

3. | Ситуация

Мощный циклон, обрушившийся на Тихоокеанское побережье, спровоцировал затопы на Дальнем Востоке

4. | Внедрение

Главным инструментом закупки техники должен стать исключительно показатель жизненного цикла

7. | Погода

Зима ожидается теплее нормы, но холоднее, чем в 2010/11 году. А в январе нам придётся помёрзнуть

8. | Футбол

Сборной России достались не самые сильные соперники по групповому этапу Евро-2012

6 декабря 2011 года

WWW.GUDOK.RU

вторник

WWW.GUDOK.INFO

№ 223 (24943)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151732
экземпляра

| От редакции

Разумная достаточность

Сейчас стало очевидным, что весь комплекс законодательства, посвящённый транспортной безопасности, придётся корректировать. Он основан на законе «О транспортной безопасности» от 2007 года и указе президента «О создании комплексной системы обеспечения безопасности на транспорте» от 31 марта 2010 года. Однако у транспортных организаций нет столько сил и средств, чтобы успеть пройти оценку уязвимости и категорирование сотен тысяч транспортных объектов в течение следующего года. К примеру, на железнодорожном транспорте сейчас категорирование проведено на 2771 объекте. Необходимо же оценить и проверить ещё более 180 тыс. объектов. Ространснадзор подсчитал, что если учесть количество аккредитованных для проведения оценки уязвимости и категорирования организаций и принять во внимание, что на каждый объект они потратят неделю (а вообще-то это даётся месяц), то тогда категорирование закончится через 156 лет. Всего к данному моменту Ространснадзор аккредитовал 63 организации, из них 17 заключили с РЖД договор.

На других видах транспорта ситуация не лучше. Причём стоимость проведения оценки каждого объекта составляет от 300 тыс. руб. до 1,5 млн руб., и всё это самым негативным образом отразится на доступности услуг транспорта населению. В качестве одной из мер, которые бы стимулировали компании быстрее проводить все мероприятия, Минэкономразвития предлагает увеличение штрафа в десять раз – с 50 тыс. руб. до 500 тыс. руб. Но насколько это справедливо, когда возможности выполнить законодательство ограничены. В авиации, к примеру, требования и сроки уже пересмотрели. Поэтому ОАО «РЖД» полагает, что нужно изменить их и в железнодорожной сфере, и предлагает для этого Минтрансу свою помощь. Начинать нужно с самого базового закона «О транспортной безопасности», куда депутаты прежнего комитета по транспорту уже подготовили поправки, определяющие сферы ответственности транспортной организации и государства за поддержание необходимого уровня безопасности. Принимать их придётся уже новому составу комитета.

Но самое главное, как говорят в РЖД, нужно применять принцип разумной достаточности. Если буквально следовать всем нормам, то для охраны сети необходимо два миллиона человек. Уровень расходов при этом не поддаётся осмыслению. Понятно, что всё охранять невозможно, да и не нужно, но существующая нормативная база в эти вопросы ясности не вносит.

Цифра дня

913,8 млн

пассажиров было отправлено за 11 месяцев текущего года дальними и пригородными поездами на сети ОАО «РЖД».

Блиц

Свободный поток

ЗАВЕРШЕНА ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ РЕКОНСТРУКЦИИ ЛОКОМОТИВНОГО РЕМОНТНОГО ДЕПО КАРЫМСКАЯ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ДОРОГИ



Эдуард Осипов,
начальник
группы заказчика
Дирекции
по комплексной
реконструкции
железных
дорог и строительству
объектов
железно-
дорожного
транспорта

– Эдуард Александрович, что стало причиной реконструкции депо?

– Для его полноценной работы было недостаточно ёмкости

тракционных путей. То есть путей, необходимых для оборота и отстоя локомотивов в ожидании обслуживания, ремонта и подачи под составы.

По имеющимся путям депо не имело возможности обеспечить поточность тепловозов и электровозов. Из-за режущих маршрутов отсутствовала возможность выхода локомотивов в нормативное время.

– В чём заключалась реконструкция?

– Уложено более 8 км тракционных путей. Из них 700 м – подъездные пути к складу твёрдого топлива. Построены склады для угля и дров, которыми пользуются для отопления местные железнодорожники, проходная, весовая и пункт обогрева.

Готовы контактная сеть, водоотводные лотки, наружное освещение, низковольтные сети, пожарные резервуары. Были уложены 43 комплекта стрелочных переводов, а также

«глухое» пресечение. На балластировку пути и стрелок пошло 17,6 тыс. куб. м щебёнки. Общая стоимость проекта составила более 470 млн руб.

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля. На освободившейся территории построили дополнительные пути.

Теперь сократится время передвижения, нахождения на станции локомотивов, не будут возникать заторы. Для такого напряжённого узла, как Карымская, – это очень важно. Также обеспечены места отстоя машин в ожидании и после техобслуживания за счёт дополнительной ёмкости путей.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

– Что это даст?

– Обеспечена поточность передвижения. Движение «закольцовано», исключены режущие маршруты. Этого добились, ликвидировав три резервуара топливного склада, переместив на новую площадку топливный склад угля

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

Официально

РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» по представлению руководства компании вице-президентом назначен Анатолий Краснощек.

Краснощек Анатолий Анисимович, 1959 года рождения, образование высшее, к.э.н. В 1988 году окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». В 1998 году прошёл профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ по программе «Совершенствование государственного управления экономикой и финансами железнодорожного транспорта», а в 2009 году – по программе «Современные тенденции управления железнодорожным транспортом».

Начал трудовую деятельность на железнодорожном транспорте в 1978 году после окончания Петрозаводского техникума железнодорожного транспорта. Работал монтёром пути, помощником составителя поездов, дежурным по станции, парку, главным инженером. Был начальником станции Петрозаводск, начальником отдела грузовой и коммерческой работы, главным инженером Дирекции перевозок, главным инженером и первым заместителем начальника отделения, начальником Санкт-Петербург-Витебского отделения Октябрьской дороги. С 2002 по 2003 год – заместитель начальника дороги по перевозкам. С 2004 по 2005 год – первый заместитель начальника дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов и до 2008 года – первый заместитель начальника дороги. С 2008 года – начальник Восточно-Сибирской дороги.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Грузов стало больше

Погрузка на Южно-Уральской дороге за 11 месяцев составила почти 79,7 млн тонн. Это на 5,7% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Больше всего увеличились показатели по погрузке цемента – на 35,2%, лесных грузов – 29,1%, каменного угля – на 26,5%.

Реверсивный турникет

С начала года на Московской дороге установлено 75 новых турникетов. Они отличаются современным дизайном, могут работать в реверсивном режиме. До конца года установят ещё 53 турникета.

На прежнем уровне

С вокзалов и станций Горьковской дороги за 11 месяцев было отправлено около 45 млн пассажиров. Пассажирооборот составил более 10,7 млрд пасс.-км, что соответствует уровню аналогичного периода прошлого года.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Кадры

Прививка против агрессии

РАБОТНИКОВ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ НАУЧАТ ВЕЖЛИВОСТИ

В ноябре на Московской дороге стартовала новая программа морально-этического воспитания билетных кассиров и кассиров-контролёров «Быть добру».

В рамках подготовки новых сотрудников психологи службы персонала «Центральной пригородной пассажирской компании» (ЦППК) разработали тесты, определяющие уровень агрессии, логические способности, грамотность и быстроту действий будущих работников.

На столе психолога Татьяны Сazonовой стояла заполненная анкета. Она берёт сверху одну из них с именем претендентки на должность билетного кассира и тут же рассказывает: «У неё много ошибок по математическим задачам, но человек она – грамотный и неагрессивный. Первый отбор прошла».

На втором этапе испытаний претендентка расскажет о том, как представляет себе работу билетного кассира и как поведёт себя в различных

рабочих ситуациях. «Мы сможем проверить её речевые способности, умение выходить из конфликтных ситуаций», – отмечает психолог.

После предварительных испытаний начинается обучение. Будущие работники компаний должны освоить законодательную базу в рамках профессии, знать все проездные льготы и порядок их оформления, научиться работать на кассовых аппаратах, а также уметь урегулировать конфликт с пассажиром.

«Помимо чисто технологических знаний, кассир должен обладать определёнными поведенческими навыками, которые помогут, например, нейтрализовать словесные выпады агрессивного безбилетника, – рассказывает начальник службы персонала ЦППК Ольга Колосова. – Если гражданин отказался предъявлять билет, кассир-контролёр должен использовать стандартную фразу: «Вам необходимо оплатить проезд на основании Федерального закона №18 от 10 января 2003 года

о проезде пассажира в пригородном транспорте».

В обращении к пассажирам необходимо использовать единую форму – «уважаемый», недопустимо называть их словами «дорогой» или «милый». Участники программы «Быть добру» осваивают стандарты вежливости в игровых ситуациях.

«Один участник ролевой игры – раздражённый пассажир. Он высказывает претензии, возмущается работой билетных касс. А второй – кассир. Он должен тактично объяснить человеку, что можно написать жалобу на качество работы билетных касс, на поведение кассира. Необходимо убедить пассажира в том, что его претензию в обязательном порядке рассмотрят», – рассказывает Татьяна Сazonова.

В ЦППК уверены, что в результате внедрения новой программы жалоб на работу кассиров и кассиров-контролёров станет значительно меньше.

Светлана КАЗАНЦЕВА

Затянувшееся решение

МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЕ РАЗНОГЛАСИЯ ЗАДЕРЖИВАЮТ ПЕРЕДАЧУ ОАО «РЖД» ПАРОМНОГО КОМПЛЕКСА УСТЬ-ЛУГА



ОАО «РЖД» подготовило и отправило письмо на имя вице-премьера Сергея Иванова с просьбой ускорить выполнение протокольного решения правительства о передаче в уставный капитал компании имущественного комплекса паромной перевозки в Усть-Луге. Передача комплекса тормозится из-за особых позиций Министерства транспорта.

Решение о том, что имущество паромного комплекса, построенного на федеральные средства, нужно передать в уставный капитал РЖД, было принято в мае 2008 года в ходе посещения Усть-Луги премьер-министром Владимиром Путиным. Имущественный комплекс стоимостью 2,25 млрд руб. включает в себя 65 объектов, в частности причал, железнодорожные пути, мост на причале. Но, как пояснили «Гудку» в ОАО «РЖД», передача затянулась из-за того, что появилось письмо Минтранса, который полагает, что объекты целесообразно передать во ФГУП «Росморпорт».

Вопрос о судьбе имущества перевозки чиновники пока не комментируют

В пресс-службе Минтранса пояснили, что с 2008 года экономические обстоятельства изменились. Ранее «Росморпорту» пришлось бы платить значительные суммы в виде налога на имущество, однако с этого года в Налоговый кодекс ввели статью, которая частично освобождает объекты инфраструктуры от имущественных платежей.

Поэтому теперь Минтранс уверен, что деятельность комплекса будет безубыточной.

Кроме того, как отмечают в министерстве, РЖД уже осуществляет паромные перевозки в этом регионе и передача компании ещё и паромного комплекса может создать предпосылки для монополизации.

А у «Росморпорта» есть положительный опыт эксплуатации паромов.

«У «Росморпорта» в собственности есть одно судно-паром, однако ФГУП его самостоятельно никогда не эксплуатировало, а сдавало другим компаниям, – говорят в ОАО «РЖД». – Кроме

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

того, самим паромным комплексом управляет по договору ОАО «Морской торговый паромный комплекс Усть-Луга», а не «Росморпорт», поэтому о каком-то реальном опыте эксплуатации паромного комплекса этой структурой говорить не приходится».

В Усть-Луге у РЖД всего один паром, на линии работает ещё три судна компании «Аншип» и несколько иностранных компаний.

Поэтому, по мнению РЖД, о монополизации говорить некорректно, а нужно выполнить поручение председателя правительства, которое может улучшить работу паромного комплекса за счёт того, что более чётко будет выделяться расписание движения судов.

Сейчас вопрос о паромном комплексе в Усть-Луге передан на рассмотрение комиссии в Минэкономразвития под руководством замминистра Александра Левицкой. В министерстве пока ситуацию не комментируют.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

6 декабря 2011 года

ВТОРНИК

№ 223 (24943)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Ремонт

Лепнина по-будённовски

Вокзалу сохранят исторический облик

Главное здание станции Будённовск Северо-Кавказской дороги закрыто на капитальный ремонт.

что современные строительные материалы не нарушают красоту строения, – говорит Иван Афанасов.

На время ремонта службам, размещавшимся в здании вокзала, предоставлены другие помещения.

«В первую очередь займёмся укреплением грунтов и фундамента, – говорит главный инженер службы гражданских сооружений СЖД Иван Афанасов. – Необходимо предотвратить возможную просадку здания. Усиление планируем завершить до конца декабря».

За ремонт фасадов, крыши и внутренних помещений строители взмутятся в следующем году. Тогда же намечено и завершить работы, общая стоимость которых около 40 млн руб.

Одна из главных задач при ремонте – сохранение исторического облика здания. «Мы восстановим всю разрушающуюся от старости лепнину. Уверен,

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
РОСТОВ-НА-ДОНЕ

Анонс

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД·Партнер

В нашей отрасли железнодорожных перевозок нет ни одного человека, кто бы не читал журнал «РЖД-Партнер».

Деловой журнал «РЖД-Партнер» продолжает подписку на 2012 год и приглашает вас присоединиться к числу своих читателей, чьи потребности может удовлетворить только информация от первых лиц и лидеров сферы, объективный и всесторонний анализ событий и тенденций транспортного рынка, а также прогнозы ведущих игроков отрасли.

Читайте наши журналы!

Прирайтесь в редакцию свои отзывы!

Подписаться на журнал «РЖД-Партнер», а также журналы RZD-Partner International и RZD-Partner International China вы можете по телефонам:

в Москве:

(499) 261-6090

(499) 261-3775

в Санкт-Петербурге:

(812) 458-3499

(812) 457-8034

(812) 315-1532

По электронной почте:

rasp@rd-partner.ru

moscow@rd-partner.ru

или на сайте:

www.rzd-partner.ru

ООО «Лукойл-Транс» готово рассмотреть предложения собственников о предоставлении в долгосрочную аренду следующих железнодорожных вагонов:

– вагонов-цистерн моделей предназначенные для перевозки «светлых» нефтепродуктов;
– вагонов-цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов;
– «крытых» вагонов;

– химических вагонов-цистерн для перевозки серной кислоты и винил acetата.

Телефоны: (499) 618-80-23, (495) 620-89-30

Коммерческие предложения отправлять на электронный адрес: Igor.Shabagin@lukoil.com

ЛУКОЙЛ

Приглашаем к участию

Новая Верста

КОНФЕРЕНЦИЯ
ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ
И ПОДГОТОВКА ГОДОВОГО ОТЧЕТА ЭМИТЕНТА
14 декабря 2011 г. Москва, конференц-зал газеты «Гудок»

Организаторы
ГУДОК, РЖД, ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ

При поддержке
Михайлов ПАРТНЕРЫ
Информационные партнеры
Гудок 1520, РЖД·Партнер

Основные темы конференции:
• Информационная прозрачность компаний железнодорожной отрасли. Текущее состояние и взгляд в будущее.
• Годовой отчет как средство коммуникации менеджмента компании с акционерами и инвесторами. Раскрытие информации в годовом отчете эмитента: что интересует российских и западных инвесторов.
• Практические кейсы: проблемы при разработке содержательного наполнения отчета и возможные способы их предотвращения.
• Особенности содержания и подачи материала в годовом отчете для инвестора.
• Корпоративный сайт как инструмент комплексного раскрытия информации и ее инвестиционной привлекательности.
• Рекомендации по оформлению годового отчета: почему компании уделяют такое большое внимание креативной идеи ивизуализации при раскрытии информации?
• Интерактивный годовой отчет – мультимедиатехнологии на службе в IR-подразделений компаний.
• Социальная ответственность и отчетность компаний – повышение репутации компаний в глазах государства и инвесторов.

+7 (499) 262-15-56 (доб. 70-677)

www.gudok.ru/konkurs/



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 (оплачиваются между городами тарифом для Вашего региона расценкой)
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
ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО
В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ
ВРЕМЕНИ.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам ж

Перевозки**Ускориться по-соседски**

Специалисты решают, как оптимизировать движение

Скорость движения пассажирских поездов в калининградском направлении будет увеличиваться. Об этом в конце прошлой недели договорились руководство Калининградской магистрали и АО «Литовские железные дороги».

Проработкой технических и технологических схем оптимизации движения займутся совместные рабочие группы профильных специалистов двух дорог.

Как отмечали начальник ЮЖД Сергей Коломеец и гендиректор АО «Литовские железные дороги» Стасис Дайлидка, с начала года в калининградском направлении транзитом через Литву проследовало 1658 поездов дальнего следования (в среднем по 5 в сутки). Было перевезено почти полмиллиона человек. Но участники совещания пришли к выводу, что объём пассажирских перевозок возможно увеличить, если оптимизировать движение. Поезда в Калининград из столицы должны прибывать на несколько часов быстрее (сейчас время в пути – 22 часа).

Пока российские власти прорабатывают вопрос с контрольными органами по проведению досмотров не на остановках, а в пути следования, железнодорожники могут задействовать собственные возможности. Так, представители ЮЖД указали коллегам на то, что в действующем графике движения поездов для маршрута Минск – Вильнюс предусмотрены значительно более эффективные условия следования. Этот поезд находится в пути всего 3 часа, в то время как калининградские поезда преодолевают то же расстояние за 4,5 часа.

Есть и другие резервы. К примеру, экономию во времени сулит перенос пункта смены локомотива со станции Нестеров Калининградской магистрали на пограничную станцию Кибертай Литовской дороги. ЮЖД также предложила коллегам изучить возможность организации двухгруппных составов. Поезд калининградского формирования до Москвы может быть причленен в Вильнюсе к литовскому поезду на Москву.

ВЕРА БАШКАНОВА,
соб. корр. «Гудка»
Калининград

Ситуация**Замёрзли на подходе**

ШТОРМА И ХОЛОДА СПРОВОЦИРОВАЛИ ЗАТОРЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

ОАО «РЖД» рассмотрит вопрос о введении конвенций на погрузку в адрес ряда дальневосточных грузополучателей.

Как сообщил первый заместитель начальника Дальневосточной дирекции управления движением Дмитрий Бородинский, вчера утром на магистрали находилось 154 «брошенных» поезда.

Только назначением на Ванино (Хабаровский край) насчитывалось свыше 6 тыс. вагонов. Это, главным образом, полувагоны с экспортным углем для ОАО «Ванинский морской торговый порт» (ВМТП) и ЗАО «Дальтрансуголь» плюс цистерны с нефтепродуктами для ООО «Трансбункер – Ванино».

Сверхнормативное накопление вагонов отчасти сложилось из-за обрушившегося в конце прошлого месяца на Тихоокеанское побережье мощного циклона. Шторма не позволили подойти судам под вывоз груза. Как следствие, у стивидоров не оказывалось свободных ёмкостей для приёма очедных партий топлива, прибывающих по железной дороге.

Проблем добавило и поступление смёрзшегося груза, что также повлияло на темпы выгрузки. Например, в ноябре ВМТП мог среднесуточно выгружать лишь 40 вагонов с углем при перерабатывающей способности 95 вагонов.

Схожие проблемы и в портах Приморья. Снизили выгрузку угля ООО «Компания «Аттис Энтерпрайз» и ЗАО «Дальмормонтаж» на станции Находка, кокса – ОАО «Евраз Находкинский морской торговый порт» (НМТП) на станции Мыс Астафьева.

А из-за вагонов со смёрзшейся железной рудой осложнена работа пограничного перехода Гродеково – Суйфэнхэ (Китай).

Большая часть железнорудного концентратата поступает сюда с Олекминского горнобогатительного комбината в Амурской области. Китай уже обратился с просьбой приостановить погрузку на станции Олекма. «Смерзаемость железнорудного концентратата достигла такой степени, что руда в вагоне превратилась в монолит. На перегруз некоторых вагонов уходит более 50 часов», – отмечает заместитель начальника управления Харбинской железной дороги Ван Яньдун.



Смёрзшийся уголь выгружать вдвое дольше обычного

Причиной «бросания» поездов становится также неравномерная и сверхнормативная погрузка на РЖД. На начало декабря для ЗАО «Топливно-букирная компания» только на ДВЖД находились 142 вагона, притом что среднесуточная выгрузка в ноябре у данного получателя составляла всего восемь цистерн.

– 334. Однако сеть грузила 358 вагонов – накопление было неизбежно.

Дальневосточная дорога обратилась к ОАО «РЖД» рассмотреть вопрос о введении ограничений на погрузку в адрес ряда грузополучателей. На необходимость подобных мер указывают сами портовики. Так, «Евраз НМТП» из-за отсутствия флота

Проблем добавило и поступление смёрзшегося груза, что также влияет на темпы выгрузки

Сложная ситуация с выгрузкой нефтепродуктов возникла и у другого крупного получателя – ООО «Роснефть-Находканефтепродукт». Его нефтебазу обслуживает станция Крабовая. Сюда вчера было направлено 1800 вагонов. Зимой нефтебаза перерабатывает в сутки 325 цистерн. В ноябре на подъездном пути станции Крабовая выгружалось даже больше

и переполнения площадей в порту попросил ввести конвенцию на отгрузку алюминия в свой адрес со станций Красногорской и Восточно-Сибирской дорог.

Конечно, отмечают в управлении ДВЖД, ограничение погрузки, особенно когда на сети завершается годовой план, не самая

популярная мера. В то же время отставленные от движения поезда – это для компа-

нии дополнительные эксплуатационные затраты, финансовые риски, связанные с просрочкой сроков доставки грузов.

По словам Дмитрия Бородинского, у дороги есть 15 дней, чтобы нормализовать поездную обстановку, и конвенции должны в этом помочь. «Как показывает практика, после 20 декабря и до завершения новогодних каникул предприятия не будут работать с максимальной отдачей», – сказал Дмитрий Бородинский.

Силами дороги сегодня принимаются меры по улучшению ситуации. Для продвижения грузопотока к приморским портам приходится оптимизировать пропуск поездов. Например, сообщил первый заместитель начальника Дальневосточной дирекции тяги Николай Таранухин, будет увеличено число поездов, с ходу минущих крупную узловую станцию Хабаровск-2.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:

+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

ГУДОК

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



**ЖУРНАЛ ДЛЯ ТЕХ,
КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ**

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ**

Открыта подписка на первое полугодие 2012 года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:

+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

ВНЕДРЕНИЕ

Не хватает твёрдости

ИНОВАЦИОННАЯ ТЕХНИКА ДОЛЖНА ОБЛЕГЧИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ

С ростом приватного парка интерес к инновациям в области вагоностроения новым собственникам подвижного состава так и не передался. Члены НП «Объединение производителей железнодорожной техники» в рамках дискуссии постарались выяснить, к чему подобный консерватизм может привести.

О том, что собственники и операторы подвижного состава ищут только сиюминутную выгоду из экономии, не хотят вкладывать деньги в закупку инновационной, дорогой техники, говорили на III Региональной конференции НП «Объединение производителей железнодорожной техники», которая прошла 25 ноября в Чебоксарах.

При этом прямопротивоположный пример налицо. ОАО «РЖД», как компания перевозчик, более не ориентируется на закупку вагонов, но в приобретении локомотивов делает ставку на передовую, инновационную технику. Даже при том, что стоимость такой техники в два раза выше средней рыночной стоимости локомотивов прежних серий. Как отметил старший вице-президент компании, президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович, железная дорога не только даёт высокую оценку локомотиву «Гранит», который создан ООО «Сименс» и ООО «Уральские локомотивы», но и планирует закупать этот локомотив крупными партиями. В ОАО «РЖД» с учётом появления на рынке «Гранита» даже переориентировали инновационную программу – под максимальную закупку инновационного продукта.

В компании отчёгливо понимают: при составлении планов на будущее стоит обращать внимание в первую очередь на стоимость жизненного цикла. Сиюминутная выгода от покупки дешёвой технологии и оборудования может обернуться большими издержками в последующей эксплуатации. Нужно популяризовать мысль о том, что главным инструментом закупки техники должен стать исключительно показатель жизненного цикла. И эту позицию необходимо донести до вагонопроизводителей и вагоновладельцев.

Как отметил начальник отдела разработок новых грузовых вагонов департамента технической политики ОАО «РЖД» Дмитрий Шпада, для улучшения потребительских и коммерческих характеристик подвижного состава владельцам вагонов нужно обращать внимание на наиболее дорогостоящий элемент всей конструкции – тележку с колёсными парами, пружинами и подшипниками. К сожалению, практика пока такова, что покупатели, ссылаясь, к примеру, на то, что твёрдые колёса – дорогие, предпочитают приобретать дешёвые. Во времена же единого инвентарного парка ОАО «РЖД» на колёсах не экономило. И если на начало внедрения (2004 год) 3,1% грузовых вагонов



Инвестиции в твёрдые колёса вдвое снижают расходы на обточку и отцепочный ремонт

было оборудовано твёрдыми колёсами, то к 2007 году эта цифра увеличилась до 45,1%.

Сегодня о важности закупки новых твёрдых колёс позабыли. Это обернулось ростом отцепок в текущий ремонт. Твёрдые колёса, конечно, тоже вечно эксплуатируются не могут: две обточки – и они нуждаются в замене. Зато средний пробег колеса повышенной твёрдости до первой обточки, по информации ГВЦ ОАО «РЖД», – 279,7 тыс. км, в то время как у стандартного – 106,3 тыс. км. При этом «твёрдость», за которую изначально придётся выложить немалые деньги, может снизить расходы на обточку и отцепочный ремонт не менее чем в 2 раза.

Между тем, времени на выправление ситуации уже не остаётся. Если не начать насыщать рынок твёрдыми колёсами уже сегодня, то к следующему году может произойти стремительный рост отцепок – он достигнет максимального уровня за последние годы. ОАО «РЖД» предупреждает, что если российский парк вагонов подобной «эволюцией» вернётся от твёрдых к обычным колёсам, то, как и в 2004 году, всех нас ждёт скопление десятков тысяч

вагонов (к примеру, на Дальневосточной дороге, где вагоноремонтного производства нет совсем).

Валентин Гапанович отметил, что нужно в срочном порядке решать проблему «нехватки твёрдости», в противном случае «никаких заводов не хватит на восстановление колёсных пар» и уже к 2013 году значительная часть подвижного со-

пружины невысокого качества потому, что других просто не было на рынке. Сегодня иная ситуация, и благодаря инновационным разработкам им есть хорошая альтернатива. Однако рынок по непонятным причинам продолжает отдавать предпочтение дешёвым пружинам. А ведь пружины, созданные с применением нанотехнологий, обладают техническими характеристиками, которые в разы преходят возможности конкурентов. Они, например, выдерживают 8 млн циклов, тогда как обычных пружин хватает только 500 тыс. циклов.

То, что отцепки из-за неисправностей вагонов забивают станционные пути, – это ещё полбеды. Хуже, когда неисправность обнаруживается на перегоне. Приходится состав весом в несколько тысяч тонн вытаскивать вспомогательным локомотивом, затем, доставив его на станцию, час-полтора работать с неисправностью вагона. Пока эта процедура идёт, и поезд стоит, или пути заняты.

Выход из ситуации, когда рынок упорно не слышит призыва ОАО «РЖД» и избегает вдумчивого знакомства с новым железнодорожным оборудованием, остаётся только один – волевым порядком внедрять инновации.

Возможно, придётся делать это через правительство – законодательно. Но на это может потребоваться время, которого почти не осталось.

Поэтому в крайнем случае придётся, наверное, увеличить цены на текущий ремонт. Операторам такое положение дел, конечно, придётся не по душе, зато может возникнуть реальный стимул закупать твёрдые колёса, и инновационные пружины.

Впрочем, не всё так грустно. Тенденции к нормализации эксплуатационной обстановки за счёт ввода более современной, качественной техники, как это ни парадоксально, могут возникнуть и «снизу». Благодаря перенасыщению как самого вагонного парка (сегодня вагонов около 1,1 млн штук), так и рынка грузового вагоностроения. По оценкам

Если на начало внедрения 3,1% грузовых вагонов было оборудовано твёрдыми колёсами, то к 2007 году эта цифра увеличилась до 45,1%

стала будет либо простаивать, либо работать на износ. Бизнес должен понять, что времена, когда даже дорогие металлы становятся не в чём возвыть, не за горами. И это, к слову, не столько проблема отдельных собственников – экономика государства может пошатнуться.

Сберегают рубль не только на колёсах, но и на пружинах, низкая износостойкость которых приводит к наибольшему числу отцепок по неисправности тележек. В предыдущие годы приходилось закупать

специалистов ОАО «РЖД», в 2011 году российские и украинские заводы произведут дополнительно 110 тыс. единиц подвижного состава. При максимальной рыночной потребности в 50 тыс. вагонов произойдёт падение цен на продукцию, а конкуренция в среде вагонопроизводителей станет очень жёсткой. Пойдёт в ход инновационные решения – всё что угодно, лишь бы создать конкурентные преимущества.

Владислав Кукрец

ИССЛЕДОВАНИЯ

Ловушка для искр

УЧЁНЫЕ СОЗДАЛИ УСТРОЙСТВО КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ТОКОПРИЁМНИКОВ ЛОКОМОТИВОВ

Сотрудники Омского государственного университета путей сообщения создали прибор, способный регистрировать искрение пантографов электроподвижного состава.

Как рассказал доцент вуза Александр Аркашев, новшество улавливает ультрафиолетовое излучение, исходящее от токоприёмника. Для достоверности измерений важно, что оно абсолютно не реагирует на солнечный свет и источники искусственного освещения, поскольку в нём используется узкий спектр диапазона чувствительного элемента (220–280 нм).

Благодаря этому устройство отличается высокой точностью, быстродействием и чувствительностью, регистрируя даже самые мельчайшие искры, возникающие при скольжении токоприёмника вдоль контактного провода. Тем самым с помощью нового прибора удается своевременно выявлять опасные дефекты в проводах, а также энергооборудование локомотивов и электричек.

Разработанный в ОмГУПСе диагностический комплекс отличается мобильностью и простотой конструкции. В связи с этим его можно быстро и довольно просто устанавливать на электроподвижном составе. Учёные университета предусматривают также возможность автономной работы предлагаемого устройства, независимо от других штатных измерительных систем локомотивов.

Кроме того, новый прибор можно успешно интегрировать в систему автоматического регулирования нажатия токоприёмника. Это позволяет использовать его в качестве основного узла измерительной системы, необходимой для повышения надёжности электроснабжения подвижного состава.

По словам доцента Александра Аркашева, созданное в омском вузе устройство фиксирует скорость поезда, число электрических дуг, возникших за время прохождения подвижного состава по железнодорожному участку, а также их длительность. Помимо этого, прибор регистрирует процент времени горения электрических дуг и, главное, определяет точное местонахождение этого опасного явления.

Проведённые недавно сотрудниками вуза лабораторные испытания подтвердили высокую работоспособность разработанного учёными ОмГУПСа устройства и его эффективность при регистрации искрения токоприёмника.

Согласно заключению специалистов университета, предлагаемую разработку можно с успехом использовать для оценки текущего состояния контактной подвески и проводов на всей сети железных дорог нашей страны.

Андрей Стрельцов

ИНСПЕКЦИЯ

Не прячьте чужие денежки

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ВЕРНУЛИ НЕЗАКОННО УДЕРЖАННЫЕ СУММЫ ЗА СВЕРХУРОЧНЫЕ РАБОТЫ В ВЫХОДНЫЕ

С НАЧАЛА ГОДА ПРАВОВЫЕ ИНСПЕКЦИИ ДОРГОДНОГО ПРОФСОЮЗА ПОМОГЛИ ВЫПЛАТИТЬ РАБОТНИКАМ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ МАГИСТРАЛИ БОЛЕЕ 6,2 МЛН РУБ.

Как рассказал председатель дорпрофсоюза СКЖД Михаил Пружин, в этом году неоднократно выявлялись факты привлечения железнодорожников к работе в выходные дни без их согласия, без учёта мнения профкома и без соответствующей повышенной оплаты. «К примеру, железнодорожникам Кривенковской путевой машинной станции, Минераловодской пригородной дирекции, Кавказской дистанции энергоснабжения, Ростовского электровозоремонтного завода за скрытую от учёта работу в выходные дни по представлению правовой инспекции труда было доплачено более 400 тыс. руб.», – говорит он.

Более 500 тыс. руб. недополучили железнодорожники из-за неправильного оформления командировок при выезде и приезде в выходные дни. Также зарегистрировано множество случаев неточного учёта рабочего времени, скрытия сверхурочных часов и их неоплаты не только в повышенном, но и в стандартном размере. Так,



Многие железнодорожники узнают о причитающихся им суммах за сверхурочную работу из квитанций о зарплатных начислениях

ходные дни с оплатой не в двойном, а в обычном размере.

Кроме того, из-за неточного учёта рабочего времени были скрыты от оплаты часы сверхурочных работ и неправильно рассчитаны компенсации за неиспользованный отпуск при увольнении работников. В результате по требованию правоохранительных органов работники получили более 80 тыс. руб.

«У нас существует график, по которому мы выезжаем на предприятия и проверяем документацию, – поясняет главный

правовой инспектор профсоюза на СКЖД Армен Азарян. – К примеру, сверяясь приказами с маршрутными листами, в которых отражено действительно отработанное время. Если в маршрутных листах стоит 10–12 часов, а в таблицах стоит «восьмёрка», то и оплачено будет только 8 часов. Такие нарушения мы исправляем».

Похожая ситуация и с работой в выходные. Правильно

предоставить отгул, а где-то оплачивать работу в выходной по «будничному» тарифу.

«Ещё одна проблема – оплата технической учёбы, – уточняет Армен Азарян. – Железнодорожники должны учиться в рабочее время, но не все имеют такую возможность. К примеру, дежурного по переезду не отправишь на полдня на занятия, закрыв переезд. Поэтому в таких случаях учёба проводится в свободное время, но тогда она должна оплачиваться».

На предприятиях же, уличённых в нарушении Трудового кодекса, стараются исправить ситуацию.

«Как показали повторные проверки правовой инспекции труда, в организациях Дирекции управления движением сегодня ведётся точный учёт рабочего времени, часы работы не скрываются, таблицы содержат фактические часы работы и правильно оплачиваются», – сообщил Михаил Пружин.

По словам Михаила Пружин, «отличившиеся» начальство привлекают к ответственности. Руководителю предоставляется время на устранение недостатков, а в случае неисполнения требований правовой инспекции дело может закончиться его освобождением от занимаемой должности.

На предприятиях же, уличённых в нарушении Трудового кодекса, стараются исправить ситуацию.

«Только за неучтённое в нынешнем году учебное время на предприятиях Северо-Кавказской дистанции энергоснабжения около 3 млн руб. Из них большая часть – 2,7 млн руб. – в Минераловодском эксплуатационном депо», – говорит Армен Азарян.

На «неблагополучной» Кавказской дистанции энергоснабжения также наметилась тенденция к улучшению. Её начальник Сергей Макаров говорит: «Конечно, это очень приятная ситуация, но уверен, что у нас она не повторится. Мы провели с руководителями среднего звена техническую учёбу по правильному оформлению документов. К примеру, начальник цеха ведёт журнал

рабочего времени и в случае вызова работников в выходные обязан подавать мне служебную записку. А на её основании я уже издаю необходимый приказ. Сегодня оформление таких записок лично держу на контроле. Отслеживаю телеграммы по проведению «окон» в выходные и праздничные дни, когда мы обеспечиваем электробезопасность работы ПМС».

В целом по итогам шести последних лет усилиями правоохранительных инспекторов дорпрофсоюза СКЖД железнодорожникам было выплачено более 32 млн руб.

«Большинство наших машинистов замечают появление дополнительных выплат только тогда, когда смотрят в квиток начислений, – говорит председатель профкома Минераловодского эксплуатационного локомотивного депо Юрий Бутов. – При зарплатах в 30–35 тыс. руб. дополнительные 1,5–2 тыс. руб. не слишком заметны, но в семейном бюджете не лишние».

Сегодня правовые инспекторы проводят комплексную проверку Минераловодского региона магистрали.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

ВАЖНОЕ ЗВЕНО

В 2011 году завершён процесс формирования Центральной дирекции управления движением как вертикально интегрированной по виду деятельности бизнес-единицы.

Практика

Сезон открыт

ТЕХНИКА И ЛЮДИ ГОТОВЫ К РАБОТЕ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ



фото: Сергей Колин

Станции сети имеют всё необходимое для очистки стрелочных переводов от снега, угля и песка

Для исключения сбоев в перевозочном процессе в зимний период важно выстроить чёткую и понятную систему взаимодействия между подразделениями как филиалов, так и дочерних обществ.

По состоянию на 15 ноября готовность железнодорожных станций к работе в зимний период 2011/12 года составила 99,8%. Эти данные подтверждены докладами всех начальников дирекций управления движением и проведёнными выездными проверками работников центрального аппарата ОАО «РЖД».

В полном объёме создан запас тормозных башмаков, необходимого инвентаря для очистки стрелочных переводов от снега, угля, песка. В целях обеспечения безопасных условий труда проведены уборки путей и межпутей от мусора и деталей верхнего строения пути. Все работники обеспечены зимней спецодеждой. Совместно с представителями дистанций энергоснабжения проверено и приведено в соответствие с нормативами наружное освещение станций.

В предстоящем зимнем сезоне в дирекциях управления движением будут работать более 7,6 тыс. первоизников. Все они закреплены за опытными наставниками и прошли соответствующий курс обучения.

В дирекциях внедряются инновационные методы организации работы в зимний период. Так, в Октябрьской дирекции использовали опыт «Финских железных дорог»: в прошлую зиму для очистки ручных стрелочных переводов была успешно проведена пробная эксплуатация воздушных устройств ранцевого типа. Их применение позволяет в разы ускорить очистку стрелок от снега на станциях, где отсутствуют устройства электрообогрева или воздушной очистки. Эти устройства также можно применять для уборки территории станции, подвижного состава от снега, а в межсезонье – для очистки стрелочных переводов и путей от мусора.

Для снижения случаев отказов технических средств на станциях в период подготовки к работе в зимний период было капитально отремонтировано 625 км стационарных путей, произведена замена 212 вагонных замедлителей на сортировочных горках и более 4 тыс. стрелочных переводов. Дополнительно оборудовано электрообогревом более 300 стрелочных переводов. Для повышения уровня безопасности движения поездов произведена выправка профилей на 602 км стационарных путей.

Между тем, учитывая напряжённую эксплуатационную работу на Восточном полигоне, пока не в полном объёме выполнен план путевых работ на Дальневосточной магистрали. Необходимо в оставшийся период произвести смену 28 стрелочных переводов и капитальный ремонт 3 км стационарных путей.

Ритмичность работы станций в зимний период зависит и от своевременности производства грузовых операций на подъездных путях. Для исключения непроизводственных простоев подвижного состава проведено обследование более 17 тыс. путей необщего пользования.

Проверена и подтверждена полная готовность всех теплоков, вибро- и буровых блоков, вагонопрокидывателей, снегоуборочной техники. Итогом большой подготовительной работы стала выдача всем станциям «Свидетельства о готовности к работе в зимний период 2011/12 года».

Альбина БУЛАТОВА

Промежуточные итоги

КРОПОТЛИВАЯ ПОДБОРКА ВАГОНОВ ПО СОБСТВЕННИКАМ ПЕРЕГРУЖАЕТ СТАНЦИИ

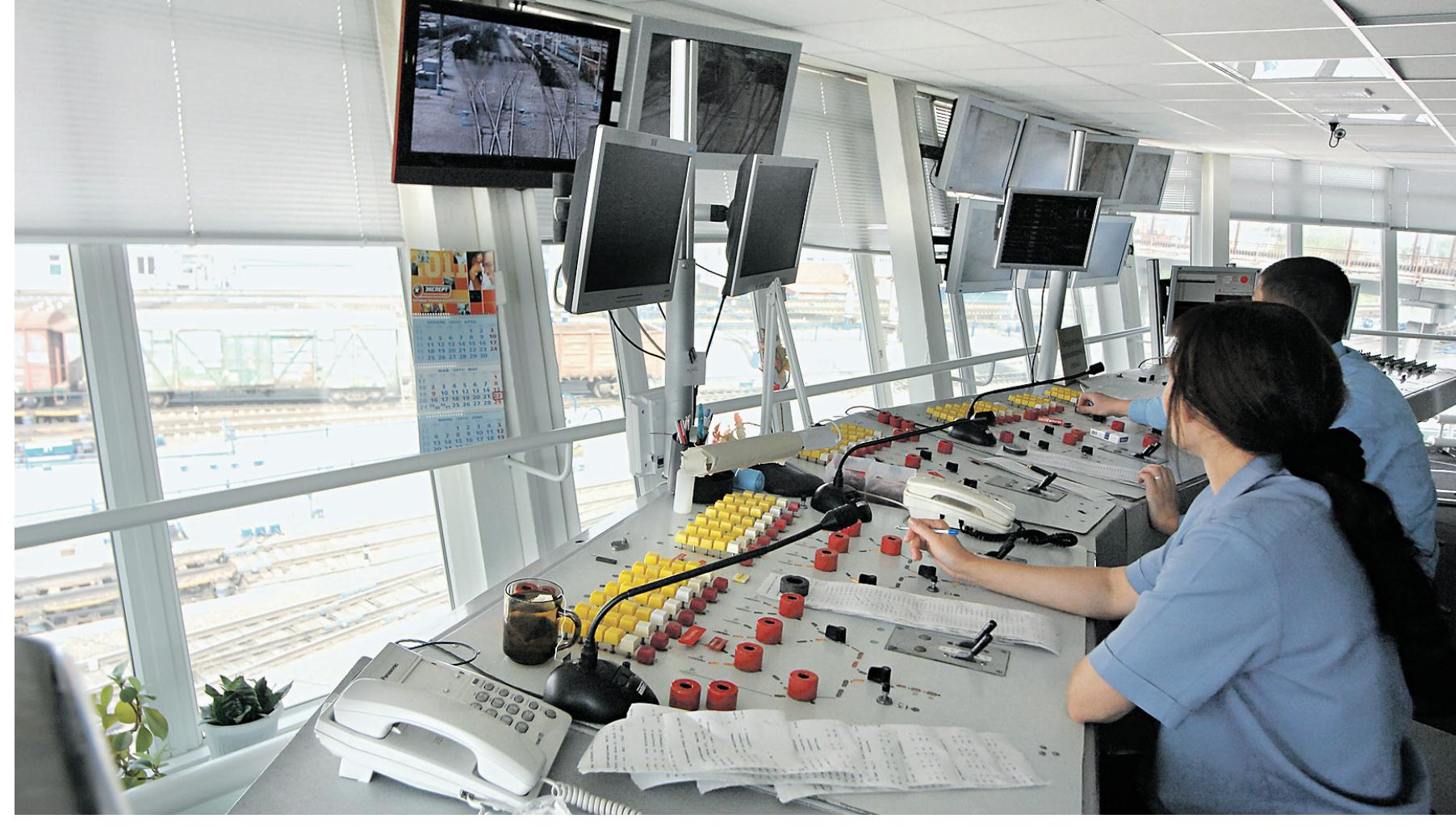


фото: Сергей Колин

Павел Иванов,
начальник
Центральной
дирекции
управления
движением –
Филиала
ОАО «РЖД»



фото: Сергей Колин

Организация отправительских маршрутов сокращает ежесуточную переработку составов

Одновременно с этим значительно снижено количество сдвоенных операций: как правило, приватные порожние вагоны после выгрузки отправляются со станций, а под погрузку, навстречу им, подводятся вагоны других собственников или из-под других грузов.

В результате коэффициент сдвоенных

заадресовка полувахонов консолидированного парка производится на определённые технологии станции сети, находящиеся на дорогах массовой погрузки, с формированием технических маршрутов из мест выгрузки, распределением погрузочных ресурсов исходя из реальной потребности, с учётом минимизации простое, увеличения числа сдвоенных

В целях снижения загрузки инфраструктуры станций в результате оперативных корректировок плана формирования доля переработки транзитного вагонопотока к уровню аналогичного периода 2010 года снижена на 1,4 процента, пункт и составила 25,8%. Организация отправительских маршрутов позволяет сократить ежесуточную переработку почти на 160 тыс. вагонов.

Центральная дирекция управления движением организует и управляет тяговыми ресурсами в тесном взаимодействии с Дирекцией тяги на основе регламентов взаимодействия.

Разработана технология сквозного планирования тяги и контингента локомотивных бригад для грузового движения на предстоящий год, квартал, месяц, сутки, смену.

На основании представленных ЦФТО планов погрузки грузов на железных дорогах по их направлениям прогнозируется потребность тяги и контингента локомотивных бригад.

В 2011 году наблюдалась устойчивая динамика роста объёмов перевозок при значительном увеличении загрузки инфраструктуры

лял 1,3, в 2011 году достиг минимального значения – 1,04, а на Октябрьской, Красноярской, Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах вообще равен единице, то есть сдвоенных операций на этих дорогах практически нет.

Как результат, это вызывает дополнительное перемещение по сети не менее 60 тыс. порожних вагонов в сутки, что эквивалентно 1 тыс. грузовым поездам, и создаёт существенную нагрузку на инфраструктуру, отвлекая на переработку порожних вагонов тяговые маневровые ресурсы.

Для реализации задачи повышения эффективности использования вагонов было принято решение о применении с начала октября текущего года балансового метода управления порожними полувахонами дочерних компаний.

При этом перемещение этих вагонов в порожнем состоянии организовано по электронным перевозочным документам, формируемым в автоматизированном режиме.

операций и исключения встречного перемещения.

Данная технология позволяет наиболее рационально сочетать мощности современных автоматизированных систем и принципы сетевой регулировки, обеспечивающие универсальность подвижного состава.

В досье

Вертикаль управления движением имеет численность более 110 тыс. человек, что составляет 12% от общей численности работников компании. В её состав входят 17 региональных дирекций, имеющих статус структурных подразделений. В свою очередь, в состав региональных дирекций входят 50 центров организации работы станций и 74 железнодорожные станции, являющиеся структурными подразделениями. В основных должностях и профессиях трудятся более 16 тыс. составителей поездов и регулировщиков скорости движения вагонов, 25 тыс. дежурных по железнодорожным станциям, 14,8 тыс. приёмосдатчиков груза и багажа, более 2 тыс. поездных диспетчеров. Средний возраст составляет 38 лет, из общего числа работников 41% имеют возраст до 35 лет.

В дирекциях управления движением трудятся 76 тыс. женщин, что составляет 68% численности филиала, в том числе среди дежурных по станции женщин – 80%, дежурных стрелочных постов – 84%, приёмосдатчиков – 95%, операторов СТЦ – 98%.

ПРОЕКТ

По расписанию

ПРОГНОЗНЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПОСТРОИТ АВТОМАТИКА

ОАО «ВНИИЖТ» и ОАО «НИИАС» разрабатывают системы автоматического построения прогнозных графиков движения поездов для полигона Челябинск – Исилькуль и управления поездной работой на базе расписаний грузовых поездов суточного графика.

В рамках практической реализации этих работ в два этапа провели эксперимент по организации движения по твёрдым «ниткам» графика. Первый этап прошёл в период с 14 по 19 декабря 2010 года на полигоне Челябинск – Петропавловск, а второй с 15 марта по 15 апреля 2011 года был проведён уже на полигоне трёх дорог – Южно-Уральской, Свердловской и Западно-Сибирской.

В период подготовки к эксперименту с помощью аппаратно-программного комплекса «Эльбрус» была проведена энергооптимизация нормативного суточного графика на участке Челябинск – Исилькуль, далее на основании предоставленных ВНИИЖТом времён хода были проведены опытные поездки, которые подтвердили правильность расчётов. Оптимизированные «нитки» нормативного графика движения были транслированы в автоматизированную систему «ГИД-УРАЛ».



фото: Сергей Колин

«Нитки» поездов, на которые локомотивные бригады планировались именным графиком.

Организация движения на участке и пассажирских, и грузовых поездов осуществлялась по расписанию согласно «ниткам» нормативного графика. «Нитки» графика были использованы ООО «АВП-Технология» в системе автоворедения поезда.

При отсутствии автоворедения перед машинистом грузового поезда ставилась за-

дача по ведению поезда согласно выданному расписанию.

По результатам эксперимента проектными институтами была проведена дальнейшая работа по доработке и развитию программных продуктов.

В настоящее время ведётся третий эксперимент по организации движения чётных поездов с отработкой данной технологии в период проведения многочасовых «окон» по ремонту и обслуживанию инфраструктуры с разработкой сквозных вариантов графиков на полигоне Челябинск – Исилькуль Южно-Уральской железной дороги с учётом подхода поездов к полигону.

При условии успешного решения данной задачи мы получим расписание следования поезда по «нитке» вариантового графика, обеспеченной локомотивом и локомотивной бригадой, с развязкой маршрута следования по всем станциям полигона движения, в том числе при проведении плановых ремонтно-путевых работ и с учётом ограничений, накладываемых инфраструктурой.

Тихон Никитин,
начальник отдела информационных технологий Центральной дирекции управления движением

6. | ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

6 декабря 2011 года

WWW.GUDOK.RU

ВТОРНИК

WWW.GUDOK.INFO

№ 223 (24943)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

| ФОНД ОТВЕЧАЕТ

Круглосуточно телефоны «горячей линии» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» принимают звонки со всей России. Вместе с клиентской базой растёт число людей, которым нужна консультация по правилам начисления и наследования пенсий, возможностям «личного кабинета», клиентского сервиса фонда и другим вопросам, касающимся пенсионной системы. Операторы call-центра и специалисты фонда ни одно обращение не оставляют без ответа.

Детали

Линия внимания

Важно, остался ли доволен клиент общением со специалистами и решена ли его проблема



В мае этого года НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в партнёрстве с контактным центром «Телеком-Экспресс» усовершенствовал работу своей «горячей линии». Результаты оказались заметны сразу: в мае от клиентов фонда было принято в три раза больше звонков, чем за аналогичный период прошлого года. Всего же за минувшие полгода специалисты call-центра ответили на 81 тыс. обращений.

«Телефоны «горячей линии» никогда не умолкают. Ночью обращений, естественно, меньше, но активная работа начинается уже с 6 часов утра – «просыпаются» восточные регионы России, – рассказывает оператор Марина Кузьмина. – Обращаются за консультацией как пенсионеры, так и молодые сотрудники РЖД, которые уже являются или только планируют стать клиентами НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Чтобы в условиях цейтнота предоставлять качественные ответы, которые будут удовлетворять самого требовательного клиента, операторы проходят тщательную подготовку.

«Базовый этап обучения продолжается несколько дней. Его проводят специалисты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»: рассказывают операторам о фонде, знакомят с особенностями той или иной услуги. Следующий этап обучения – «выездной». Он проходит примерно раз в месяц

регулярно передаётся в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Помимо неё существует отчётность по тематике звонков. Тема каждого обращения заносится в базу. Эта статистика позволяет отслеживать тенденции интереса клиентов, уровень их информированности и корректировать работу по освещению вопросов пенсионной реформы и деятельности фонда.

Операторы консультируют в режиме реального времени. Если же вопрос сложный и нетипичный, он передаётся специалистам НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». «С появлением call-центра нагрузка на нас, безусловно, стала меньше, так как на многие вопросы отвечают операторы «горячей линии». Однако нам по-прежнему поступает немало сложных вопросов», – говорит начальник отдела по работе с обращениями граждан фонда Мария Кузнецова.

В частности, такие вопросы поступают от людей, чётко и ясно относящихся к выбору НПФ и задающих много вопросов по финансовой деятельности фонда. Их интересует информация, связанная с инвестированием средств, распределением дохода и прочими вещами, на объяснение которых требуется много времени, аргументов и хорошего знания ситуации на пенсионном рынке. «Тем не менее мы добиваемся, чтобы клиент получил максимум

Персональный подход

ПЕНСИЮ МОЖНО ЗАВЕЩАТЬ, А НА ВЗНОСЫ В НПФ – ПОЛУЧИТЬ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ

Специалисты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» выбрали самые часто задаваемые вопросы «горячей линии» и ответили на них для читателей «Гудка».

– Кто имеет право на получение корпоративной пенсии? Каковы сроки её назначения и выплаты?

– Сегодня негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» получают свыше 250 тыс. пенсионеров-железнодорожников. Ещё свыше 754 тыс. сотрудников отрасли на паритетных началах с работодателем формируют свою будущую корпоративную пенсию. А фонд на эти накопления ежегодно начисляет инвестиционный доход. Личное участие работника в системе негосударственного пенсионного обеспечения (НПО) – главное условие получения в будущем корпоративной пенсии.

При выходе на заслуженный отдых железнодорожник ежемесячно к трудовой пенсии будет получать и дополнительную негосударственную пенсию. Средний размер такой пенсии, называемой в 2011 году бывшим работникам холдинга «РЖД», превышает 4500 руб. В будущем, когда на пенсию начнут выходить железнодорожники, которые вступили в программу НПО в более молодом возрасте и, соответственно, дольше копили, получили больше начислений от компании и инвестиционного дохода от фонда, размер пенсии существенно возрастёт.

Размер ежемесячного взноса работника зависит от возраста, в котором он присоединился к корпоративной пенсионной системе, выбранного им варианта пенсионной схемы и размера заработной платы.

Чтобы вступить в корпоративную систему НПО, необходимо стать участником-вкладчиком НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», то есть присоединиться к пенсионному договору и выбрать один из четырёх вариантов пенсионной схемы, различающихся между собой возможностью передачи накопленных средств благоприобретателям (наследникам) в случае смерти участника-вкладчика:

– страховой вариант – при нём выплата суммы накоплений благоприобретателю не предусмотрена;

– страхово-сберегательный вариант предусматривает возможность выплаты благоприобретателю остатка накопленных средств в период выплаты негосударственной пенсии;

– сберегательно-страховой вариант предусматривает выплату благоприобретателю накоплений в случае смерти участника-вкладчика до назначения пенсии;

– сберегательный вариант позволяет наследнику получить сумму накоплений в случае смерти участника-вкладчика как до даты назначения негосударственной пенсии, так и после.

На этапе выбора пенсионной схемы важно определиться с благоприобретателем, то есть гражданином, которому в случае смерти участника-вкладчика выплачиваются накопленные средства.

Выбрав вариант пенсионной схемы, необходимо заполнить в отделе кадров вашего предприятия подписной лист и заявление об удержании из заработной платы пенсионных взносов. Вместе с вами работодатель на долевой основе также начнёт формировать вашу пенсию.

– Какую доходность обеспечивает фонд по обязательному пенсионному страхованию, насколько выгоднее держать свои накопления в НПФ и насколько это, если сравнивать с государственным Пенсионным фондом?

– Сегодня будущая пенсия россиян 1967 года рождения и моложе состоит из двух частей: страховой и накопительной. Каждый работодатель перечисляет обязательные страховые взносы на пенсионное страхование, в размере 26% от фонда оплаты труда (ФОТ) каждого работника. Из них 20% поступают на формирование страховой части пенсии. Оставшиеся 6% поступают на накопительную часть, и каждый работающий гражданин вправе самостоятельно решать, где её размещать – оставить в ПФР, передать в негосударственный фонд или управляющую компанию.

По умолчанию накопительной частью пенсии распоряжается государственная управляющая компания Пенсионного фонда России – Внешэкономбанк. Доход, который он может обеспечить, как правило, находится на уровне инфляции.

Если ваши накопления переданы в один из НПФов, то доход может быть сравнительно выше, так как негосударственные пенсионные фонды обладают более широким набором финансовых инструментов для инвестирования и могут сотрудничать сразу с несколькими управляющими компаниями. Важно отметить, что деятельность НПФ строго контролируется государством. Перевести накопительную часть своей пенсии из Пенсионного фонда России в НПФ или из одного негосударственного фонда в другой вы имеете право не чаще одного раза в год.

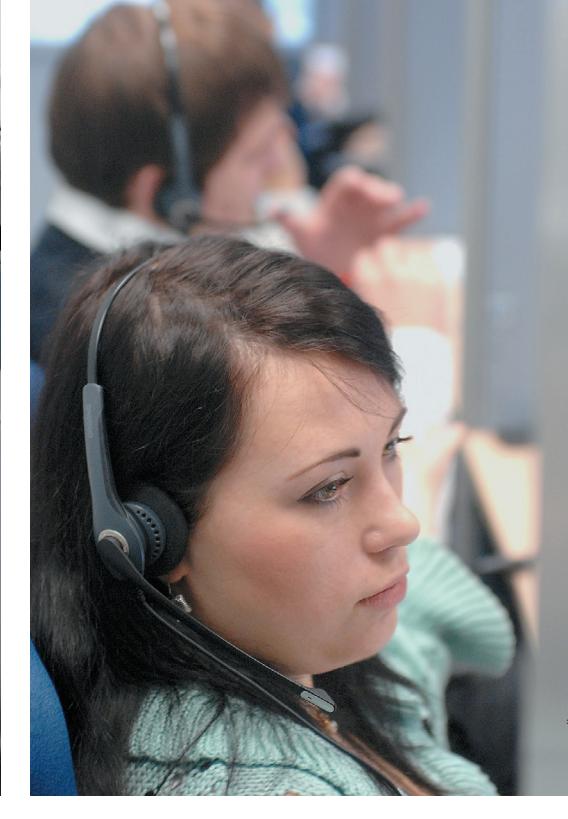
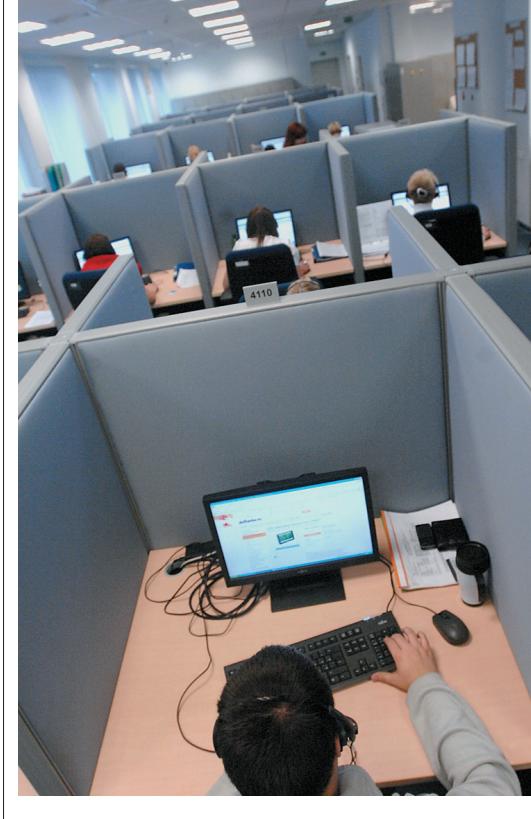
Раз в год каждому гражданину приходят информационные письма о состоянии его лицевого счёта, размере накоплений и уровне полученной доходности. Так, по итогам 2010 года при инфляции в 8,8% доходность по пенсионным накоплениям, оставшимися в ПФР, составила 7,6%. НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по итогам 2010 года начислила на счета своих клиентов 10,2% годовых. Любой гражданин России, имеющий накопительную часть трудовой пенсии, имеет возможность перевести её в наш фонд.

– Говорят, есть возможность завещать пенсионные накопления. Что для этого нужно?

– Да, действительно, независимо от того, в каком фонде находится накопительная часть пенсии гражданина, он может назначить правопреемников – одного или нескольких людей (это могут быть родственники либо иные лица), которые в случае смерти застрахованного лица до начала выплаты пенсии смогут получить средства его накопительной части. В случае если правопреемники не назначены, средства накопительной части его пенсии достанутся законным наследникам.

Накопительная часть пенсии ни при каких условиях не может быть распределена между другими клиентами негосударственного пенсионного фонда. Если

Разъяснение



ушедшего из жизни клиента НПФ не оказалось ни правопреемников, ни наследников, его деньги возвращаются в Пенсионный фонд России.

Что же касается НПО, то, если работник, присоединяясь к Договору, выбирает сберегательный, страхово-сберегательный или сберегательно-страховой вариант пенсионной схемы, он назначает благоприобретателя на случай своей смерти, т.е. лицо (лица), которое получит его накопленные денежные средства.

Вместо указания фамилии благоприобретателя работник вправе указать, что благоприобретателями назначаются наследники.

Но если выбран вариант пенсионной схемы, не предусматривающий наличие благоприобретателя, то, в случае его ухода из жизни, деньги остаются в фонде и идут на выплату пенсий долгожителям. При этом следует учитывать, что в варианте пенсионной схемы с возможностью наследования размер взносов будет несколько больше.

Нашим клиентам, предпочитающим пользоваться услугами через Интернет, теперь удобно в любое время зайти в «личный кабинет» на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и в режиме реального времени следить за состоянием своего счёта

По сведениям ФСФР, в 2010 году ПФР выплатил правопреемникам умерших застрахованных лиц около 1,2 млрд руб. пенсионных накоплений, негосударственные пенсионные фонды – более 179 млн руб. При этом стоит учитывать, что в тот период в НПФ было менее 10% застрахованных лиц, в пропорциональном соотношении это означает, что негосударственные фонды выплатили больше.

– Перевёл свои накопления в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», но почему-то не получил информационного письма о состоянии счёта.

– Ежегодно фонд обязательно информирует как клиентов по ОПС, так и участников-вкладчиков по НПО о состоянии их именных пенсионных счетов. В этом году информационные письма рассыпались в августе закрытыми письмами. Причиной их неполучения может быть смена адреса и долгосрочный отпуск. В первом случае клиенты могли забыть предупредить нас о смене адреса, и потому письмо им приходит на старое место жительства – такие случаи не единичны. А во втором варианте неполученное письмо, пролежав какой-то срок на почте, возвращается к нам. В этом случае при обращении человека к нам в фонд мы повторно распечатываем и отдаём извещение.

Хотя нашим клиентам, предпочитающим пользоваться услугами через Интернет, теперь удобнее в любое время зайти в «личный кабинет» на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и в режиме реального времени следить за состоянием своего счёта. Эта услуга доступна уже более полугода.

Логин и пароль для входа в «Личный кабинет» выдаются по персональному запросу в филиале НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» после заполнения специального заявле-

ния и предъявления документа, удостоверяющего личность заявителя. Благодаря внедрению данной услуги клиенты фонда смогут контролировать состояние счёта самостоятельно, что значительно экономит их время.

– Имеет ли право человек, делающий отчисления в счёт будущей пенсии, на льготу по налогобложению физических лиц? Какие документы нужны для получения социального налогового вычета?

– По закону (пп. 4 п. 1 ст. 219 НК РФ) вернуть 13% от суммы уплаченных личных пенсионных взносов может любой гражданин, участвующий в программе негосударственного пенсионного обеспечения. Например, если ваш личный пенсионный взнос по корпоративной программе равен 1000 руб. в месяц, то с каждого взноса государство вернёт вам часть налога на доходы физических лиц (13%) в размере 130 руб., и всего за год получится 1560 руб. Такой же социальный налоговый вычет могут получить и участники программы государственного софинансирования пенсии, которые

платят взносы на увеличение накопительной части своей будущей трудовой пенсии. Следует учитывать, что предельная совокупная сумма социального налогового вычета по основаниям, предусмотренным ст. 219 НК РФ (благотворительные взносы, оплата обучения, лечения и пенсионные взносы), составляет в 2011 году 120000 рублей.

Есть два способа получения социального налогового вычета: через налоговую инспекцию и через работодателя.

Если вы решили обратиться в налоговую инспекцию по месту жительства, то сделать это можно только по окончании года, в котором вы платили пенсионные взносы, то есть получить социальный налоговый вычет за 2011 год вы сможете только в 2012 году. Для этого вам необходимо предоставить налоговую декларацию по форме з-ндфл, пенсионный договор с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а также документы, подтверждающие оплату пенсионных взносов и заявление на получение социального налогового вычета. Налоговая инспекция имеет право проверять документы в течение трёх месяцев, после чего деньги поступят на банковский счёт, который вы укажете в заявлении (на вашу пластиковую карточку или сберкнижку).

Если же вы хотите воспользоваться социальным налоговым вычетом по месту работы, то вам необходимо лишь написать заявление в бухгалтерию своего предприятия, предоставить пенсионный договор, документы, подтверждающие уплату взносов, и бухгалтерия со следующего месяца будет ежемесячно возвращать вам налог.

Полосу подготовила Юлия Корчагина

Интервью

Главное, чтобы прогноз сбывался

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА СВОЕВРЕМЕННЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ОТ ОТРАСЛЕВЫХ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГОВ

Андрей Ушаков,
начальник
отдела
гидрометеорологии
Управления пути
и сооружений
ОАО «РЖД»



— Андрей Геннадьевич, как давно существует отдел гидрометеорологии?

— Отдел существует давно, ещё с серединой прошлого века. Хотя мне кажется, что более правильно было бы говорить не об отделе, а, собственно, о железнодорожной гидрометеорологии, которая возникла практически одновременно с Транссибирской магистралью.

Кстати, первые метеостанции в азиатской части страны принадлежали и служили российским железнодорожным дорогам.

— А зачем компании собственная служба погоды?

— Наша основная задача — это своевременное круглогодичное и качественное предупреждение руководства компаний, Центральной дирекции инфраструктуры и причастных подразделений о прогнозируемых и ожидающихся неблагоприятных явлениях погоды. На дорогах наши отделы называются дорожными геофизическими станциями.

— Чем сделанные вами измерения отличаются от измерений, которые проводит Росгидромет? Почему ОАО «РЖД» важно иметь свой источник информации? Не потому ли, что государственный канал не очень точен?

— Ни один прогнозист в стране не обойдётся без данных наблюдений, которые осуществляет Росгидромет, руководствуясь при этом мировыми стандартами и правилами. Любой, кто заявит вам, что он справится без информации, полученной посредством государственной сети метеостанций, просто вас обманывает. Эти сведения необходимы всем. Другое дело, зачастую они недостаточны для нужд отдельных сфер народного хозяйства. ОАО «РЖД» как раз такая отдельная сфера, которой необходимы данные специализированных погодно-геофизических параметров.

Я приведу простой пример. На метеостанциях Росгидромета количество осадков измеряется один раз в двадцать семь часов. Но опыт показывает, что катастрофическое воздействие на инфраструктуру дороги оказывают непродолжительные, но интенсивные по количеству выпавших осадков ливни, когда за один или два часа выпадают месячные нормы. Мы должны знать об этих осадках по факту — как только дождь начинается, а не 12 часов спустя, когда к нам с запозданием могут поступить данные из Росгидромета. Так что приходится дополнительно решать проблему нехватки информации. Скажем, до этого года нам не хватало данных с лавиноопасных участков пути. Сейчас эта проблема решена. Там стоят наши комплексы.

Ещё пример. Никогда Росгидромет не станет измерять температуру рельсов. А мы это делаем.

Кстати, здесь наш самый главный успех — это создание на ряде дорог собственной системы мониторинга погодно-геофизических параметров «ГеоПуть». До конца 2013 года мы закончим её тиражирование на всю сеть. Эта инновационная система позволит нам без увеличения штата и временных затрат осуществлять мониторинг погодно-геофизических параметров на сети железных дорог России.

— Каким образом расходитя по департаментам полученная в вашем отделе информация о погоде? Какие именно департаменты и дирекции компании



В наступившем сезоне актуальной для железнодорожников станет борьба со снегом

особенно нуждаются в вашем информационном продукте?

— Многие. Нам очень приятно, когда топ-менеджмент компаний начинает свой день с заслушивания доклада специалиста отдела гидрометеорологии. На информационном портале, функционирующем во внутренней сети, мы имеем свою страницу.

Наши новости передаются традиционным способом — по телеграфу. Но когда есть необходимость, мы напрямую общаемся с потребителями информации по телефону. Также у нас есть свой интернет-сайт, свои АСУ во внутренней сети компании.

Не так давно была отработана возможность автоматического информирования через СМС-сообщения.

— Сколько человек работает в вашем отделе?

— У нас в отделе шесть человек, пять из них — женщины. При наборе специалистов мы руководству-

емся должны привязать наши результаты к перевозочному процессу: к своевременной и оптимальной организации уборки снега на станциях, к принятию мер по борьбе с лавинами, размывами, оползнями, к организации «окон», проведение которых зависит от погодных факторов и т.д.

— Какая нас ждёт погода в целом до конца года? Какой будет зима-2011/12?

— Для железнодорожников опять актуальной будет борьба со снегом. Зима в целом ожидается теплее нормы, но холоднее, чем в 2010/11 году. А в январе нам придётся помёрзнуть. Практически по всей сети температуры ожидаются чуть ниже нормы. Особенность это почувствуют на себе сотрудники Южно-Уральской, Свердловской, Западно-Сибирской, Красноярской железных дорог, где температуры не дотянут до нормы в январе двух-трёх градусов. Что касается бамовцев и забайкальцев, то им к сорока- и пятидесятиградусным морозам не привыкать.

— Какие перспективы развития у отраслевой гидрометеорологической службы?

Катастрофическое воздействие на инфраструктуру дороги оказывают непродолжительные, но интенсивные по количеству выпавших осадков ливни

емся не только его опытом как прогнозиста, но какими-то навыками он обладает: какой у него опыт работы с компьютером, способен ли он учиться и применять свои знания на практике, может ли он грамотно донести до потребителей информацию и т.д.

— По каким показателям определяется успешность вашей работы? У путейцев, например, это отремонтированные километры пути, у эсбестов — уменьшающееся число отказов. А у вас что?

— Основным критерием для нас является «оправданность» прогнозов погоды.

Но мы уже давно задались вопросом: достаточно ли нам этого? Думаю, что мы придём к необходимости разработки собственной системы балансированных показателей нашей деятельности.

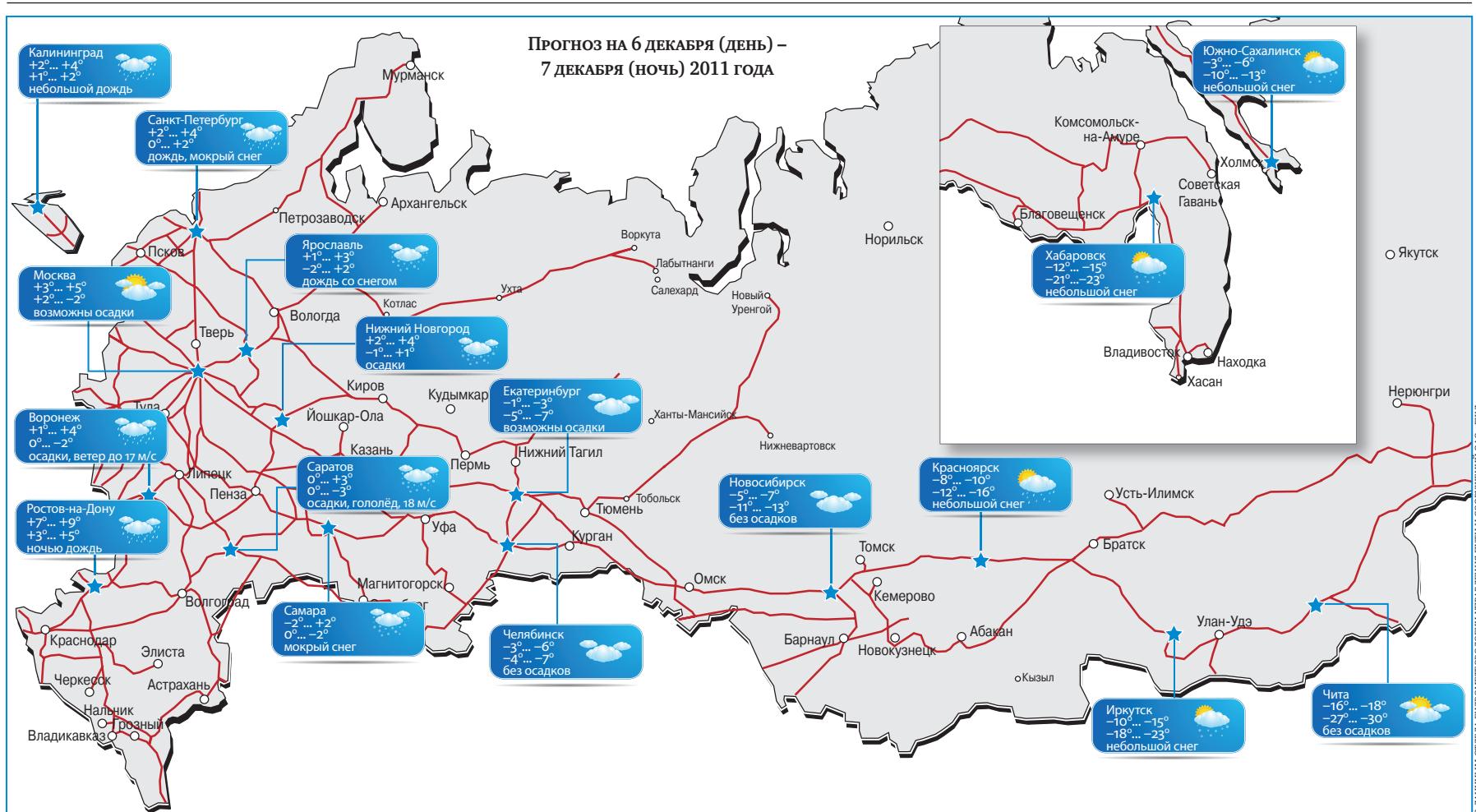
— Техника в отделе на высшем уровне. Говоря о людских ресурсах, мы во многом придерживаемся одной из главных целей всего государства — делаем упор на развитие компетенций наших сотрудников.

При этом для нас это не одноразовая задача. В следующем году мы разработаем постоянно действующую систему или программу развития компетенций сотрудников железнодорожной гидрометеорологии.

Но нам сейчас нужны не просто хорошие метеорологи. Нам нужны специалисты, которые знакомы с организацией работы на железнодорожном транспорте, хорошо владеющие компьютером. Нужны люди, способные планировать и управлять своим временем. Очень стыдно, когда человек, отработавший в системе железнодорожной метеорологии несколько лет, не понимает даже минимум железнодорожной терминологии.

Беседовал Владислав Кукреш

Погода



БИАТЛОН

Промахи Эстерсунда

В ВОСКРЕСЕНЬЕ, 4 ДЕКАБРЯ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫХ ГОНКАХ ЭТАПА КУБКА МИРА В ШВЕДСКОМ ЭСТЕРСУНДЕ РОССИЯНЕ ОСТАЛИСЬ БЕЗ НАГРАД.

В мужской гонке преследования на 12,5 км представители России стартовали достаточно неплохо. Андрей Маковеев чисто отстрелялся на первых двух этапах (положение лёжа), лишь однажды промахнулся Евгений Устюгов, и это позволило им с 47-й и 42-й стартовых позиций переместиться соответственно на 26-ю и 27-ю. При этом их соперники стреляли не хуже как в «ёжке», так и чуть позже в стойке. В частности, будущий победитель соревнований француз Симон Фуркад без промахов преодолел все четыре огневых рубежа. Из наших ребят в положении стоя лучше всех стрелял Антон Шипулин (без промахов на третьем и четвёртом рубежах). Впрочем, подобраться к тройке призёров это не помогло ни ему, ни его партнёрам. В итоге вместе с Фуркадом на пьедестале



На шведском этапе Кубка мира наши биатлонисты выступили хуже соперников

почёта разместились норвежец Свендсен и чех Сукуп.

Десятикилометровая женская гонка преследования наград сборной также не принесла, но на этот раз одной из наших спортсменок – Светлане Слепцовой – удалось показать весьма серьёзный пятый результат. Остальные россиянки выступили хуже – к примеру, Анна Богалай-Титовец, выступающая за ЦСК «Локомотив», на финишे была одиннадцатой, Ольга Зайцева – пятнадцатой. Лавры победительницы примерила норвежка Тура Бергер, второе место досталось финке Кайсе Мякярийнен, третью – немке Магдалене Нойнер.

АНДРЕЙ МЕЛЬНИКОВ

БОБСЛЕЙ

Четвёрка на «пятёрку»

В Австрии завершился первый этап Кубка мира по бобслею и скелетону.

Победителем в соревнованиях бобов-четвёрок стал российский экипаж Александра Зубковой с разгоняющимися Дмитрием Трунековым, Николаем Хренковым, представляющими ЦСК «Локомотив», а также Филиппом Егоровым. В первой попытке они показали лучший результат. Во второй наш экипаж уступил американцам с пилотом Стивеном Холкомбом 0,03 секунды, но добывшего ранее преимущество Зубкову и К хватило для того, чтобы занять первое место. В борьбе за «бронзу» экипаж немца Томаса Флорштутца опередил четвёрку Александра Касьянова всего на 0,02 секунды.

Этап в Инциде стал для российских спортсменов очень удачным. Помимо победы бобслеистов, «золото» в женском скелетоне выиграла Ольга Потылицина. Представитель ЦСК «Локомотив» Александр Третьяков стал вторым в мужском скелетоне. Также сборная выиграла «бронзу» в командных соревнованиях.

РОМАН ВИШНЁВ

БАСКЕТБОЛ

В «Енисей» не войти дважды

«Локомотив-Кубань» уступил на выезде красноярскому «Енисею» в матче Единой лиги ВТБ – 67:83. Неделю назад эти команды уже встречались в Краснодаре в рамках чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги. Тогда железнодорожники одержали уверенную победу. Казалось, шансы повторить успех были у «Локо» и на выезде. Однако «Енисей» в очередной раз подтвердил, что является одной из самых неудобных для краснодарцев команд. Лишь на первых минутах «Локомотив-Кубань» владел преимуществом, но затем хозяевам удалось переломить ситуацию. Первая половина матча завершилась со счётом 48:25 в пользу «Енисея». После большого перерыва железнодорожники попытались переломить ход игры, но у них ничего не вышло.

РОМАН ВИШНЁВ

ФУТБОЛ

Путь открыт

СБОРНОЙ РОССИИ ДОСТАЛИСЬ НЕ САМЫЕ СИЛЬНЫЕ СОПЕРНИКИ ПО ГРУППОВОМУ ЭТАПУ ЕВРО-2012



Наша команда летом следующего года сыграет с Польшей, Чехией и Грецией. Соперники вроде бы не самые именитые, и шансы на выход в следующий раунд у российской сборной велики.

Впрочем, и чехи, и поляки, и греки также уверены, что им по силам обыграть Россию.

Жребий брошен. И брошен, на первый взгляд, удачно. Знаменитый голландский футболист Марко ван Бастен, автор феноменального гола в ворота сборной СССР в финале Евро-1988, на этот раз принёс нам удачу. И если нога ван Бастена преградила путь сборной Советского Союза к титулу чемпиона Европы, то его рука через 23 года отправила сборную уже России в группу А, которая, по общему мнению, стала самой ровной на Евро-2012. И Польша, и Греция, и Чехия на данный момент относятся к откровенным серднякам европейского футбола.

Что касается Чехии, то с ней в официальных матчах сборная России встречалась достаточно давно. На групповом этапе ЧЕ-1996 наша команда, которую тогда возглавлял Олег Романцев, сыграла с чехами вничью – 3:3. Россияне тогда не вышли из группы, а сборная Чехии дошла до финала, где уступила Германии. В составе чешской команды тогда блистали Карел

Наставники команд группы А: Михаил Билек (Чехия), Дик Адвокат (Россия), Фернанду Сантуш (Греция), Францишек Смуда (Польша)

Грецией. Кстати, в отборочном турнире Евро-2012 греки не потерпели ни одного поражения, выиграв семь матчей и трижды сыграв вничью, и заняли в своей группе первое место.

Что касается Чехии, то с ней в официальных матчах сборная России встречалась достаточно давно. На групповом этапе ЧЕ-1996 наша команда, которую тогда возглавлял Олег Романцев, сыграла с чехами вничью – 3:3. Россияне тогда не вышли из группы, а сборная Чехии дошла до финала, где уступила Германии. В составе чешской команды тогда блистали Карел

Поборски, Владимир Шмицер, Павел Недвед, Патрик Бергер. В 2004 году команда Чехии дошла до полуфинала Евро, что стало последним серебряным достижением этой команды. После того как в 2006 году сборную покинул «последний из могикан» Павел Недвед, ярких футболистов у Чехии не осталось.

В отборочном турнире Евро-2012 чехи заняли в своей группе второе место после Испании. Причём если на счету испанцев 24 очка, то у Чехии – всего лишь 13. Четыре матча наши будущие соперники выиграли, один свели вничью и три проиграли. В стыковых матчах за право сыграть в финальном турнире Евро-2012 сборная Чехии встретилась с Черногорией, которую дважды обыграла – 1:0 и 2:0.

Ещё один наш соперник – сборная Польши. Она хозяйка турнира, и этим всё сказано. Да, звёзд в нынешнем составе польской команды нет, но она наверняка будет пользоваться благоволением арбитров, и сумасшедшая поддержка болельщиков ей обеспечена. Так что, скорее всего, именно поляки будут главными конкурентами сборной России в борьбе за место в четвертьфинале.

– Результатом жеребьёвки я довolen, – отметил наставник российской команды Дик Адвокат, – у нас получилась ровная

группа, где сыграет сборная России, не только самая ровная, но и самая скучная

группа

и самая скучная.

И компенсацией за эту скучу должна стать яркая игра нашей команды. При таких раскладах сборная России просто-таки обязана выйти в следующий круг. Потому как если это не получится сделать в такой скромной компании, то на турнирах подобного уровня нашей команде делать нечего, так как ездить на Евро статистически – слишком дорогое для нас удовольствие.

Вот и получается, что группа А,

где сыграет сборная России, не только

самая ровная, но и самая скучная

группа

и самая скучная.

Вчера стало известно, что

сборная России будет базироваться не в Киеве, как говорил Адвокат, а в Варшаве. И причина тому одна – матчи группового турнира нашей команде предстоит провести именно в Польше. Как нам сообщили в пресс-службе РФС, место, где именно наша команда остановится, ещё точно не определено, но решение о «переселении» впольскую столицу уже принято.

Если сборная России займёт первое или второе место в группе, то в четвертьфинале сыграет с соперниками из группы В, куда вошли Голландия, Дания, Португалия и Германия.

Каждый из этих соперников –

нет фаворитов. Могу особо выделить сборную Польши, потому как она хозяйка.

Вчера стало известно, что

сборная России будет базироваться не в Киеве, как говорил Адвокат, а в Варшаве. И причина тому одна – матчи группового турнира нашей команде предстоит провести именно в Польше. Как нам сообщили в пресс-службе РФС, место, где именно наша команда остановится, ещё точно не определено, но решение о «переселении» впольскую столицу уже принято.

Если сборная России займёт первое или второе место в группе, то в четвертьфинале сыграет с соперниками из группы В, куда вошли Голландия, Дания, Португалия и Германия.

Каждый из этих соперников –

нет фаворитов. Могу особо выделить сборную Польши, потому как она хозяйка.

Вчера стало известно, что

сборная России будет базироваться не в Киеве, как говорил Адвокат, а в Варшаве. И причина тому одна – матчи группового турнира нашей команде предстоит провести именно в Польше. Как нам сообщили в пресс-службе РФС, место, где именно наша команда остановится, ещё точно не определено, но решение о «переселении» впольскую столицу уже принято.

Если сборная России займёт первое или второе место в группе, то в четвертьфинале сыграет с соперниками из группы В, куда вошли Голландия, Дания, Португалия и Германия.

Каждый из этих соперников –

нет фаворитов. Могу особо выделить сборную Польши, потому как она хозяйка.

Вчера стало известно, что

сборная России будет базироваться не в Киеве, как говорил Адвокат, а в Варшаве. И причина тому одна – матчи группового турнира нашей команде предстоит провести именно в Польше. Как нам сообщили в пресс-службе РФС, место, где именно наша команда остановится, ещё точно не определено, но решение о «переселении» впольскую столицу уже принято.