушению груза, нарушению его целостности.

Такие выводы огласила оперативная комиссия ОАО «РЖД» под руководством вице-президента компании Александра Тишанина. Однако, что это за груз, пока не сообщается.

Как сообщили «Гудку» в аппарате главного ревизора по безопасности движения поездов Восточно-Сибирской, сход 25 вагонов двух грузовых поездов произошёл 2 июля в 12.30 мск, в результате чего договорённостей об участии РЖД в развитии железнодорожной инфраструктуры Монголии.

«В связи с этим наша компания принимает участие в тендере на разработку угольного месторождения Таван-Толгой и рассматривает реализацию этого проекта как ресурсообеспечение проектов развития железнодорожной инфраструктуры Монголии», – сообщил Вадим Морозов. По его словам, программа модернизации, безусловно, востребована, нуждается в наполнении реальными инвестиционными и в скорейшей их реализации.

Сергей Кез, соб. корр. «Гудка»
Улан-Удэ

Сход прервал движение по Транссибу в обоих направлениях

Во время аварии были повреждены две опоры контактной сети и более 500 м полотна.

К месту происшествия срочно прибыли восстановительные поезда, дислоцированные на станции Улан-Удэ, которые приступили к подъёму вагонов и восстановлению повреждённого участка первого пути и укладке новой рельсошпальной решётки.

Железнодорожники также постарались облегчить участь пассажиров поездов дальнего следования, приостановленных из-за схода на станциях Онохой и Улан-Удэ. Их обеспечили горячим питанием, питьевой водой, разместили в комнатах отдыха вокзалов.

Кроме того, для обеспечения пригородного пассажирского сообщения железнодорожники задействовали автобус, так как из-за временной приостановки движения был отменён

пригородный электропоезд Улан-Удэ – Петровский Завод. Пассажиры, купившие на него билеты, могли сдать их в пригородных кассах с полным возвратом стоимости.

В этот же день в 23.00 мск удалось открыть движение по первому пути. По нему стали пропускаться в первую очередь пассажирские поезда, а 3 июля в 6.00 мск движение на перегоне восстановили в полном объёме.

Опаздывающие пассажирские поезда Хабаровск – Москва, Нерюнгри – Новосибирск, Москва – Хабаровск следуют по приоритетному диспетчерскому расписанию, чтобы максимально сократить время опоздания.

Расследование причин схода продолжается.

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

Развитие

Арифметика сотрудничества

>Начало | 1

«В августе этого года работа в основном будет завершена. Причём под поручительство нашей компании банк ВТБ предоставил Монголии кредит для оплаты нового тягового подвижного состава. При нашем участии разработан и паспорт наличной пропускной способности монгольской магистрали для определения мероприятий по устранению «узких мест» инфраструктуры», – сообщил Вадим Морозов.

ОАО «РЖД» применяет и гибкую тарифную политику. С 2002 года почти не менялись тарифные условия для перевозки грузов, следующих транзитом в сообщении Монголии с третьими странами через пограничные переходы и порты России. Совместные усилия по повышению эффективности работы УБЖД уже дают хорошие плоды. По итогам 2010 года рост доходов от перевозок составил 35%.

Вместе с тем сейчас стоит задача разработать программу модер-

низации дороги на ближайшую и среднесрочную перспективы, на повестке дня и подготовка соглашения об условиях перевозки транзитных грузов на длительный период. Причём, как полагают российские железнодорожники, подписание этого соглашения должно быть увязано с реализацией ранее достигнутых договорённостей об участии РЖД в развитии железнодорожной инфраструктуры Монголии.

«В связи с этим наша компания принимает участие в тендере на разработку угольного месторождения Таван-Толгой и рассматривает реализацию этого проекта как ресурсообеспечение проектов развития железнодорожной инфраструктуры Монголии», – сообщил Вадим Морозов. По его словам, программа модернизации, безусловно, востребована, нуждается в наполнении реальными инвестиционными и в скорейшей их реализации.

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Улан-Удэ

Тем временем



ФОТО: ЮРИЙ ГОЛОВАЧ

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов (слева) встретился с президентом Бурятии Вячеславом Наговицыным. Они обсудили перспективы развития Восточно-Сибирской магистрали и дальнейшее сотрудничество между компанией и республикой.

В частности, в этом году компания выделит более 5 млрд руб., а до 2030 года – 105 млрд руб. на развитие инфраструктуры дороги на территории Бурятии.

«Особое внимание будет обращено на развитие Транссиба и БАМа», – сообщил Вадим Морозов. Президент Бурятии Вячеслав Наговицын отметил, что у республиканских властей с железно-

дорожниками складываются великолепные отношения. Свидетельством тому и недавно совместно построенный вокзал на станции Заудинский, подготовка к юбилейным мероприятиям – 350-летию добровольного вхождения Бурятии в состав Российского государства. В республике уже положено начало реализации нового, крупного инвестиционного проекта. Речь идёт о модернизации вокзального комплекса Улан-Удэ. В ближайшем будущем он должен превратиться в современный транспортно-пересадочный узел.

По итогам встречи Вадим Морозов заявил: «Я услышал чёткую позицию главы Бурятии о создании своей пригородной пассажирской компании, о том, что республиканский бюджет будет предусматривать компенсацию выпадающих доходов».

Финансы

ОАО «СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ»
БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС
на 31.12.2010

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Основные средства	120	958	2 342
Незавершенное строительство	130	38	–
Долгосрочные финансовые вложения	140	22 516	–
Отложенные налоговые активы	145	10 618	28 504
Прочие внеоборотные активы	150	–	458 692
Итого по разделу I	160	34 131	489 538
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	456 625	591
в том числе			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	128	15
расходы будущих периодов	216	456 497	576
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	8 968	5 287
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	195 710	354 737
в том числе			
покупатели и заказчики	241	775	138 445
Краткосрочные финансовые вложения	250	52 800	67 263
Денежные средства	260	408 951	2 449
Итого по разделу II	290	1 123 053	430 326
БАЛАНС (сумма строк 190 + 290)	300	1 157 184	919 864

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	1 000	1 000
Резервный капитал	430	50	50
в том числе			
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	50	50
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	–47 126	–129 015
Итого по разделу III	490	–46 076	–127 965
IV. Долгосрочные обязательства			
Итого по разделу IV	590	–	–
V. Краткосрочные обязательства			
Займы и кредиты	610	802 153	915 453
Кредиторская задолженность	620	401 108	116 176
в том числе			
поставщики и подрядчики	621	385	88 196
задолженность перед персоналом организации	622	–	361
задолженность по налогам и сборам	624	998	27 590
прочие кредиторы	625	399 725	30
Резервы предстоящих расходов	650	–	16 200
Итого по разделу V	690	1 203 261	1 047 829
БАЛАНС (сумма строк 490 + 590 + 690)	700	1 157 184	919 864
СПРАВКА о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	17 824	26 202
Бланки строгой отчетности	991	1	–

ОАО «СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ»
ОТЧЕТ О ПРИБЫЛИХ И УБЫТКАХ
за 2010 год

Показатель	Код показателя	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	226 923	20 470
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	–248 699	–25 099
Валовая прибыль	029	–21 776	–4 629
Прибыль (убыток) от продаж	050	–21 776	–4 629
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	13 341	5 270
Проценты к уплате	070	–76 379	–55 371
Прочие доходы	090	622	7 240
Прочие расходы	100	–15 591	–10 465
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	–99 783	–57 955
Отложенные налоговые активы	141	17 886	10 618
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи	180	–1	
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	–81 898	–47 345
СПРАВОЧНО:			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	2 956	973

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ					
Показатель	Код показателя	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
		+	–	+	–
1	2	3	4	5	6
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	142	35	58	52

Достоверность бухгалтерской отчетности ОАО «Скоростные магистрали» за 2010 год подтверждается аудиторским заключением от 03.03.2011 № 1740-БДО/11, выданным ЗАО «БДО», лицензия на осуществление аудиторской деятельности от 25.06.2002 № Е 000547 Министерства финансов РФ. Ознакомиться с данной информацией можно на странице в сети Интернет: <http://disclosure.skrin.ru/disclosure/7708609931/>.

Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия «Гудок»
8-800-555-0262
Звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471
Звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите **лично** получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Нам с вами по пути!



Клиент ТрансКредитБанка – Смирнова Марина Владимировна
Проводник пассажирского вагона, стаж в ОАО «РЖД» 16 лет:

*«Для меня важно чувствовать себя нужной людям,
поэтому я выбрала такую профессию»*



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

Перевозки

К твёрдым «ниткам»

Через четыре года до 80% грузовых перевозок должно осуществляться по расписанию

>Начало | 1

От вероятностного подхода к чёткому планированию – В чём принципиальное отличие новой модели от алгоритма грузовых перевозок, который действует в настоящее время?

– При любой технологии поездной работы для отправления поезда необходимо наличие четырёх составляющих: состава, локомотива, локомотивной бригады и соответствующей «нитки» графика. При отправлении грузовых поездов по готовности (то есть в соответствии с технологией, традиционно применяемой на отечественных железных дорогах) сроки готовности состава, локомотива, локомотивной бригады и наличие свободной «нитки» графика, взаимоувязка «ниток» по впере­ди лежащим техническим станциям носят вероятностный характер. Например, момент готовности поезда к оправлению зависит от времени поступления завершающей группы вагонов на станцию формирования. Однако даже при горизонте формирования 3–6 часов зачастую мы сталкиваемся с большими расхождениями между прог­нозным и реальным сроками прибытия. На практике время окончания формирования поезда слабо поддаётся прогнозам и определяется только при входе на этот процесс, что приводит к простым и неэффективному использованию ресурсов. Поезда по готовности отправляются с начальных станций, либо по ближайшей свободной «нитке» графика в нужном направлении, либо в любое время при условии свободных переходов и следуют далее, выдерживая время хода, межпоездные и станционные интервалы по графику. При этом, как показывает практика, пропуск поездов осуществляется в зависимости от сложившегося на текущий момент поездного положения на участках отправления без учёта возможностей их рационального пропуска и приёма. В целом действующая технология порождает целый ряд негативных последствий, начиная от простоев поездов в ожидании локомотивов и локомотивных бригад и заканчивая замедлением оборота вагонов и потерей пропускной способности узлов и направлений.

В соответствии с новой моделью состав готовится к отправлению по твёрдой «нитке», не только обеспеченной локомотивом и локомотивной бригадой, но и согласованной по направлению следования. Это не только существенно уменьшает непроизводительные потери, но и позволяет радикально оптимизировать формирование грузопотоков. Таким образом, речь идёт не просто о каком-то улучшении экономических показателей, это действительно будет качественно новый этап развития отечественных железных дорог. Ведь эффективность управления перевозками во многом определяется качеством сменно-суточного планирования, что позволяет влиять на величину эксплуатационных расходов фактического перевозочного процесса, и в частности на величину расходуемой электроэнергии или топлива на тягу поездов.

В добавление к этому нельзя не сказать и об инновационной системе управления сортировочной станцией (ИТАУР), где и зарождаются твёрдые «нитки» графика. Система обрабатывается сегодня на железнодорожной станции Ярославль-Главный. Она основана на электронной технологии планирования станционных операций во взаимодействии с дорожным центром управления перевозками. При этом обеспечивается работа по согласованному графику отправления и прикреплению локомотивов и локомотивных бригад и диспетчерским контролем выполнения планов на



ФОТО: ТАРАС ЛЕВЧЕНКО

основе динамической модели совершённых событий по данным автоматического съёма. (Здесь используются системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля, спутниковая навигация, речевые технологии, техническое зрение и др.) Новые системы оценки результатов работы основаны на итогах выполнения принятых планов.

И учимся, и учим – Нередко то, что хорошо было в теории, по целому ряду причин, оказывается, плохо приживается на практике. Как вы оцениваете готовность отрасли к переходу на новые методы управления перевозками?

– Вы знаете, я бы не стал причислять технологию движения грузовых поездов по расписанию к чисто теоретическим разработкам. Первые шаги по её практической реализации были предприняты еще в 30-х годах XX века. При этом доля так называемых синих поездов (то есть поездов постоянного обращения общесетевого рас­писания) в различных направлениях колебалась от 10 до 30%. Кроме того, уместно вспомнить опыт практического внедрения технологии поездной работы на основе твёрдых «ниток» графика движения грузовых поездов в 70–90-х годах прошлого века на полигонах Северной, Белорусской и Юго-Восточной железных дорог.

– Все-таки условия, в которых происходила отладка данной технологии, существенно изменились. Ушла в прошлое плановая система организации народного хозяйства, произошло разгосударствление экономики. Теперь не только среди клиентов железной дороги преобладают представители частного сектора, но и вагонный парк практически полностью стал частным. При этом каждая операторская компания реализует собственную бизнес-стратегию. Возможен ли механический

Новые принципы организации движения обращены прежде всего к клиентам

перенос старых разработок в реалии сегодняшнего дня?

– А никто и не собирается, что называется, просто сдуть пыль со старых инструкций. Для эффективной организации грузовых перевозок по расписанию необходимо сделать так, чтобы планирование транспортировки грузов опиралось не только на уже поданные заявки, но и на данные по прогнозу спроса на перевозки. Для этого на основе маркетинговых исследований и ретроспективного анализа необходимо установить потенциальный спрос: по объёму, порционности отправок, режиму и маршруту следования и другим показателям. Исходя из этого следует сформировать своеобразный набор транспортных услуг в виде перечней назначений, норм, веса и длины составов и расписаний обращения грузовых поездов разных категорий и с разными сервисными условиями (между большими транспортными узлами, городами-миллионниками, крупными производителями и потребителями и т. д.). Всё это нужно разместить в открытом доступе, качественно проинформировать грузопользователей. Имея доступ к такой базе данных, они смогут эффективно построить собственные стратегии в новую модель перевозок. Кроме того, в ближайшем будущем будут проведены работы по совершенствованию существующей информационной базы с разбивкой по отправлениям, клиентам, периодичности, объёмам отправки и т. д. В результате мы получим дееспособную альтернативу, скажем так, советским механизмам.

– По всей вероятности, практический опыт реализации подобной формы работы в условиях рыночной экономики можно почерпнуть у зарубежных партнёров. Насколько это было использовано?

– Действительно, достаточно обширная практика разработана у таких лидеров в сфере желез-

нодорожных перевозок, как DB (Германия), SNCF (Франция), AAR (США и Канада), даже у наших коллег из соседней Польши. Мы внимательно изучаем их разработки, обмениваемся практическим опытом, но и собственная база у нас тоже имеется. Более того, например, канадские специалисты были весьма удивлены тем, насколько далеко мы продвинулись. Ведь считалось, что это они должны нас учить, а фактически работники Южно-Уральской железной дороги сами могут прочесть им не одну лекцию, поскольку их опыт работы по твёрдым «ниткам» графиков в этом году показал высокую эффективность отечественных технологий и квалификацию наших специалистов.

Я вас уверяю, работа в авральном режиме мало кому может понравиться

И нам действительно есть чем гордиться. Только прямой экономический эффект четырёхмехасного эксперимента на участке Челябинск – Исылькуль составил около 40 млн руб., и это в основном за счёт снижения эксплуатационных расходов, связанных прежде всего с увеличением маршрутной скорости (до 10–12%), ведь данный показатель является объективным индикатором ускорения пропуска поездопотока. Снижены текущие расходы, связанные с простоем вагонов, работой локомотивного парка и локомотивных бригад. Почти на 17 млн руб. снижен расход электроэнергии на тягу поездов, поскольку суточный график движения грузовых поездов формируется автоматизированной системой «Эльбрус» с учётом энергооптимальных режимов их ведения по твёрдым «ниткам».

Хочу подчеркнуть: это только первый шаг, ведь система работала в период отладки. Многие пришлось настраивать буквально в ручном режиме, при

непосредственном активном участии руководства Южно-Уральской железной дороги. Теперь мы перешли к следующему этапу – обобщению и анализу полученных результатов для дальнейшего распространения на сети. При этом, согласно Комплексной программе поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию на 2011–2015 годы, через четыре года до 80% грузовых перевозок должно осуществляться по твёрдым «ниткам» графика.

Инновацией эксперимента является и то, что впервые график движения грузовых поездов рассчитывался с учётом максимальной энергетической эффективности ведения поезда. Данную технологию мы третий год с успехом применяем в пассажирском движении, сэкономив за это время компании

которые неизбежны в любом большом новом деле. В целом же отношение коллектива дороги к новациям более чем положительное. И нужно подчеркнуть, что здесь интересы компании и простого работника совпадают полностью. Повысилась дисциплина, управляемость, меньше стало непроизводительного расходования ресурсов. Люди это видят и понимают. Уверю, работа в авральном режиме мало кому может понравиться, поэтому каждый видит не только стратегические изменения, но и возможные улучшения на своём конкретном участке работы. Я лично общался и с движенцами, и с путейцами, и с простыми работниками локомотивных бригад – они только за продолжение движения в этом направлении. Общее мнение: «Работать стало проще, а результат стал лучше». Примечательным является тот факт, что после окончания ещё первого этапа опытных поездок в декабре 2010 года диспетчеры Южно-Уральской, увидев реальную помощь своей работе, попросили оставить программное обеспечение у них на рабочих местах и «не сворачивать» эксперимент. – Очевидно, что внедрение новой системы потребует серьёзных усилий и заряженности на инновации не только от ОАО «РЖД». Сегодня несколько отстающим звеном в процессе реформирования является нормотворческая деятельность. Нет ли у вас опасений, что правовое регулирование будет отставать от процессов, происходящих на практике в сфере управления движением поездов?

– Уже на стадии формирования проекта Концепции стало понятно, что изменение принципов на первый взгляд сугубо внутренней технологии железнодорожной компании влечёт за собой необходимость более глубоких трансформаций и затрагивает интересы не только участников перевозочного процесса, но и экономики страны в целом. Теперь уже с уверенностью можно сказать, что в результате длитель-

ного диалога в последнее время наметилось существенное продвижение в понимании позиции ОАО «РЖД» по данному вопросу участниками рынка грузовых перевозок, а также Минтрансом России и другими федеральными органами власти.

Не думаю, что тут возможны какие-то разночтения, ведь ОАО «РЖД» выстраивает свою политику на основании решений руководства страны. Мы не можем подменять собой органы власти или другие структуры, а можем лишь участвовать в подготовке тех или иных документов. Всегда бывает сложно сказать, как на практике будет протекать тот или иной нормотворческий процесс. Однако сегодня очевидны не только преимущества от практической реализации технологии движения по расписанию, но и необходимость всеми силами ускорить процесс её внедрения на практике. Иначе негативные явления, о которых много говорят и пишут, будут только нарастать, а от этого пострадает вся российская экономика. Будем надеяться, что одобрение и поддержка, высказанные нашим планам в Правительстве Российской Федерации, а также представителями заинтересованных министерств и ведомств, будут конвертированы в соответствующие решения.

В поисках золотого сечения – Первое обсуждение Концепции состоялось на Научно-техническом совете ОАО «РЖД» 26 ноября 2010 года. Как относятся к предложениям, изложенным в документе, участники рынка? Ведь в связи с реализацией новой модели серьёзные задачи возникают не только у перевозчика, но и операторов, грузоотправителей и других действующих в этой сфере компаний...

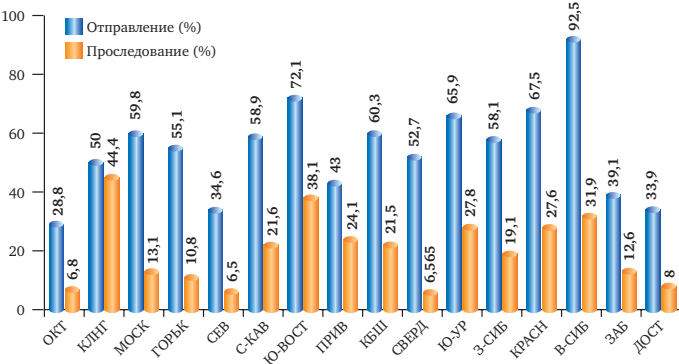
– Мне кажется, двух мнений тут быть не может. В основе технологии движения по расписанию лежит принцип доставки грузов «точно в срок» в соответствии с договором на перевозку. То есть в её скорейшем внедрении заинтересован каждый участник рынка. С другой стороны, возникают вопросы готовности к работе в новых условиях, способности обеспечить выполнение достаточно жёстких требований. Однозначных ответов на них у меня нет и, скорее всего, в принципе быть не может. Ведь только одних операторов у нас около двух тысяч, а количество грузоотправителей, экспедиторов и логистических компаний исчисляется десятками тысяч. Позиция ОАО «РЖД» заключается в том, чтобы при реализации главных задач Целевой модели максимально снизить риски возникновения дефицита ресурсов при перевозках грузов, объединить в рамках единого перевозочного процесса интересы РЖД и других его участников. Иными словами, наша задача – найти то самое золотое сечение, когда при реализации перевозочного процесса учитываются интересы всех его участников.

Вместе с тем новые принципы организации движения прежде всего обращены к потребителям услуг железнодорожного транспорта. От их спроса на услугу гарантированной доставки «точно в срок» зависят масштабы и полигоны внедрения новой технологии. Нет сомнений, что чем лучше будет работать новая система, тем эффективнее станет деятельность наших партнёров, поэтому ошибочно считать внедрение этой технологии каким-то сугубо внутренним делом РЖД. Концепция задаёт стратегический вектор развития. Предстоит колоссальная работа по детализации общих принципов, формированию наиболее эффективных механизмов, разработке оптимальных решений. И открытый диалог, совместная деятельность будут способствовать поиску таких взаимовыгодных решений. Уверен, здесь необходима интеграция усилий всех участников рынка.

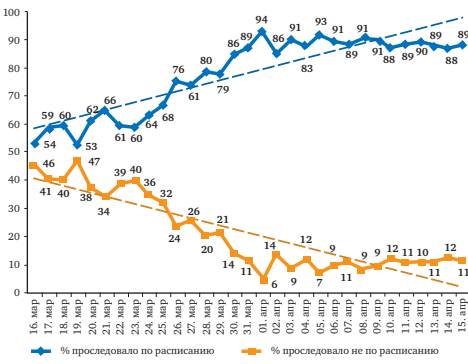
Беседовал
Дмитрий Ханцевич

В досье

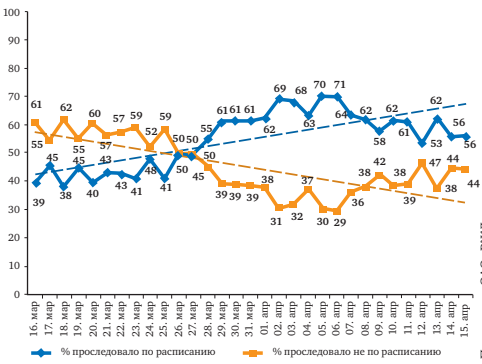
Выполнение графика движения грузовых поездов по отправлению с сортировочных станций и проследованию (за 18 мая 2011 года)



Выполнение графика движения грузовых поездов по отправлению (в ходе эксперимента на участке Челябинск – Входная)



Выполнение графика движения грузовых поездов по проследованию по диспетчерским участкам полигона



РЕГУЛИРОВАНИЕ

Единые для всех

ОБЩИЕ НОРМЫ НУЖНЫ НА ВСЁМ «ПРОСТРАНСТВЕ 1520»

Андрей Волков, начальник департамента безопасности движения ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗИН

В связи с принятием в России новых Правил технической эксплуатации железных дорог становится очевидно, что для полноценного технического регулирования на «пространстве 1520» необходимо привести в соответствие с ними нормативную базу на международном уровне.

Структурные изменения в отрасли, где продолжает функционировать нормативная база МПС России и которая обеспечивает чёткую и безопасную работу железнодорожного транспорта, требуют приведения её в соответствие с новыми условиями государственного управления. Несмотря на значительное количество независимых участников транспортного рынка, в ходе реформы удалось сохранить единство отрасли, о чём свидетельствует подписание Минтрансом приказа от 21 декабря 2010 года «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации».

Важнейшим отличием новых ПТЭ от их предыдущей редакции является наделение хозяйствующего субъекта правом регулировать отдельные вопросы технической эксплуатации и обеспечения безопасности инфраструктуры. А также распространение действия данного документа на железнодорожный транспорт необщего пользования.

В связи с вступлением в силу новых ПТЭ возникает вопрос – по каким правилам будут работать страны – участники «пространства 1520». Согласно позиции ОАО «РЖД» на «пространстве 1520» должны действовать единые правила, обеспечивающие непрерывность перевозок в межгосударственном сообщении, гармонизацию всех требований технической эксплуатации с учётом национальных законодательств.

Впервые вопрос о необходимости разработки единых ПТЭ железных дорог колеи 1520 мм был поставлен в начале 2006 года. Тогда стало очевидно, что в результате при-



ФОТО: ВЛАДИСЛАВ

На «пространстве 1520» по российской модели не хватает документа – аналога Правил технической эксплуатации железных дорог

нятия национальных технических регламентов в России и в других странах колеи 1520 мм может быть утрачена правовая основа для применения ПТЭ, которые разрабатывались всеми странами на основе правил, утверждённых МПС России 26 мая 2000 года.

По результатам обсуждений в ОАО «РЖД» было принято решение о целесообразности разработки единых ПТЭ для стран СНГ и Балтии, базирующихся на основе ПТЭ предыдущей редакции и основополагающих инструкций, регламентирующих эксплуатационную деятельность железных дорог.

В марте 2007 года после ряда совещаний в Дирекции совета по железнодорожному транспорту была выбрана следующая модель правового регулирования: совет глав правительств стран СНГ принимает Соглашение об общих требованиях к содержанию и технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Документ обязывает стороны привести своё законодательство в области регулирования вопросов технической эксплуатации в соответствие с едиными нормами, установленными Общими требованиями к содержанию и технической эксплуатации железнодорожного транспорта государственных участников.

Сами Общие требования, являясь приложением к Соглашению, подлежат обязательному применению.

По вопросам технической эксплуатации государства принимают внутренние нормативные документы в соответствии с общими требованиями и национальным законодательством. Таким образом, предполагалось достигнуть баланса межгосударственных и национальных интересов и гибкости регулирования, так как на уровень Общих требований были вынесены только основополагающие вопросы.

В конце мая 2009 года в Сочи был подписан Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520». Документ предусматривал подписание международных договоров по утверждению единых технических регламентов в области железнодорожного транспорта. За основу должны были быть взяты российские технические регламенты, которые к тому моменту были уже фактически разработаны. При этом было принято концептуальное решение о невключении в них требований, относящихся к процессу эксплуатации железнодорожного транспорта. Соответствующие

ЭКСПЕРТ

Будь я большим начальником

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОКА РАЗМЫТА

Николай Журавлев, доцент МИИТА, к.т.н.

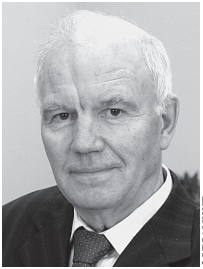


ФОТО: МИИТ

Безопасность движения держится на трёх китах. Первый – ПТЭ, второй – Инструкция по сигнализации, третий – Инструкция по движению и маневровой работе. Эта триада неразрывна, взаимосвязана и взаимозависима. Если изменил запятую в одном документе – проверь, как это отзовется в других. Поэтому, когда приходит нужда в переработке одного документа, перерабатываются и другие из этой тройцы, и вводятся в действие они одновременно.

Нужда эта пришла, потому что за время с 2000 года, когда были утверждены действующие ПТЭ, в результате реформ произошли кардинальные изменения в организации, технике, технологии.

Над новыми ПТЭ работа началась 5 лет назад, когда в мае 2006 года распоряжением президента ОАО «РЖД» были созданы рабочие группы по подготовке предложений, направленных на актуализацию ПТЭ, инструкций по сигнализации и движению. В 2007 году в ОАО «РЖД» эти документы были подготовлены.

Может быть, принять ПТЭ в 2008 году Минтранс не решился из-за неопределёвшегося тогда статуса этого важнейшего документа в системе технического регулирования, где ему грозила участь документа добровольного применения. И там облегчённо вздохнули, когда в июле 2010 года были приняты три железнодорожных технических регламента, которые вывели эксплуатационные документы за рамки технического регулирования. После этого Минтранс снова получил возможность утверждать нормативные документы по вопросам эксплуатации железных дорог, имеющие обязательный характер. В действующих ПТЭ около 90 раз упоминается МПС России и его полномочия. А кроме того, указаны полномочия начальника



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Пока в России ПТЭ есть на любой вкус: от магистрали и до крошечной узкоколейки

дистанции, начальника отделения дороги, начальника дороги и др. Разработчики ПТЭ были вынуждены, не называя конкретные должности, использовать округлую формулу: «владелец инфраструктуры», «владелец железнодорожного пути необщего пользования».

В ПТЭ есть и ещё одна округлая формула – десятки ссылок на «нормы и правила». Под этими словами там понимаются технические регламенты, нормы и правила, регулирующие отдельные вопросы эксплуатации. Такая трактовка мало что проясняет, тем более что технические регламенты к вопросам эксплуатации никакого отношения не имеют. Слова «нормы и правила» применяются там, где разработчики не смогли назвать конкретный документ.

С одной стороны, такой подход понятен. Скажем, действующие габариты приближения строений и подвижного состава устанавливал Госстандарт, а габарит погрузки – МПС. Ясно, кто должен делать это сейчас, нет. Но, с другой стороны, изобилие таких ссылок потребует, чтобы на столе рядом с ПТЭ лежала стопка других документов, которых пока просто не существует. Их надо разработать, согласовать, утвердить, тиражировать и внедрить в массы. И всё это за три оставшихся месяца.

ОАО «РЖД» разворачивает сейчас работу по их подготовке. Список длинный – больше 120 документов. Но это же должны делать и тысячи разрозненных владельцев железнодорожных путей необщего пользования. Ещё в 2006 году предполагалось, что вместе с ПТЭ будет издано распоряжение владельца, которым он делегирует свои полномочия по каждому пункту ПТЭ тому или иному должностному лицу. Сегодня в типографии уже гудят машины, печатают ПТЭ, потому что 22 сентября они вводятся в действие, а распоряжения такого пока нет, да и будет ли? И ответственность за выполнение ПТЭ размыта, потому как не ясно, кто конкретно отвечает за тот или иной пункт, какими такими «правилами и нормами» надо руководствоваться. А ведь до введения документа в действие он должен быть работниками изучен и знания их должны быть проверены. Очевидно, что если человек с 22 сентября будет работать по новым правилам, не позднее 21 сентября он должен доказать, что владеет ими. Проверка проходит в соответствии с приказом МПС России и распоряжением ОАО «РЖД». В этих документах указано, в какой комиссии проходит проверку знаний тот или иной работник, указаны главы и пункты из ПТЭ и инструкций, которые он должен знать. Но названные документы

требования предполагалось включить в обновлённые ПТЭ, разработка которых велась параллельно с разработкой технических регламентов.

Технические регламенты в области железнодорожного транспорта были утверждены в России в июле 2010 года и взяты за основу для разработки технических регламентов «пространства 1520», а также технических регламентов ЕврАзЭС и Таможенного союза. ПТЭ были окончательно утверждены в России в начале 2011 года. Таким образом, на текущий момент формирование нормативно-правовой базы технического регулирования железнодорожного транспорта практически завершилось.

В начале 2011 года фактически все положения Меморандума были выполнены, проект международного договора, утверждающего технические регламенты, передан для согласования в исполнительные органы СНГ. Проект Соглашения о проведении согласованной политики государств – участников СНГ одобрен на заседании Совета по железнодорожному транспорту (в Хельсинки) в мае 2011 года и направлен в исполнительные органы СНГ.

Однако для полноценного технического регулирования на «пространстве 1520» по российской модели не хватает документа – аналога Правил технической эксплуатации железных дорог. Отсутствие его на международном уровне может привести к нарушению единства системы технического регулирования. Именно поэтому проектом Соглашения предусмотрено, что требования к эксплуатации железных дорог устанавливаются общими требованиями по эксплуатации железных дорог колеи 1520 мм. На международном уровне должны быть установлены общие принципы, обеспечивающие эксплуатационную совместимость и единство систем технического регулирования на «пространстве 1520», на основании которых будут формироваться национальные ПТЭ в государствах – участниках Соглашения.

В связи с этим представляется целесообразным возобновить работу по разработке, согласованию и принятию на международном уровне (на уровне Совета по железнодорожному транспорту) документа под рабочим названием «Общие требования к содержанию и технической эксплуатации железнодорожного транспорта СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики (колеи 1520)».

На пороге внедрения

С 22 сентября 2011 года вступают в силу новые Правила технической эксплуатации железных дорог, утверждённые приказом Министерства транспорта. Несмотря на то что многолетняя работа над документом завершена, ряд вопросов ещё требует своего решения.

История вопроса

Главные правила

Изменения проходили в соответствии с требованиями времени

Впервые Правила технической эксплуатации железных дорог были введены постановлением министра путей сообщения России генерал-адъютанта Константина Посьета № 5900 от 27 июня 1883 года.

Ко времени создания этого документа уже были разработаны и опубликованы «Правила содержания и охранения паровозных железных дорог, открытых для общего пользования», «Положение по сигналам», «Правила по службе подвижного состава и тяге», «Временные положения по заведыванию эксплуатацией железных дорог».

2 марта 1921 года народным комиссаром путей сообщения Александром Емшановым утверждены советские Правила технической эксплуатации железных дорог. Их структура в основном осталась прежней, как и в ПТЭ царской России.

15 июня 1936 года народным комиссаром путей сообщения Лазарем Кагановичем утверждены новые Правила технической эксплуатации железных дорог СССР. Они были значительно переработаны, введена новая структура, которая сохранилась до 1979 года.

Модернизация железнодорожного транспорта тех лет требовала кадров, способных освоить и использовать новую технику. В связи с этим в ПТЭ был введён дополнительный, четвёртый, раздел – о приёме на работу и технической проверке знаний работников.

В ПТЭ, утверждённых 5 ноября 1970 года, были изменены требования к расположению станционной площадки на

Каждая новая редакция основного документа железнодорожников учитывала технические нововведения или экономические перемены

уклонах, что обуславливалось широким внедрением вагонов на роликовых подшипниках. В целях повышения устойчивости подвижного состава при движении на прямых участках пути, особенно при повышении скоростей, и уменьшения износа рельсов и колёсных пар был изменён один из важнейших параметров – ширина колеи: вместо действующей нормы 1524 мм устанавливалась норма 1520 мм.

Очередной этап экономического развития потребовал издания новой редакции ПТЭ, которые были утверждены министром путей сообщения Иваном Павловским 5 июля 1979 года. Впервые были введены требования к сооружениям и устройствам по обеспечению пропуска поездов с наибольшими установленными скоростями, а именно: пассажирских – 140 км/ч, грузовых – 90 км/ч.

В январе 1986 года главой МПС Николаем Конаревым были утверждены новые ПТЭ, которые вводились в действие одновременно с Инструкциями по сигнализации и движению поездов и маневровой работе, новыми инструкциями по обеспечению безопасности движения при путевых работах, работах по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, работах на контактной сети и инструкцией по эксплуатации тормозов. В связи с развитием скоростного движения, в частности на линии Ленинград – Москва, в ПТЭ впервые была введена высшая по старшинству категория поездов – пассажирские скоростные поезда.

26 апреля 1993 года министром Геннадием Фадеевым были утверждены ПТЭ, приведённые в соответствие с изменившимися условиями работы в связи с переходом к рыночным отношениям и внедрением прогрессивных технологий. Появляется требование об обязательной сертификации техники и соблюдении метрологических правил, норм и требований стандартов.

В ОАО «РЖД» образована постоянно действующая комиссия по совершенствованию нормативной правовой базы, которая приступила к разработке более ста документов, обеспечивающих выполнение отдельных требований ПТЭ владельцем инфраструктуры.

РЕКЛАМА

Творчество

Сочинение по родительской линии

В компании подведены итоги конкурса учащихся железнодорожных школ

Компания подвела итоги шестого конкурса на лучшее сочинение о железнодорожном транспорте среди учащихся школ ОАО «РЖД».

В общей сложности в конкурсе приняли участие 8 тыс. человек. В дорожные конкурсные комиссии школы направили более 1,5 тыс. сочинений, из которых только 194 работы дошли до финала. В жюри вошли представители руководства ОАО «РЖД», Роспрофжела, Минобрнауки и преподаватели-словесники.

Сергею Ржаницыну из Новокузнецкой школы-интерната № 19 удалось совместить любовь к девушке, железной дороге и будущей профессии. Молодые люди с разных дорог познакомились на одном корпоративном проекте, а продолжить знакомство смогли уже на другом. «На проекте «Открытые двери Компании» должны встретиться будущие выпускники школ трёх дорог: Западно-Сибирской, Красноярской и Восточно-Сибирской. Проект грандиозный, насыщенная программа. Но я уже не слышал ничего и ничего. В голову стучало: ВСЖД, ВСЖД, ВСЖД! Сердце бешено колотилось. Вы не поверите, но я взмолился: «Железная дорога! Сотвори чудо, ведь ты всё можешь! Сделай так, чтобы моя Алина тоже приехала сюда!» Вам может это показаться смешным, но в тот момент я искренне верил, что железная дорога может совершить чудо», – написал Сергей. Как следует из дальнейшего рассказа, чудо случилось – молодые люди встретились и условились больше не терять друг друга из виду: «Больше мы не потеряемся. Адрес будет общий: СГУПС, факультет «Управление процессами перевозок».

Автор стал лауреатом второй степени. Саму Новокузнецкую школу-интернат, в которой учится Сергей, компания тоже отметит – в этом году здесь подготовили наибольшее количество лауреатов конкурса. «Кузница талантов» получит от РЖД 300 тыс. руб.

«Наша школа принимает участие в конкурсе все шесть лет, – рассказала «Гудку» директор школы-интерната Ирина Пугачёва. – Я работаю здесь пять лет, и конкурс сочинений был первым, с чем я встретилась, – вокруг него царил оживление и среди ребят, и среди педагогов. Наши ребята уже побеждали – два года назад выпускник занял первое место в своей группе, в прошлом году девочка стала лауреатом третьей степени с сочинением о своей бабушке».

Старт конкурса в интернате дают на первом педсовете в августе, ещё до официального письма из РЖД. «А детей призываем участвовать на первом общешкольном собрании. В подготовке принимает участие вся школа – мы водим ребят на экскурсии на железнодорожные предприятия, библиотекарь готовит тематические занятия,



ФОТО: АНЖЕЛ ЖАНЬ

которые могут помочь детям определиться с темой, советует литературу, возможные темы для сочинения разбирает психолог. Ребята ищут полезную информацию в Интернете, привозят впечатления с каникул, обсуждают новые идеи – пища для размышлений есть всегда. Конкурс этого года прошёл, только подведены итоги, но уже сейчас следующий конкурс будоражит умы ребят. На днях десятиклассница предложила оригинальную идею, которую будет развивать уже в новом году», – говорит Ирина Пугачёва.

Порой сочинения перерастают в нечто большее. Например, недавно в адрес школы-интерната № 19 пришёл диплом Всероссийской заочной конференции школьников, где новокузнецкие ребята представляли работу «Влияние комнатных растений на пассажиров железнодорожного вокзала» – сначала это было конкурсным сочинением, а потом стало исследовательским проектом. Школьники наладили контакт с начальником вокзала, теперь отлично разбираются в комнатных растениях, их влиянии на здоровье.

Призёров конкурса ждут ценные призы от компании: лауреаты I степени получают цифровые видеокамеры, занявшие второе место – портативные видеоплееры, а

За темой конкурсного сочинения далеко ходить не надо – только к папе на работу

бронзовым призёрам достанутся сотовые телефоны. Остальных финалистов отметят дипломами и подарками. Выпускники получили свои награды на выпускных

вечерах, а остальных ребят наградят на торжественных линейках в День знаний 1 сентября.

Ирина Заверняева

Справка «Гудка»

Лауреаты конкурса на лучшее сочинение о железнодорожном транспорте:

I степени

Михаил Парфенюк, школа-интернат № 3, Ртищев

Дарья Прокураина, школа № 39, Росоши

Артём Михалаке, школа-интернат № 8, Астрахань

II степени

Тимур Беликов, школа-интернат № 22, Улан-Удэ

Илья Морозов, школа-интернат № 10, Смычка

Марина Аргаузова, школа № 44, Талица

Бирюкова Елизавета, гимназия МИИТа, Москва

Маргарита Вдовина, школа № 41, Лиски

Сергей Ржаницын, школа-интернат № 19, Новокузнецк

III степени

Анатолий Козырских, школа № 45, Карталы

Арина Рыбалова, начальная школа-детский сад № 67, Челябинск

Алексей Федянин, школа-интернат № 19, Новокузнецк

Александра Колчева, школа-интернат № 4, Елец

Дмитрий Копысов, школа № 43, Тобольск

Виолетта Тихонова, лицей-интернат № 5, Красный Кут

Мария Лиханова, школа-интернат № 1, Котлас

Алина Шеремета, школа-интернат № 29, Уссурийск

Оксана Шишлянникова, школа № 47, Инголь

Медицина

В синих тапочках

Прокуроры выступают против продажи бахил

В подмосковной Дубне в муниципальной поликлинике, стационаре и женской консультации недавно появились автоматы по продаже бахил, однако прокурорская проверка признала торговлю бахилами незаконной. С подобной практикой сталкиваются и в других городах страны.

По мнению и.о. прокурора Дубны Елены Ивановой, персонал больницы навязывает населению дополнительную услугу, тогда как по законодательству обеспечение пациента индивидуальным комплектом белья (простыни, пелёнки, бахилы) возложено на само медучреждение.

Это не первый случай запрета – подобные предписания уже выносились медучреждениям Кемеровской области, Ставропольского края и других регионов.

По мнению председателя Общества защиты прав потребителей Михаила Аншакова, «существуют санитарные нормы, которых обязаны придерживаться посетители медучреждений. Если перед врачом стоит выбор – пустить или не пустить пациента в грязной обуви в кабинет, он имеет право отказать в приёме». Но если пациент пришёл со сменной обувью, требование, чтобы он приобрёл бахилы, будет нарушением.

Предписания прокуроров вызывают недоумение и у пациентов, и у врачей. Тверячка Мария Семенцова бахилы покупает сразу по несколько пар. «Мы с сыном ходим на лечебную физкультуру в поликлинику, в зале дети занимаются босиком, а чтобы дойти до кабинета, раньше приходилось переобуться в тапочки. Это неудобно, ведь на занятия мы идём после работы и дetsада и форму прихо-



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖОБИЧ

дится брать с утра. Бахилы облегчили сумку», – говорит она.

Заместитель главврача дорожной клинической больницы на станции Саратов-2 Людмила Ефимова также считает, что продажа бахил удобна и пациентам, и их посетителям, и медикам. «У нас бахилы стоят два рубля – вполне доступно, и не нужно их искать по аптекам, – рассказала она. – Пациенты только рады – не приходится носить с собой тапочки. Без сменной обуви мы не сможем пустить человека в больницу, в отделение – это будет нарушением санэпидрежима. Если посетитель не хочет покупать бахилы, ему никто их не навязывает: пусть приносит тапочки. Больница продаёт бахилы не для прибыли – больших денег с них не заработаешь, а для соблюдения санитарных норм. Но если других проблем в здравоохранении у нас нет, тогда пусть борются с бахилами».

Ирина Заверняева

Вопрос дня

Убережёт ли от мошенников обратная ипотека (выдача кредита под залог квартиры клиента, которая после его смерти отойдёт банку)?

Сергей Тимофеев, начальник Россошанской дистанции электроснабжения:

– Я думаю, что такая рента не будет застрахована от мошенников. Даже если контролирующие органы будут следить за воплощением проекта обратной ипотеки в жизнь, то это может только уменьшить риски, но не исключить их совсем. Мошенники найдут лазейку в законах. Помоему, поддерживать пенсионеров надо иначе, без необходимости с их стороны рисковать. Можно разработать другую государственную программу. Например, увеличивать пенсию не только в плановом порядке, но и индивидуально. Дожил человек до 70 лет – получи прибавку, за 80 перевалил – ещё прибавку, да побольше!

Сергей Максимов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель:

– Вряд ли даже охраняемая государством рента сможет изменить полукриминальную ситуацию на рынке недвижимости. Чиновничий аппарат – отдельные его представители – уже дискредитировал себя в глазах простых граждан. Поэтому надеяться на государственную защиту не приходится. Схема обратной ипотеки выгодна только владельцам лишнего жилья, когда у одной семьи в собственности находятся две-три квартиры. Обычно пенсионеру невыгодно расставаться с недвижимостью, если у него есть наследники. Зачем же? Они ведь тоже заинтересованы в жилье. И если у них уже есть своя квартира, тогда жильё родителей может быть сдано в обратную ипотеку. Другой вариант. Если у пенсионера большая квартира и он не сможет оплатить налог на недвижимость, тогда ему проще обменять свою квартиру на однокомнатную или меньшей площади. А на разницу жить вполне безбедно.

Ольга Воробьёва, председатель профкома дистанции пути Горький-Московский:

– Государство не сможет полностью защитить потребителя обратной ипотеки от мошенников. А им уже известно гораздо более чем «сорок два способа», как обмануть людей в квартирном вопросе, тем более пожилых. Даже если идти честным путём, всё равно задумано с ипотекой хитро: получается, что пенсионер, прежде чем получить даже часть кредита, для начала свою квартиру отдаёт в качестве залога в банк. И человек попадает в любом случае в кабалу, ведь банки в нужный момент могут поднять процентную часть по кредиту. В договорах это право за ними всегда прописано.

Если пенсионер, взявший кредит, умирает, то банк сделает всё возможное, чтобы ничего не возвращать наследникам: он опутает заём комиссионными и процентами. И потом наследник долго и, возможно, безуспешно будет оспаривать право собственности в суде.

Так что, по моему убеждению, обратная ипотека опасна. Что делать? Жить по средствам! А пенсионерам, имеющим своё жильё, ни при каких обстоятельствах нельзя с ним расставаться или отдавать его под залог. Это первый шаг к тому, чтобы его лишиться.

Олег Подошвелёв, начальник эксплуатационного локомотивного депо Амурское:

– Думаю, вряд ли эта схема убережёт пожилых людей от жуликов. Сейчас ведь бесовски много обманывают стариков. Телевизор посмотришь – такое происходит едва ли не каждый день. Пенсионеры легко поддаются внушению, очень доверчивы. Аферистам только это и надо. Нечистые на руку люди есть повсюду, даже в солидных организациях. Поэтому даже когда запустят эту обратную ипотеку, нет гарантии, что деньги, предназначенные старику, попадут именно к нему. По крайней мере, если не всю, то часть суммы кредита путём хищений скорее всего прикарманят ловкачи. Найдут способы.

Дмитрий Бартенев, начальник отдела судебно-арбитражной работы юридической службы:

– Данная ситуация создаст конфликты между пенсионером и его родственниками относительно наследства. Подписав договор с банком, пожилой человек лишает наследников имущества. В свою очередь, банки вряд ли будут заинтересованы в поддержании достойной жизни пенсионера, другое дело – недвижимость. Очень много возникает вопросов к этому проекту. Старшее поколение надо беречь другим, более прозрачным способом, как это принято за рубежом. Увеличить пенсию, обеспечить бесплатными лекарствами, на приобретение которых тратится основная часть скудного бюджета пенсионера. Государство должно выделять аптекам дотации, не повышая цены на продовольствие, а не придумывать сомнительные методики поддержания пенсионеров.

Регулирование

Вето на энергию

Детям запретили покупать тонизирующие напитки

Несовершеннолетним гражданам придётся искать новые способы энергетической подпитки: прививные напитки с большими дозами кофеина им могут и не продать.

В Госдуму внесли законопроект об ограничениях продажи и распития безалкогольных энергетических напитков. В документе предлагается не только запретить продажу их несовершеннолетним, но и изъять из продажи у детских, образовательных и медицинских заведений, физкультурно-оздоровительных и спортивных комплексов, а также на всех видах общественного транспорта и в организациях культуры.

Как пояснил «Гудку» член комитета по экономической политике и предпринимательству Виктор Звагельский, основным тонизирующим элементом в энергетиках является кофеин синтетического происхождения. Допустимое суточное его потребление – не более 150 мл, а содержание кофеина в энергетиках обычно составляет верхний допустимый суточный уровень – до 320 мг/л.

Более того, он рассказал, что сведения о наличии тонизирующих веществ в энергетических напитках намеренно



ФОТО: СЕРГЕЙ ЖОБИЧ

Подростков хотят отлучить от энергетиков

пишутся плохо читаемым мелким шрифтом, не привлекающим внимания. «По данным медиков, у многих потребителей энергетиков формируется зависимость от них, что зачастую приводит к обострению протекавших до этого скрытых психических заболеваний», – заключил он.

Однако ответственный секретарь Ассоциации врачей частной практики Алексей Самошкин считает, что проблему необходимо решать другими способами. «Если законопроект примут, то с прилавков можно убирать и всю газировку – ведь и в ней тоже содержится кофеин, – поделился эксперт. –

Больше всего вредных и тонизирующих веществ содержится в газировках тёмного цвета». Глубоких исследований о вреде энергетиков пока не проводилось.

«Если вы обратите внимание, то заметите, что все споры вокруг этих напитков – это лишь борьба торговых марок», – считает Алексей Самошкин. А зависимость от энергетиков возникает не физическая, а носит психологический характер.

«Такая же зависимость может возникнуть от любого продукта питания, в том числе от обычного чая или кофе», – добавил он.

Наталья Назарова

Новости спорта

Португальский машинист

Новым главным тренером футбольного «Локомотива» назначен 48-летний португальский специалист Жозе Коусейру. Контракт с ним подписан на два года, и Коусейру уже приступил к работе. В ближайшее время будет сформирован и новый тренерский штаб. Прежде Коусейру работал в таких клубах, как португальские «Альверка» и «Витория», «Порту», «Белененсиш». Он становился серебряным и бронзовым призёром чемпионата Португалии. В августе 2006 года был назначен тренером молодёжной сборной Португалии, с которой успешно преодолел барьер отборочного раунда чемпионата



Новый наставник московского «Локомотива» приехал из лиссабонского «Спортинга»

Европы, в стыковых матчах по сумме двух встреч обыграв сборную России. В послужном списке Коусейру значатся литовский «Каунас», сборная Литвы и турецкий «Гаязиантеспор». С февраля этого года и до конца сезона он исполнял обязанности главного тренера в лиссабонском «Спортинг».

Рядом с трон

Мария Шарапова в финале Уимблдонского турнира проиграла чешской теннисистке Петре Квитовой, для которой этот успех стал пока самым большим в карьере. Накануне финального матча Шарапова считалась явным фаворитом. Она и Уимблдон уже выигрывала, и в этом сезоне выступает солидно, и вообще гораздо опытнее, и титулов у неё гораздо больше, чем у соперницы. Квитова же пока турниров Большого шлема не выигрывала. Но в этом году она выступает сильно, о чём говорит и её нынешнее восьмое место в мировом рейтинге. Впрочем, начала чешская теннисистка неважно – отдала свою подачу. Казалось, Шарапова без проблем выиграет свой второй титул на Уимблдоне. К тому же большинство болельщиков переживали именно за неё. Да и жених Марии известный словенский баскетболист Саша Вуячич эмоционально болел за свою возлюбленную на трибуне центрального корта. Но после удачного первого сета мяч стал валиться у Шараповой из рук. Масса ошибок, неуверенная подача – всего этого в её действии было в избытке. Квитова же продемонстрировала блестящий теннис. И даже когда во втором сете Мария смогла сравнять счёт, сделав его 2:2 и подарив себе шанс, чешка не сломалась и довела-таки встречу до победы – 6:3, 6:4. «Квитова во время финала была уверена в себе, – рассказала после награждения Мария. – Она понимала, что даже в случае поражения ничего не теряет, и потому играла расслабленно. К тому же она левша, и играть против неё неудобно. В итоге Петра использовала своё преимущество и играла действительно хорошо на протяжении всего матча». Кстати, победа Квитовой стала не единственным успехом чешских спортсменов на Уимблдоне. Победительницами в женском парном разряде стали чешка Квета Пешке и словачка Катарина Среботник, которые обыграли в финале немку Сабин Лисицки и австралийку Саманту Стосур со счётом 6:3, 6:1.

Шведские секунды

Представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Екатерина Мартынова стала победительницей крупного международного легкоатлетического турнира, который прошёл в шведской Соллентуне. Мартынова уверенно выиграла забег на 1500 м, установив при этом рекорд соревнований и улучшив личное достижение – 4 минуты 4,64 секунды. Её результат также стал лучшим в нынешнем сезоне в стране. Второй финишировала россиянка Олеся Сырьева (4.6,68), третьей – украинка Анжела Шевченко (4.7,26). Позади остались спортсменки из Австралии, Финляндии, Швеции, Великобритании и Эфиопии.

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», Роспотребнадзор. Индекс 500119 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)
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф
Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чечаловин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович /Научный редактор: Анатолий Хадоровский
Номер вёл Валерий Погорелый.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (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 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | 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: 4 июля 2011 года
Номер: 113 (24833) | Тираж: 148328 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 18.05
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-00016] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кисловодске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Память

Хозяин кукольного дома

Спектакль Мастера занесён в Книгу рекордов Гиннесса

Даже те, кто никогда не бывал на его спектаклях, знают, что этот кукольный театр создал великий Образцов. «Во всём мире нет другого Образцова, – говорил Корней Чуковский. – Он сам изобрёл свою профессию, сам создал целую отрасль искусства, и его куклы, по-моему, талантливее многих живых артистов».



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Сергей Владимирович Образцов родился 110 лет назад, 5 июля 1901 года, в семье академика Владимира Николаевича Образцова, видного учёного, профессора Московского института инженеров железнодорожного транспорта.

Можно себе представить, сколько огорчений в семье профессора вызвало решение сына пойти не по стопам отца, а податься в актёры. Больше того – стать кукольником, чуть ли не ярмарочным скоморохом.

Тайны актёрской профессии он постигал в МХТ, играя в двадцатые годы с Иваном Берсеневым, Софьей Гиацинтовой, Серафимой Бирман. Затем, увлечшись куклами, приобрёл известность как пародист. На эстраде Сергей Образцов появлялся с маленькой ширмой и забавными игрушечными персонажами, которые в его руках проделывали настоящие чудеса. Очевидцы рассказывали, что аудитория буквально стонала от хохота, когда его куклы исполняли интермедии, романсы и оперные арии.

Тяга Сергея Образцова к этому жанру была столь велика, что в 1931 году ему удалось создать Театр кукол. Свой первый спектакль «Джим и Доллар» он выпустил 17 апреля 1932 года. Театральной сенсацией 1936 года назвали критики карнавальное представление, поставленное на основе сказки «По щучьему велению». Ярким, завораживающим зрелищем для взрослых стала и «Волшебная лампа Аладдина» (1940). Эти три спектакля, по словам Образцова, были для его театра, как «Чайка» для МХАТа.

Московские старожилы помнят, что до 1970 года кукольные представления шли



ФОТО: РИА НОВОСТИ

Спектакль «Необыкновенный концерт» более 10 тысяч раз прошёл с аншлагами

на площади Маяковского в небольшом двухэтажном здании, где много лет назад находился кинотеатр «Европейский», потом – Четвёртая студия МХТ. Когда в 1937 году оно перешло к Образцову, он организовал в нём уникальный музей. «Прежде чем поднимется занавес, люди должны увидеть кукол в витринах, ещё не оживших, сильнее будет эффект», – считал мудрый волшебник Образцов.

В старом здании и возник в 1946 году его самый знаменитый шедевр – «Необыкновенный концерт», занесённый в Книгу рекордов Гиннесса (по числу представлений, переваливших за десять тысяч). Сначала он назывался «Обыкновенный концерт». Но однажды кто-то из высокопоставленных чинов усмотрел в нём «огульную» критику всей советской эстрады и «Обыкновенный концерт» превратился в «Необыкновенный», то есть нетипичный. Однако в целом спектакль удалось сохранить неизменным, в том числе реплики конференсье Эдуарда Алломова, многие

из которых в исполнении Зиновия Гердта стали крылатыми:

«У роляя – то же, что было раньше».

«Держайте, маэстрочки, чтоб талантливо было, а я пойду немножко покурю».

«Молодой, холостой, незарегистрированный».

Когда популярность образцовских спектаклей резко подскочила, и уютный, но небольшой зал на площади Маяковского уже не мог вместить всех желающих, Сергей Владимирович добился разрешения на строительство нового театра на Садовом кольце. Эталонного по тем временам – сложный раздвижной занавес, трансформирующиеся стены зала, позволяющие «окружить» зрителя куклами, «бегущий» звук. В том, что здание построили в рекордно короткие сроки, проявился «образцовский» характер – жёсткий, требовательный.

«Я очень гордилась, что он был гражданином, – рассказывает внучка Образцова Екатерина, режиссёр театра. – В тяжёлое сталинское время он чуть ли не единственный под-

Кинофестиваль

Прорыв справедливости

В Москве раздали «Святых Георгиев»

33-й Московский кинофестиваль под занавес порадовал очередным десантом мировых знаменитостей в лице немецкого режиссёра Вернера Херцога, британской актрисы Хелен Миррен и голливудской звезды Энди Макдаугэлл.

Херцог, про эксцентричность которого даже снят документальный фильм «Вернер Херцог ест свой ботинок», дал мастер-класс, а Миррен представила новейший голливудский фильм «Расплата».

Но перед этим получила приз «Верю!» за верность принципам школы Станиславского. Главную награду – «Золотого Святого Георгия» – получила испанская картина «Волны» ре-

жиссёра Альберто Мораиса. Она снята на важную для Испании тему – Гражданской войны.

Ещё накануне подведения итогов мы спросили у председателя жюри основного конкурса Джеральдин Чаплин, считает ли она, что назначение кино – рождать идеалы.

– К сожалению, кино никогда не могло изменить мир. Но оно может изменить наш взгляд на мир.

– Не могли бы вы сказать о том, что вас сегодня беспокоит?

– Есть одна вещь, которая меня действительно тревожит, – это справедливость.

Фильм «Волны» как раз пытается восстановить справедливость. «Я снял фильм для

тех, – рассказал 34-летний Альберто Мораис, – кто оказался в то ужасное время в лагерях. И для их родственников, которые до сих пор не находят понимания со стороны общества: в стране стали забывать, кто такой Франко». Актёр Карлос Альварес-Навоа, исполнивший в «Волнах» главную роль, получил за неё «Серебряного Георгия».

Лучшей актрисой ММКФ была названа Урсула Гравовская, сыгравшая в ленте «Йоанна». Печальную и потрясающую картину о холокосте и невозможности справедливости польский режиссёр Феликс Фальк считает главной в своей жизни.

Специальный приз жюри получил входивший в основной

конкурс фильм «Шапито-шоу» Сергея Лобана. Картина, несмотря на серьёзные вопросы об отсутствии в нашей жизни подлинных чувств и героев, получилась по-клоунски яркой. Мы поинтересовались у Сергея Лобана его мнением о фестивале.

– Что, кроме хорошего, я могу про него думать? Праздник!

На фестивале показано 380 фильмов, их посмотрели 60 тыс. зрителей. И 30 тыс. посетили российскую программу. Закрывавший её Никита Михалков сказал, что это не просто успех, а прорыв: «Фильм Андрея Звягинцева «Елена» по просьбам зрителей пришлось показывать дважды».

Людмила Петрова

Инициатива

Всё по-взрослому

МВД хочет запретить сувенирные деньги

За изготовление «игрушечных» купюр будут штрафовать на 50 тыс. руб.

МВД подготовило поправки в закон «О Центральном банке» и в Кодекс об административных правонарушениях, вводящие ответственность за копирование бумажных банкнот в масштабе более 75% и менее 125% (то есть похожих по размеру на настоящие). За это грозит штраф до 5 тыс. руб. для граждан и до 50 тыс. руб. для коммерческих предприятий. Сами купюры и копировальная техника подлежат конфискации.

Как рассказал «Гудку» представитель главного управления экономической безопасности МВД Андрей Пилипчук, в последние годы различные компании используют копии банкнот в рекламных целях. Чаще всего купюры достоинством 1 тыс. и 5 тыс. руб. Сувенирные деньги можно купить практически в каждом киоске. Несмотря на то что эти купюры отличаются от настоящих, мошенникам всё равно удаётся раскладывать такими деньгами в магазинах, на рынках и в кафе.

Маргарита Верховская

Ответы на кроссворд за 1 июля

по ГОРИЗОНТАЛИ:

5. Парламентёр. 8. Остановка. 13. Сбыт. 14. Воск. 15. Голубизна. 16. Ярмо. 17. Неуд. 18. Вата. 19. Трус. 20. Дело. 22. Цель. 23. Раскаание. 24. Писк. 25. Нина. 26. Атмосфера. 31. Изобретение.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Ярус. 2. Дама. 3. Перо. 4. Штык. 6. Кибернетика. 7. Отступление. 8. Отговорка. 9. Толстосум. 10. Небо. 11. Воззрение. 12. Авансцена. 21. Маис. 27. Трон. 28. Охра. 29. Фата. 30. Ринг.

