

## 5. | ДИСКУССИЯ

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

4 июля 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 113 (24833) E-MAIL: [GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

## 6. | МАСТЕР

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



## 7. | СМЕНА

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

## 8. | История

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

## | 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, сдвинуть 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 устанавливали стеклопакеты, обрёкшие миллионы пассажиров на езду в «душегубках», а также и те, ктоставил 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

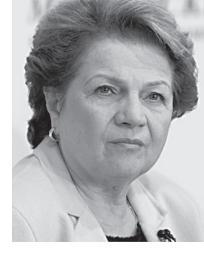
# 265

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 УТВЕРЖДЁННЫМ В ГРАФИКЕ ЛИБО УВЕЛИЧИВАЕТ КОЛИЧЕСТВО ВАГОНОВ В СОСТАВЕ ПОЕЗДА.

## Блиц

## Безбарьерная среда

В МОСКОВСКОМ ЭКСПОЦЕНТРЕ ПРОШЛА ПЕРВАЯ ВЫСТАВКА РЕАБИЛИТАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНОЛОГИЙ



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, подъёмники, 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 подъёмниками 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 оснащенный подъёмниками. 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, предназначенный для создания удобной инфраструктуры (в том числе транспортной) для людей с ограниченными возможностями, составит 42 млрд руб.

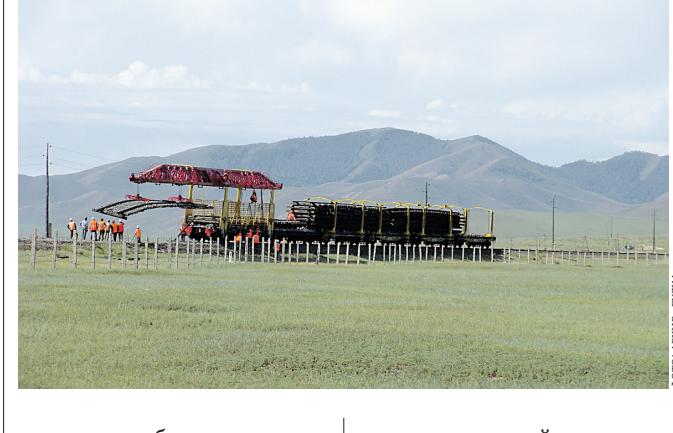
БЕСЕДОВАЛ  
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НЕОВОДИМО ФОРМИРОВАНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ФИНАНСОВЫХ РССРСРОВ.

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.

«К сожалению, в первую очередь необходимо реализовать комплекс мер по наполнению уставного капитала. Нам было очень важно зафиксировать в сегодняшних решениях положе-



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.

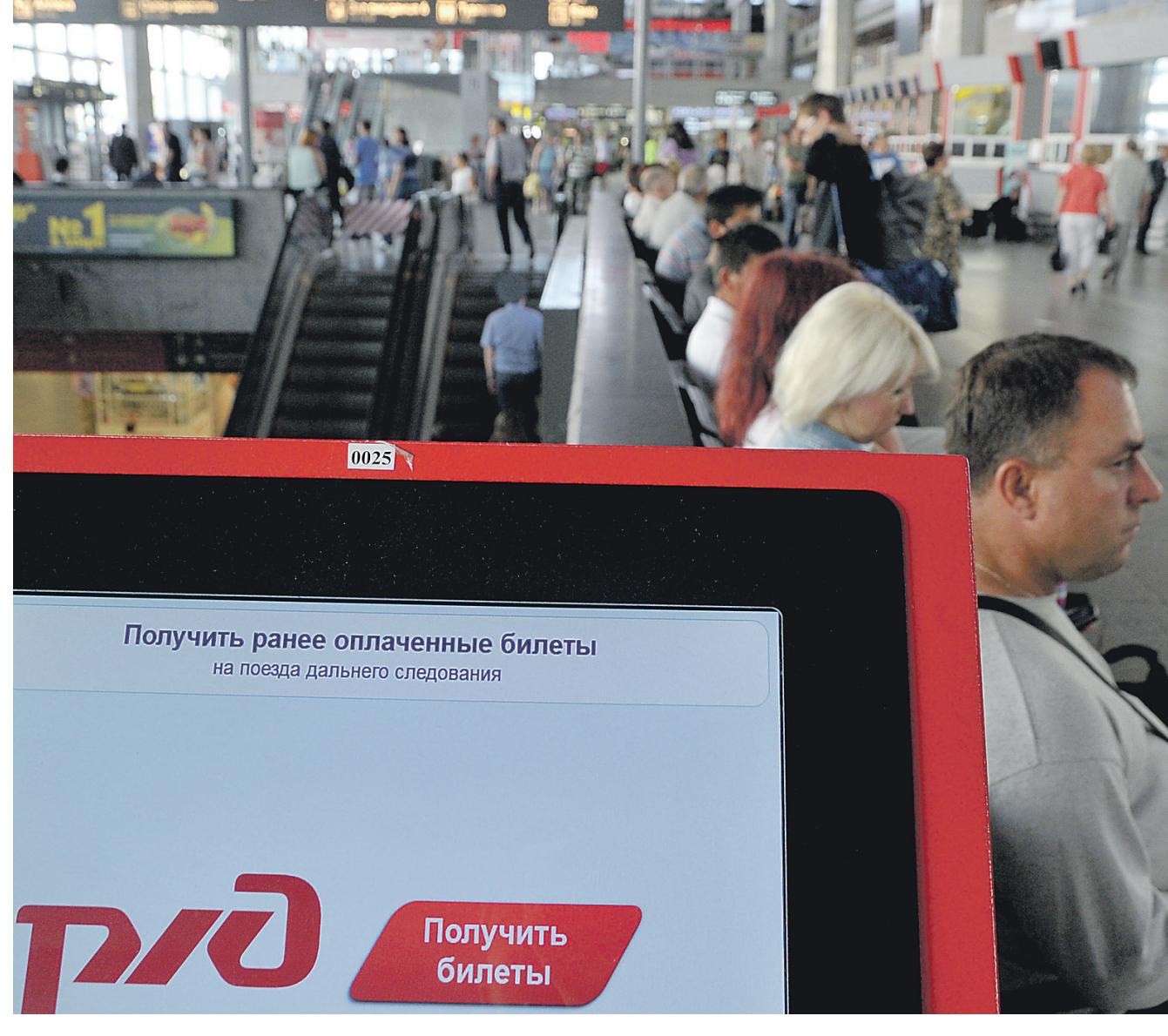
Между тем, как отметил Вадим Морозов, ОАО «РЖД» действительно оказало весомую поддержку железнодорожной отрасли соседней страны, а все договорённости выполнялись. Это и предоставление услуг по организации движения поездов на участке Наушки – Улан-Батор локомотивами и бригадами Восточно-Сибирской дороги, 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

## Конкуренция

## Разные цены

ФАС ПОПРОБОВАЛА СЕБЯ В РОЛИ ЮРИДИЧЕСКОГО КОНТРОЛЁРА



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 терминалного 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.

«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».

«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

## 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 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.

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.

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.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

Это не значит, что такого не наблюдается в смежных отраслях», – считает Сергей Литвиненко.

## ДИАЛОГ

## Юбилей как повод для беседы

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РОССИИ Владимир Путин в рамках мероприятий, посвящённых 350-летию добровольного вхождения Бурятии в состав Российской государственства, встретился с руководителями промышленных предприятий республики.

Управляющий директора ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод» Леонида Белых беспокоит демографическая ситуация: «Я руководжу 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 Паньшин 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 Паньшин. Насчёт «перевеса» премьер заметил, что тогда этот участок федеральной трассы надо укреплять, и попросил министра транспорта Игоря Левитина подумать над этим.

Зашла на встрече 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 – Узин. 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

## Развитие

## Арифметика сотрудничества

&gt; 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 появление 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-Толой и рассматривает реализацию этого проекта как ресурсообеспечение проектов развития железнодорожной инфраструктуры Монголии», – сообщил Вадим Морозов. По его словам, программа модернизации, безусловно, востребована, нуждается в дополнении реальными инвестициями и в скорейшей их реализации.

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

## Тем временем



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 железнодорожниками складываются великолепные от-

ношения. Свидетельством тому и недавно совместно построенный вокзал на станции Заудинский, подготовка к юбилейным мероприятиям – 350-летию добровольного вхождения Бурятии в состав Российской государственства. 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».

«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 (оплачиваются 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.

## ЧП

## Подвёл груз

Сход вагонов обошёлся без жертв и вреда окружающей среде



ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПРИЧИНА СХОДА ВАГОНОВ ДВУХ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОНЕ ОНОХОЙ – ТАЛЫЫ 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 Тишицана. 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 движение по Транссибирской магистрали в обоих направлениях было приостановлено.

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.

О позды в аэро- и 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

## 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
<b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
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
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
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
<b>БАЛАНС (сумма строк 190 + 290)</b>	<b>300</b>	<b>1 157 184</b>	<b>919 864</b>

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>			
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
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Итого по разделу IV	590	–	–
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
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 организаций	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
<b>БАЛАНС (сумма строк 490 + 590 + 690)</b>	<b>700</b>	<b>1 157 184</b>	<b>919 864</b>
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 ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ  
за 2010 год

Показатель	Код показателя	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
1	2				

# 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

&gt; 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 отправлению 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 реальными сроками прибытия. На практике время окончания формирования поезда слабо поддаётся прогнозам и определяется только при входе на этот процесс, что приводит к простоте 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, межпоеездные и стационарные 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 простое 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 электрической или тепловой энергии или топлива на тягу поездов.

В добавление к этому нельзя не сказать об инновационной системе управления сортировочной станцией (ИТАУР), где и зарождаются твёрдые «нитки» графика. Система отрабатывается 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 с прикреплением локомотивов и локомотивных бригад и диспетчерским контролем выполнения планов на



ногого 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 возможны какие-то разнотечения, 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 планом 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, грузовладельцев и других действующих в этой сфере компаний..

— Мне кажется, двух мнений 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 грузовладельцев, 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 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 полигонов внедрения новой технологии. Нет сомнений, что 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

## 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 грузовладельцев. Имея доступ к такой базе данных, они смогут эффективно встроить собственные стратегии в новую модель перевозок. Кроме того, в ближайшем будущем будут профинансированы работы по совершенствованию существующей информационной базы с разбивкой по отправкам, клиентам, периодичности, объёмам отправки и т. д. В результате мы получим десперсную алтернативу, скажем так, советским механизмам.

— По всей вероятности, практический опыт реализации подобной формы работы в условиях рыночной экономики можно перенести на зарубежных партнёров. Насколько это было использовано?

— Действительно, достаточно обширная практика наработана у таких лидеров в сфере железнодорожного транспорта, 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 или не одну лекцию, поскольку их опыт работы по твёрдым «ниткам» графиков в этом году показал высокую эффективность отечественных технологий и квалификацию наших специалистов.

## И учимся, и учим

— Нередко то, что хорошо было в теории, по целому ряду причин, оказывается, плохо применяется на практике. Как вы оцениваете готовность отрасли к переходу на новые методы управления перевозками?

— Вы знаете, я бы не стал приписывать 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. 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. При этом доля

Хочу подчеркнуть: это только первый шаг, ведь система работала в период отладки. Многое пришлось настраивать буквально вручном 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 сеть. 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.

Инноваций эксперимента является и то, что впервые график движения грузовых поездов рассчитывается с учётом максимальной энергетической эффективности ведения поезда. Данную технологию мы третий год с успехом применяем в пасажирском 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 компаний и простого работника совпадают полностью. Повысилась дисциплина, управляемость, меньше стало непроизводительного расходования ресурсов. Люди это видят и понимают. Уверяю, 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 дивизионами, 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 поездов 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-

не один десяток миллионов рублей. География внедрения энергооптимальных расписаний движения пассажирских поездов в текущем году расширится до Западной Сибири, а на Юго-Восточной железной дороге по энергооптимальным расписаниям пойдут поезда на тепловозной тяге.

## ПРОБЛЕМЫ С МОТИВАЦИЕЙ

не будет

— Не сыграет ли здесь роль своеобразного тормоза наш пресловутый человеческий фактор? Ведь практическое внедрение зависит от конкретных специалистов, от которых требуются новые знания, навыки и умения, более того, даже иное отношение к работе, к самому понятию «график».

— Я уверен, что сотрудники РЖД не станут таким тормозом, и считаю в этом плане очень показательным опыт Южно-Уральской железной дороги. Да, здесь имели место отдельные нестыковки и даже некоторое недопонимание, но это сугубо рабочие моменты,

основе динамической модели совершающихся 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 применяется на практике. Как вы оцениваете готовность отрасли к переходу на новые методы управления перевозками?

— Вы знаете, я бы не стал приписывать 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

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

В досье

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

Станция	Отправление (%)	Проследование (%)
ОКТ	28,8	6,8
КИМ	50	44,4
МОСК	59,8	13,1
ГОРКИ	55,1	10,8
СБР	34,6	6,5
С-КАР	58,9	21,6
Ю-ВОСТ	72,1	38,1
ПРИВ	43	24,1
КБШ	60,3	21,5
СНЕРГ	52,7	5,5
Ю-УР	65,9	27,8
З-СИБ	58,1	19,1
КРАСН	67,5	27,6
В-СИБ	39,1	31,9
З-АБ	33,9	12,6
ДОСТ	8	3,9

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

День	% отправление	% проследование
16	54	41
17	60	38
18	62	34
19	66	32
20	64	30
21	68	29
22	70	28
23	76	26
24	80	24
25	86	21
26	94	14
27	91	12
28	93	9
29	91	9
30	98	11

Выполнение графика движения грузовых поездов по проследованию по диспетчерским участкам полигона

День	% проследование	% проследование не по расписанию
16	45	55
17	45	57
18	45	57
19	40	53
20	45	52
21	41	50
22	41	48
23	41	48
24</		

# НА ПОРОГЕ ВНЕДРЕНИЯ

С 22 сентября 2011 года вступают в силу новые Правила технической эксплуатации железных дорог, утвержденные 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 пассажирских железных дорог, открытых для общего пользования», «Положение по сигналам», «Правила по службе подвижного состава и тяги», «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 введен дополнительный, четвёртый, раздел – о приеме на работу и технической проверке знаний работников.

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

## Каждая новая редакция

основного документа  
железнодорожников учитывала  
технические нововведения  
или экономические перемены

указах, 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 колесных пар был изменен 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, приведенные 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.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ

### Единые для всех

ОбЩИЕ НОРМЫ НУЖНЫ НА ВСЁМ «ПРОСТРАНСТВЕ 1520»

Андрей Волков,  
начальник  
департамента  
безопасности  
движения ОАО  
«РЖД»



требования предполагалось включить в обновленные 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 (колея 1520)».

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, утвержденных 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 железнодорожных дорог.

В марте 2007 года после ряда совещаний в Дирекции совета по железнодорожному транспорту была выбрана следующая модель правового регулирования: совет глав правительства стран СНГ принимает Соглашение об общих требованиях к содержанию и технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Документ обзывает стороны привести свою законодательство в области регулирования вопросов технической эксплуатации в соответствие с единными нормами, установленными Общими требованиями к содержанию и технической эксплуатации железнодорожного транспорта государств-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 достичь баланса международных и национальных интересов и гибкости регулирования, так как на уровне Общих требований были вынесены только основополагающие вопросы.

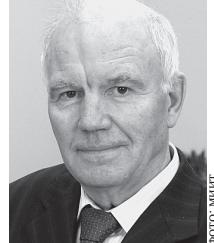
В конце мая 2009 года в Соши был подписан Меморандум о сотрудничестве железнодорожных администраций СНГ, Латвийской, Литовской и Эстонской республик в области обеспечения единства системы технического регулирования на «пространстве 1520». Документ предусматривал подписание международных договоров по 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,  
доктор МИИТа,  
к.т.н.



применены быть не могут, поскольку структура новых ПТЭ принципиально отличается от старых.

Что касается новых инструкций по сигнализации и движению, то они до сих пор Минтрансом не утверждены, а действующие редакции не могут применяться с новыми ПТЭ, поскольку не согласуются с ними. В частности, потому, что новые правила распространяются на железнодорожный транспорт общего и необщего пользования, а действующие инструкции – только на железнодорожный транспорт общего пользования. К тому же инструкции по движению пронизана цитатами из ПТЭ со ссылками на конкретные пункты, которые в новых правилах отсутствуют.

Сейчас действуют ПТЭ на любой вкус: есть правила, утвержденные МПС России, по которым живут магистральные линии, есть правила промышленного железнодорожного транспорта, утвержденные Минтрансом России; действуют еще полдюжины отраслевых ПТЭ промышленного железнодорожного транспорта: для ППЖТ, для транспорта предприятий металлургии, промышленности строительных материалов, есть они даже у промышленного транспорта МВД и у торфяников.

Да простят юристы мои правовую безграмотность, но, думается, когда новый документ приказом утверждается, то старый приказом отменяется должен.

Итак, ПТЭ есть. Теперь остальные кирпичи нужны. Надо утверждать все инструкции. Нужно чётко определить, кто за что отвечает. Нужно изучить все документы – и не вспыхах, а вдумчиво и неспешно. Нужно проверить знание документов миллионом железнодорожников. А тем, кто с первого раза не одолеет, – время дать на подготовку. Как же успеть к 22 сентября? Будь я большим начальником, я бы отодвинул ввод ПТЭ в действие на год, вспомнил бы июльский 2008 года проект приказа Минтранса, который требовал установить сроки введения в действие ПТЭ и инструкции по сигнализации после утверждения проекта инструкции по движению, изучение этих нормативных актов и проверки их знаний работниками и приведения в соответствие с их требованиями других нормативных актов и технической документации.

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 отзовётся в других.

Поэтому, когда приходит нужда в переработке одного документа, перерабатываются и другие из этой троицы, и вводятся в действие они одновременно.

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-

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 устанавливали 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 издан 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 проверка знаний тот или иной работник, указаны главы и пункты из ПТЭ и инструкций, которые он должен знать. Но названные документы

## ХАРАКТЕР

## Хранитель вокзала

Когда прорвало трубу, мастер первым бросился в воду

ВИТЕБСКИЙ ВОКЗАЛ в Санкт-Петербурге – это живая история. Достаточно сказать, что это первый железнодорожный вокзал России. Он был построен для железной дороги, связавшей Санкт-Петербург и Царское Село. Вначале это было деревянное здание, потом его сменило каменное. А в начале прошлого века возвели современное, в стиле модерн. К 300-летию города на Неве железнодорожники провели масштабную реконструкцию, вернув стадионному вокзалу исторический облик. Были восстановлены купол и окна фасада, лепной орнамент. заново декорирована мраморная лестница, пережившая тех, кто по ней когда-то ходил.

Мне всегда казалось, что на этом вокзале работают люди особенные и берегут они его как зеницу ока. Захотелось с ними познакомиться.

Начальник Витебского вокзала Константин Веселов и его заместитель Марина Развиловская даже не переглянулись и в ответ на просьбу назвать лучших членов коллектива одновременно произнесли имя Юрия Катаева, мастера производственного участка.

Задача Юрия Ивановича и двух десятков его подчиненных, в основном работающих посменно, на первый взгляд проста: обеспечить, чтобы всё на вокзале работало. Этому способствует установленный Катаевым порядок, при котором электрики, сантехники, плотники и прочие специалисты при необходимости помогают друг другу, делая общее дело.

Катаев на железной дороге уже 30 лет, раньше был на нервной,



Мастера Юрия Катаева в коллективе зовут просто Иванычем

как он говорит, диспетчерской работе, а с 2000 года трудится мастером производственного участка на Витебском вокзале. Но такова особенность этого мира, называемого железнодорожной, что на любой самой спокойной должности жизни хотя бы однажды даёт возможность показать, на что ты способен.

Лет семь назад такой шанс выпал и Катаеву. Телефонный звонок застал его дома ранним утром: прорвало трубу, вода затапливает подвал в вокзале. Когда он приехал туда, уровень холодной воды в подвале уже превысил человеческий рост, до потолка оставалось всего полметра. Надо было срочно перекрыть кран в нижней части затопленного помещения, и счёт шёл уже на минуты.

Юрий Иванович взял ключ и, обвязавшись крепкой верёвкой, конец которой остался у подчиненных, сам опустился в

*И на самой спокойной должности жизнь хотя бы однажды даёт возможность показать, на что ты способен*

воду. Может ли себе представить, каково было в ледяной воде, в кромешной тьме добираться до этого крана. С учётом того что ключ вырывался из рук и тонул, операция заняла примерно полчаса, но завершилась успешно. Течь перекрыли, вода выше не поднялась, и работе вокзала ничего не угрожало. Купание в ледяной воде, к счастью, обошлось без последствий для здоровья:

с днём рождения очередного именинника и вручил исполненную вокзальным художником поздравительную открытку. А в случае возникновения у кого-нибудь личных обстоятельств, требующих перенести дежурство в смену, старается пойти навстречу.

По отзывам коллег, он всегда выдержан и уравновешен, ему не свойственен повышенный

стремление к успеху. Извинение перед коллегами, вручение открытки – это не единичные случаи. Каждый день Юрий Иванович вспоминает о том, что в этот день в 1941 году на Витебском вокзале, наверняка видел его в замечательном фильме «Вокзал для двоих». Красоты он необыкновенной! Катаев и его команда специалистов всё делают для того, чтобы в одном из старейших в стране вокзальных комплексов пассажиры всегда чувствовали себя как дома.

Он неподдельном авторитете свидетельствует и то, как его между собой именуют работники. Они называют его просто по отчеству. И когда, к примеру, электрик слышит от сантехника: «Иваныч сказал сделать так», дополнительных разъяснений не требуется.

На первом месте у него работа, за неё Катаев искренне болеет, и в коллективе это хорошо чувствуют. Не засиживается в просторном кабинете, по несколько раз в день в радиостанцией в руке он обходит вокзальные этажи, фиксируя всё происходящее внимательным, жёстким взглядом ответственного человека. Он – настоящий хранитель вокзала.

Когда его удаётся разговорить, лицо Юрия Ивановича преображается неожиданной улыбкой. Особенно если речь идёт о добрых делах.

– Вот зачаста как-то с просьбами старушка-дачница. Дескать, помогите, сынки! Не попадает моя тележка в сделанные на лестнице металлические желоба, тяжело подниматься к электричкам. Вроде бы мелочь, но не отмахнулись. Как появился металлический желоб по размеру «колеи» её тележки. Благодарила. И нам, чего скрывать, приятно было.

Кто не бывал в Санкт-Петербурге на Витебском вокзале, наверняка видел его в замечательном фильме «Вокзал для двоих». Красоты он необыкновенной! Катаев и его команда специалистов всё делают для того, чтобы в одном из старейших в стране вокзальных комплексов пассажиры всегда чувствовали себя как дома.

Андрей Варюшин  
Санкт-Петербург  
Фото автора

лотерея железных дорог

ТИРАЖНАЯ ЛОТЕРЕЯ

по номеру железнодорожного билета

РЕЗУЛЬТАТЫ  
РОЗЫГРЫША

Тираж № 9 от 30.06.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея  
«Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
№ 5	xxxxxx xxxx01	169	1 007
№ 4	xxxxxx xxx925	13	6 546
№ 3	xxxxxx xx2951	1	85 105
№ 2	xxxxxx x61815	0	0
№ 1	2010651 851925	1	170 210
СУПЕРПРИЗ	6235843 256978	0	0
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			832 331

## 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 выигрышней 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 Рощинский 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 выигрышней можно ознакомиться на сайте [www.zdloto.ru](http://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)

## ФЕЛЬТОН

## Молоко за вредность



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

В силу своего пожилого возраста Григорий Фёдорович хорошо помнит времена, когда работающим на вредном производстве в обязательном порядке выдавали молоко. По пол-литра в день на оздоровление – в качестве компенсации за вредное воздействие на организм производственных процессов. Сегодня – и Григорий Фёдорович в этом убедился сам – вред здоровью работников наносят некоторые чиновники, и за их вредность по отношению к людям тоже требуется молочная компенсация.

Подняв трубку «телефона доверия» в «Гудке», Григорий Фёдорович услышал жалобу.

– Я работаю кочегаром в котельной на Дальневосточной железной дороге, – пожаловался Григорий Фёдорович звонивший. – У меня такая проблема: дело в том, что с этого года нас, кочегаров, почему-то лишили молока за вредность.

– Надеюсь, – пронял чужую беду как свою Григорий Фёдорович, – вы не сделали ничего предосудительного. Чего-то такого, за что принято молока лишать?

– Нам объяснили это тем, что приезжала комиссия из Читинской области. Там есть какая-то интересная фирма, которая обладает лицензией на производство всех этих замеров. Только, может, на бумаге кто-то и приезжал, но по факту я в кочегарке никого не видел.

– Может, они как-то в ваше отсутствие туда проникли? И замерили всё, что им нужно? – попытался найти хоть какое-то объяснение Григорий Фёдорович.

– И ещё, – продолжал изливать обиду кочегар, – даже если замеры были произведены, то неизвестно, в какой момент, у нас ведь не всегда грязно, мы же там убираем.

– Вот! – предположил Григорий Фёдорович. – Стало чисто, вас и лишили молока. А если не убирались бы, то продолжали бы, как прежде, потреблять себе в радость молоко.

– К тому же основная пыль поднимается тогда, – разъяснял кочегар, – когда кидаешь уголь в топку. Или когда её чистишь, это необходимо делать два раза в смену.

– Получается, что вы сами виноваты, – наставлял звонившего Григорий Фёдорович. – Нужно было, увидев любого приближающегося к вашей котельной, сразу же хвататься за лопату и пытаться что есть силы. Тогда бы никто не сомневался во вредности вашей работы.

– Вот что интересно, – продолжалось недоумение на том конце провода, – скажите это статьи за замерами нужно слать комиссию из Читы? У нас же Приморский край!

**EXPO**  
**1520**

07-10 СЕНТЯБРЯ 2011

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ»  
Москва, Щербинка, Россия

Генеральный партнер

РЖД



Автор: Тимур Гайфуллин, 6 лет.  
2010 год – возможно, главный инженер-конструктор  
систем безопасности высокоскоростного  
железнодорожного сообщения; участник  
12-го железнодорожного салона Экспо1520

Тел.: +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00  
E-mail: EXPO@EXPO1520.RU  
[WWW.EXPO1520.RU](http://WWW.EXPO1520.RU)

Организатор  
ОПКП  
БИЗНЕС  
ДИАЛОГ

Совместно с  
Институт  
разработки  
и эксплуатации  
железнодорожных  
модулей

При поддержке  
РЖД  
ПАО «Российские  
железные  
дороги»

Генеральный медиапартнер  
Фонд  
«Культура»

Официальная газета  
ГУДОК

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-интернат № 19 удалось совместить любовь к девушке, железнодорожной профессии. Молодые люди из разных городов 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, насыщенный программа. Но я уже не слышал никого и ничего. В голове 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 железнодорожная дорога может совершил 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 управления процессами перевозок».

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

«Наша школа принимает участие в конкурсе все шесть лет, — рассказал «Гудку» директор школы-интерната Ирина Пугачёва. — Я работаю здесь пять лет, и конкурс сочинений был первым, с чем я встретилась, — вокруг него царило 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 призывают участвовать на первом общешкольном собрании. В подготовке принимает участие вся школа — мы водим ребят на экскурсии на железнодорожные предприятия, библиотека готовит тематические занятия,



Фото: АЛЕКСЕЙ ЖУКОВ

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 — пиши 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 компаний: лауреаты I степени получат цифровые видеокамеры, занявшие второе место — портативные видеоплееры, а

## За темой конкурса 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 степень

Михаил Парфенюк, школа-интернат № 3, Ртищево

Дарья Проскурина, школа № 39, Россосн

Артём Михалаке, школа-интернат № 8, Астрахань

## II степень

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

Илья Морозов, школа-интернат № 10, Смычка

Марина Аргаузова, школа № 44, Талица

Бирюкова Елизавета, гимназия МИИТа, Москва

Маргарита Водовина, школа № 41, Лиски

Сергей Ржаницын, школа-интернат № 19, Новокузнецк

## III степень

Анатолий Козырских, школа № 45, Карталы

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

Алексей Федяниш, 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 Шишилянникова, школа № 47, Инголь

## Медицина

## В синих тапочках

ПРОКУРОРЫ ВЫСТУПАЮТ ПРОТИВ ПРОДАЖИ БАХИЛ

В подмосковной Дубне в муниципальных поликлиниках, 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, привлечённый сменной обувью, требование прыгнуть с сменной обувью, будет нарушением.

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



Фото: СЕРГЕЙ ЗАВЕРНЯЕВА

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 можем привести 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 заработкаешь, 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 Россоснинской 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 перевали — 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. Обычному 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 защищать потребителя обратной ипотеки от мошенников. А им уже известно гораздо более чём «сօօօд 2 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 любой 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 опускает 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 лишились.

Олег Подошвёлов, начальник эксплуатационного локомотивного депо Амурское:

— Думаю, вряд ли эта схема убережёт пожилых людей от жуликов. Сейчас ведь бесовски 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 старикам, попадут именно к нему. По крайней мере, если не всю, то часть суммы кредита путём ухищрений скорее всего прикарманят ловчаки. Найдут способы.

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

— Данная ситуация создаст конфликты между пенсионером и его родственниками относительно наследства. Подпись договора 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 складного бюджета пенсионера. Государство должно выделять аптекам дотации, не повышать цены на продовольствие, а не придумывать сомнительные методики поддержания пенсионеров.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ

## Вето на энергию

ДЕТЕЙ ЗАПРЕТИЛИ ПОКУПАТЬ ТОНИЗИРУЮЩИЕ НАПИТКИ

НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМ ГРАДАНАМ ПРИДЕЁТСЯ ИСКАТЬ НОВЫЕ СПОСОБЫ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОДПИТКИ: ПРИВЫЧНЫЕ 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 ЗАВЕРНЯЕВА

## Подростков хотят отлучить от энергетиков

пишутся плохо читаемым мелким шрифтом, не привлекающим внимание. «По данным медиков, у многих потребителей энергетиков формируется зависимость от них, что зачаст

## 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 «Спортига»

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

### Рядом с троном

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 неважко – отдала свою подачу. Казалось, Шарапова без проблем выиграла 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 действиях 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 словакка Катарина Среборник, 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 Сыреева (4,6,68), третей – украинка Анжела Шевченко (4,7,26). Позади остались спортсменки из Австралии, Финляндии, Швеции, Великобритании и Эфиопии.

Роман Вишнёв

# Хозяин кукольного дома

## СПЕКТАКЛЬ МАСТЕРА ЗАНЕСЁН В КНИГУ РЕКОРДОВ ГИННЕССА

ДАЖЕТЕ, КТО НИКОДА НЕ БЫВАЛ НА ЕГО СПЕКТАКЛЯХ, ЗНАЮТ, ЧТО ЭТОТ КУКОЛЬНЫЙ ТЕАТР СОЗДАЛ ВЕЛИКИЙ ОБРАЗЦОВ. «ВО ВСЁМ МИРЕ НЕТ ДРУГОГО ОБРАЗЦОВ», – ГОВОРИЛ КОРНЕЙ ЧУКОВСКИЙ. – ОН САМ ИЗОБРЁЛ СВОЮ ПРОФЕССИЮ, САМ СОЗДАЛ ЦЕЛУЮ ОТРАСЛЬ ИСКУССТВА, И ЕГО КУКЛЫ, ПО-МОЕМУ, ТАЛАНТИВЕЕ МНОГИХ ЖИВЫХ АРТИСТÓВ».



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, чути ли не ярмарочным скоморохом.

Тайны актёрской профессии он постигал в МХТ, играя в двадцатые годы с Иваном Берсеневым, Софьей Гиацинтовой, Серафимой Бирман. Затем, увлёкшись 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 исполнили интермеди, 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



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 мурый 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 «гугльную» критику всей советской эстрады и «Обыкновенный концерт» превратился в «Необыкновенный», то есть нетипичный. Однако в целом спектакль удалось сохранить неизменным, в том числе реплики конферансье Эдуарда Апломбова, многие

из которых в исполнении Зиновия Гердта стали крылатыми:

«У рояля – то же, что было раньше».

«Дерзайте, мазурочки, 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. Этапного по тем временам – сложный раздвижной занавес, трансформирующиеся стены зала, позволяющие «окружить» зрителя куклами, «бегающий» звук. В том, что здание построили в рекордно короткие сроки, проявился «образцовский» характер – ёжёсткий, требовательный.

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

писал письмо в защиту Мейерхольда. Позже его просили также осудить Солженицына. И он нашёл отличный ход – попросил прислать его произведения, которые были запрещены. А как можно сказать, что Солженицын плохой писатель, если ничего не читал?

Прожив почти весь двадцатый, один из самых беспощадных для России, век, он каким-то чудом остался внутренне свободным и даже позволял себе посмеиваться над предлагаемыми обстоятельствами. Павел Асс, руководивший литературной частью театра, вспоминал: «Однажды в его рабочем кабинете раздался телефонный звонок. Кто звонил, я, понятно, не знал, только услышал: «Брать меня не надо, а мой адрес запишите: улица Немировича-Данченко, дом...» Положил трубку, обернулся ко мне и весело сказал: «Из клуба КГБ. У меня сегодня там концерт. Звонят, спрашивают: «Где вас брать?» И добавил: «Вот что значит привычка!»

Новым словом в его творчестве стала «Божественная комедия», поставленная в 1961 году и до сих пор стоящая в репертуаре. В этой пародийной истории о сотворении мира Образцов впервые вывел на сцену своего театра актёров в живом плане, заставив их гармонично взаимодействовать с куклами.

Сергей Образцов вырастил и воспитал несколько поколений блестательных актёров, режиссёров, сценографов, которые сегодня работают и в театре его имени, и в других театрах нашей страны, и за рубежом.

Свою любовь к искусству кукольного театра он завещал в своих книгах, которые хранятся в библиотеке театра вместе с фильмами, снятыми по его сценариям. Сергей Образцов был не только знаменитым кукольником и талантливым писателем, но и замечательным документалистом, создателем жанра киномонолога, автором фильмов «Кинокамера обвиняет», «Удивительное рядом», «Невероятная правда».

Когда театр переехал на Садовую-Самотёчную улицу, над его входом установили чудо-часы с фигурами зверей. Мелодии, которые они исполняют, звучат как приглашение в сказочный мир – в кольцевой дом Образцова.

Юрий Акимов

## КИНОФЕСТИВАЛЬ

### Прорыв справедливости

В МОСКВЕ РАЗДАЛИ «Святых Георгиеv»

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 Макдауэлл.

Херцог, про эксцентричность которого даже снят документальный фильм «Вернер Херцог ест свой ботинок», дал мастер-класс, а Миррен представила новейший голливудский фильм «Распятая». Но перед этим получила приз «Верю!» за верность принципам школы Станиславского.

Главную награду – «Золотого Георгия» – получила испанская картина «Волны» ре-

жиссёра Альберто Морайса. 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 Морайс, – 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-Навао, исполнивший в «Волнах» главную роль, получил за неё «Серебряного Георгия».

Лучшей актрисой ММКФ была названа Урсула Грабовская, сыгравшая в ленте «Иоанна». 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. Самы купюры и копировальная техника подлежат конфискации.

Как рассказал «Гудок» 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 удается расплачиваться такими деньгами в магазинах, на рынках и в кафе.

Маргарита Верховская

## КРОССВОРД

1. Слово, собирающее «в единое целое» микроскопы и подзорные трубы. 2. Пара строк, написанных рукой кумира. 3. Обидная комбинация из пальцев. 4. Место рождения рождённых летят. 5. «Агрегат», сконструированный природой для поддержания жизни в каждом из нас. 6. Каким титулом наградил своего хозяина Кот в сапогах? 7. Одна порция праздничного салата. 8. Фирменная итальянская закусочная, прижившаяся в России. 9. Бразильский «большой брат» домашнего кота. 10. Режиссёр, «жестоко обиодшийся с романом». 11. Таблетка под язык, что сердце успокаивает. 12. Крепкий и сладкий, опьяняюще действующий