

4. | БЕЗОПАСНОСТЬ

Забраться на крышу вагона, сделать крутые фотки и назвать это модным словом «зацепинг»

5. | Мнение

При комиссионной проверке выбракованных боковых рам тележек выявлялись интересные вещи

7. | ЮБИЛЕЙ

В реставрации храма Василия Блаженного, которому исполняется 450 лет, принимало участие ОАО «РЖД»

8. | ФУТБОЛ

Жозе Коусейру проиграл свой первый матч в качестве главного тренера «Локомотива»

12 июля 2011 года

WWW.GUDOK.RU

вторник

WWW.GUDOK.INFO

№ 119 (24839)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
149930
экземпляров

| От редакции

Локальный недочёт

Минэкономразвития и Минфин при обсуждении инвестиционной программы ОАО «РЖД» настойчиво предлагают компании привлекать частные инвестиции. Ни для кого не секрет, что этот процесс довольно затруднителен ввиду большой ограниченности инвестиционных инструментов, которыми согласно действующему законодательству располагает железнодорожный инфраструктурный комплекс. Между тем почти два года назад, в августе 2009 года, при активном участии Федеральной службы по тарифам было принято постановление правительства № 643 о госрегулировании железнодорожных тарифов. В частности, оно как раз и было направлено на то, чтобы облегчить инвестиции в инфраструктуру. В том числе в документе предусмотрена возможность установления локальных тарифов, которые позволяли бы за счёт повышения цены перевозок окупать вложения в определённые объекты. Механизм предельно простой: рассчитываются необходимая сумма инвестиций и соответственно тариф, который позволил бы их вернуть в оптимальный срок. Есть достаточное количество проектов, которые могли бы быть реализованы таким образом.

Вот, к примеру, «дочка» РЖД – Ямальская железнодорожная компания – обращается в ФСТ с просьбой принять решение по локальному тарифу для строительства северного широтного хода в рамках проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный». Стоимость транспортировки грузов там предполагалась выше, чем в среднем по сети, но за счёт этого дорога бы окупалась. Однако в ФСТ железнодорожникам говорят: вы сначала постройте этот участок, покажите нам свои затраты, а мы потом будем решать, какой тариф вам установить.

Под такую сомнительную гарантию ни один здравомыслящий банкир денег на проект не даст. Точно так же, как и частный инвестор, который должен быть уверен, по крайней мере, в том, что всё-таки есть юридически оформленный механизм, гарантирующий ему возврат вложений с прибылью.

В ФСТ, кстати, лежит и ожидает решения ещё один инвестиционный проект, уже непосредственно от РЖД. Но, похоже, ответ будет тот же. Впрочем, регулятор указывает, что он здесь не виноват, поскольку не разработан порядок установления локального тарифа. Ну что ж, нет порядка – нет и инвестиций.

ЦИФРА ДНЯ

3143

КМ ПУТИ ОЗДОРОВЛЕНО ВСЕМИ ВИДАМИ РЕМОНТОВ, ВКЛЮЧАЯ РЕКОНСТРУКЦИЮ, В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2011 ГОДА. ЭТО НА ОДИН ПРОЦЕНТ ВЫШЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ 3112 КМ. В ЭКСПЛУАТАЦИЮ УЖЕ СДАНО 1638 КМ., ЧТО СОСТАВЛЯЕТ 97% ОТ ПЛАНА.

ПРОБЛЕМА

Шиловское противостояние

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПОССОРИЛИ ПЕРЕЕЗДЫ



В Воронеже железнодорожники закрыли четыре переезда, самовольно установленные водителями автомобилей и маршруток.

«Линия длиной 16 км называется Шиловской и идёт от станции Воронеж-Курский к химзаводу, – рассказывает заместитель начальника отдела эксплуатации службы пути Людмила Иванникова. – На ней есть четыре официальных переезда и ещё столько же не отмеченных ни в наших документах, ни в городских транспортных схемах. Водители соорудили их самостоятельно».

Управа Советского района Воронежа и местная ГИБДД не раз получали от железнодорожников техуслугие, необходимые для обустройства переездов. По словам начальника Воронежской дистанции пути Геннадия Гогомана, речь шла о нанесении дорожной разметки, об укладке настила

В июне самодельные переезды убрали, но они появились снова

и установке дорожных знаков. Однако в ответ власти ссылаются на балансовую принадлежность Шиловской линии к Воронежской дистанции пути и считают, что сделать всё это она и должна. Так, 4 февраля нынешнего года Геннадий Гогоман уже получил обращения за подписью районного главы Ивана Аристова: «Присмотрите в кратчайшие сроки принять меры по его (переезду. – Ред.) оборудованию. О принятых мерах сообщить в управу Советского района».

Главный инженер дистанции пути Александр Жупитяев возмущён: «Какой балансодержатель? Его нет! Жители микрорайона сами бросают шпалы, камни, листы железа, чтобы ехать напрямую, а не к оборудованному переезду в полутора километрах. Между тем профиль пути такой, что машинист и водитель автомобиля

могут заметить друг друга только в непосредственной близости, когда уже поздно что-то предпринять».

В июне при ремонте пути самодельные переезды ликвидировали, а на их месте поставили запрещающие проезд знаки. Но вскоре водители собственоручно убрали все преграды. В одном месте и вовсе засыпали путь щебёнкой. Сегодня машины двигаются там, как по проспекту.

Попытки выяснить у проезжающих, не страшно ли им рисковать жизнью, приводят к возмущённым выкрикам в ответ. Один из пассажиров маршрутки горячится: «А где нам ездить? В обход – далеко! Когда переезд ломали, подумал кто-нибудь, что тут ни пожарная, ни «скорая» быстро в микрорайон не доберутся?!»

> Окончание | 3

Блиц

Конструктивные инновации

На прошедшей в ПГУПСе международной конференции представили перспективные модели вагонов



Юрий Бороненко,
генеральный
директор
НВЦ «Вагоны»,
профессор
ПГУПСа

– Юрий Павлович, какие проекты вызвали наибольший интерес на конференции «Подвижной состав XXI века»?
– Среди инновационных разработок – конструкции сочленённых грузовых вагонов. Они позволяют увеличить полезную вместимость подвижного состава и в то же время сократить

количество ходовых частей в нём. Например, созданный в нашем научно-исследовательском центре технический проект ската двух цистерн, жёстко соединённых между собой, имеет объём до 180 куб. м. В то время как одиночные вагоны способны перевозить не более 80 куб. м наливных грузов.

Согласно планам в будущем году на заводе «Рузхиммаш» должны произвести первые образцы новшества и приступить к их испытаниям. Кроме того, участники конференции представили полуwagona с увеличенной до 25 тонн осевой нагрузкой и платформы для доставки контейнеров по Трансибу со скоростью до 140 км/ч.

– Что ещё обсудили участники форума?
– Представители научных организаций и фирм – производителей подвижного состава отметили необходимость соблюдения безопасных характе-

ристик воздействия на путь при создании новых вагонов.

Не менее важно обеспечить высокое качество литья,ываемого ската для изготовления подвижного состава. На взгляд специалистов, целесообразно включить в «Красную книгу» ОАО «РЖД», содержащую перспективные задачи развития отрасли, разработку концепции модернизации существующего и создания нового изотермического подвижного состава.

Также следует обратить внимание организаций, определяющих техническую политику на железнодорожном транспорте, на необходимость проведения квалифицированной экспертизы выпускаемых нормативно-технических документов, чтобы избежать противоречивых требований к конструкции и исполнению новых вагонов.

Беседовал
Андрей Стрельцов

Совещание

Будем навёrstывать

В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ ИЮЛЯ ОТМЕЧЕНО НЕКОТОРОЕ ОТСТАВАНИЕ ОТ ПЛАНА ПОГРУЗКИ

С 12 июля на сети вводится повышенное задание по погрузке. Для того чтобы войти в плановые показатели, необходимо грузить 3,5 млн тонн в сутки.

Вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, как обычно, особое внимание было уделено грузовой работе компаний.

«На сегодня сложилось довольно сложное положение с обеспечением вывоза грузов. Отставание от плана по погрузке перевалило за 1 млн тонн. Необходимо максимально сосредоточиться и обеспечить в последующий период месяца его компенсацию», – констатировал глава компании.

Генеральный директор Центра физического транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева отметила, что отставание наблюдается не только по погрузке, но и по до-



ходной ставке, поскольку на данный момент преобладают грузы I тарифного класса. В частности, перевозка уголья, в то время как по другим номенклатурным группам допущено отставание.

Руководитель ЦФТО также констатировала, что в июле 22,2% грузов прибывает с нарушением срока доставки,

работ. В то же время ситуация с обеспечением подвижным составом целого ряда крупных грузовладельцев улучшилась. Количество остатков невывезенной продукции на складах почти не изменилось, увеличившись лишь на 0,2%.

Однако, как акцентировал внимание Владимир Якунин, в некоторых регионах в последнее время обострилась ситуация с вывозом местного груза.

Также он назвал «луковой» цифру остатков на складах, поскольку она не даёт адекватной картины в угольной отрасли, а она в этом плане является уже достаточно напряжённой.

Наряду с этим объёмы перевозок, подтверждённые заявками грузоотправителей на ближайшую перспективу, дают основания строить в целом оптимистичные прогнозы как по погрузке, так и по увеличению доходной ставки в грузовых перевозках.

«Для того чтобы выполнить плановые параметры июля, нам необходимо в оставшийся период месяца грузить в среднем в сутки 3,5 млн тонн вместо утвержденных ранее планом 3,415 млн тонн», – отметила Елена Кунаева. Она высказала уверенность в том, что повышенное плановое задание будет выполнено и к концу июля это даст итоговый положительный результат.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

12 июля 2011 года

ВТОРНИК

№ 119 (24839)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Тянут волокно

На Северо-Кавказской магистрали за шесть месяцев этого года построено 30 км волоконно-оптических линий связи (ВОЛС). Работы ведутся с начала года на участке Ишерская – Гудермес – Хасав-Юрт (132 км). В 2011-м предполагается завершить строительство на участке протяжённостью 92 км.

ВОЛС не только повышает качество и надёжность связи, но позволяет внедрять новые технологии управления транспортом и информационными системами. Сейчас общая длина волоконно-оптических линий на Северо-Кавказской более 4 тыс. км.

Подсчитали убытки

За полгода ущерб от незаконного вмешательства в деятельность Приволжской дороги в Волгоградском регионе составил свыше 400 тыс. руб.

Зафиксировано 54 случая повреждения путей, устройств СЦБ, средств связи и электроснабжения, 118 случаев хищений шпал, рельсов, стыковых болтов, стрелочных переводов, накладок, изделий из чёрных и цветных металлов. Выявлено 11 фактов наложения посторонних предметов на пути.

Чаще всего преступления совершают неработающие граждане, лица без определённого места жительства и подростки.

Ураган обесточил дорогую магистраль

Ураган в Китае, оборвавший в воскресенье линию электропередачи, остановил 19 поездов на высокоскоростной железнодорожной линии Пекин – Шанхай. Движение было прекращено на 90 минут. Официальное открытие движения на дороге стоимостью \$33 млрд состоялось 30 июня и было приурочено к 90-й годовщине Коммунистической партии Китая. Поезда между Пекином и Шанхаем должны следовать со скоростью до 300 км/ч.

Пометили детали

Deutsche Bahn наносит на все металлические детали железной дороги высокотехнологичные метки. Это сделано для того, чтобы предотвратить кражи. В прошлом году на дорогах Германии зафиксировано 2700 случаев воровства металлов – похищено 350 тонн меди, 675 тонн стали, 2,4 тонны алюминия и 1200 тонн прочих металлов. Ущерб составил более 10 млн евро. Разобранные пути и оборванные кабели привели к опозданию 8500 поездов, 360 раз поезд так и не смогли выехать из депо. Причина активизации случаев воровства – растущие цены на сырьё.

Грузовой поезд до Калуги

Дочернее предприятие латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzceļš – LDz Cargo в 2011 году вместе с иностранными компаниями может пустить регулярный грузовой поезд до Калуги, где работает завод по сборке иномарок. Как сообщила президент LDz Унис Магонис, сейчас наблюдается ослабление потока грузов в Афганистан, но остальные линии работают хорошо – ходят грузовой поезд в Москву, контейнерный поезд «Балтика Транзит» – в Казахстан.

Ломают парк

«Укрзализныця» констатировала возрастание масштабов повреждения вагонов под погрузочно-разгрузочными работами. Как выяснили на Приднепровской дороге, за полгода повреждено 553 вагона, что на 38 больше, чем за аналогичный период 2010 года.

Компенсация за повреждения составила около \$162 тыс.

Порт готовится к росту перевалки контейнеров

ОАО «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП) продолжает развивать мощности по перевалке контейнеров. На днях туда поступили два контейнерных перегружателя RMG грузоподъёмностью 45 тонн. Их общая стоимость – около 8 млн евро. В целом в течение 2011 года парк специализированной перегружочной техники ВМТП значительно пополнится. За первое полугодие уже были приобретены и введены в эксплуатацию три ричстакера, один автопогрузчик грузоподъёмностью 37 тонн и пять – до 5 тонн.

В ближайшее время ожидается поступление двух тягачей Kalmar. Кроме того, компаний подписаны контракты на поставку ещё четырёх контейнерных перегружателей. Как отмечают в порту, оживление экономики после кризиса позитивным образом отражается на грузопотоке. В планах компаний – переработать в текущем году порядка 400 тыс. TEU, что на 15% превысит результат 2010 года.

К росту контейнерного потока готовится ОАО «Трансконтейнер». В планах компании – развитие собственного терминала на станции Владивостокского узла – Первая Речка. В следующем году намечено приступить к проектным работам по модернизации контейнерной площадки. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Сегодня день траура

ЛЮДИ МОГЛИ ПОГИБНУТЬ ИЗ-ЗА ПЕРЕГРУЗА «БУЛГАРИИ»

ТРАГЕДИЯ

ПОКА НЕТ ОФИЦИАЛЬНОЙ ВЕРСИИ, ПОЧЕМУ НА ВОЛГЕ ЗАТОНУЛ ТЕПЛОХОД «БУЛГАРИЯ», ЭКСПЕРТЫ ПРЕДПОЛАГАЮТ, ЧТО СТАЛО ПРИЧИНОЙ ТРАГЕДИИ: ТЕХНИКА ИЛИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР?

Число жертв катастрофы постоянно увеличивается – по последним данным, опознан уже 41 человек – 28 женщин, 10 мужчин и трое детей, сообщил представитель главного управления МЧС Руслан Фатхудинов. При этом точное число пассажиров, находящихся на теплоходе, выяснено пока условно – в докладе главы МЧС Сергея Шойгу президенту Дмитрию Медведеву прозвучала цифра – 208 человек.

Дмитрий Медведев выразил соболезнования родным и близким погибших и объявил 12 июля днём траура по жертвам трагедии на реке. Он поручил правительству создать государственную комиссию для расследования всех обстоятельств случившегося. Главой комиссии назначен министр транспорта Игорь Левитин.

Представитель Следственного комитета России Владимир Маркин сообщил, что рассматривается все версии случившегося, но неофициально сотрудники приволжского отделения СКР склоняются к технической неисправности – есть информация, что уже из порта Казани судно выходило с заметным креном на правый борт, а также имело существенные неисправности в левом двигателе.

Представители ООО «Агроречтур», субарендатора теплохода, утверждают, что корабль был полностью исправен, но из-за сильного штормового ветра накренился, зачерпнул воды открытыми люминаторами и поэтому быстро затонул.

Глава думского комитета по транспорту Сергей Шишкаков считает, что государство должно рассмотреть возможность запрета устаревших теплоходов, самолётов и других транспортных средств. По его словам, нужно ужесточить закон «О транспортной безопасности», который пока содержит лишь общие нормы.

Между тем первый заместитель председателя думского комитета по безопасности Михаил Гришаков полагает, что не нужно принимать необдуманных решений. «Прежде чем что-то запрещать, нужно выяснить точные причины инцидента. Пока мы видим только версии – на первом месте опять человеческий фактор, а не техническая неисправность. Если же теплоходы, подобные «Булгарии», находятся в нормальном техническом состоянии, регулярно проходят капитальный ремонт, зачем выбрасывать их на свалку?», – сказал парламентарий «Гудка».

«Техническая» версия пока является основной, и косвенные меры по предотвращению будущих трагедий уже принимаются – например, речная инспекция в районе Саратова остановила судно «Композитор Глазунов» с 85 туристами и 43 членами экипажа на борту. Теплоход будет подвергнут всесторонней проверке на том основании, что, как и «Булгария», был построен в 50-х годах прошлого века в Чехословакии.



ФОТО: РИА «Новости»

Тем не менее некоторые эксперты предполагают, что дело может быть во всем не в возрасте кораблей, а в жадности организаторов круиза.

Научный сотрудник ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова Андрей Крестьянцев считает, что, скорее всего, теплоход затонул из-за перегрузки. По некоторым данным, на борту было на 80–100 человек больше, чем положено. «Это могло существенно сказаться на остойчивости судна», – пояснил эксперт «Гудку». – И пассажиры ведь не стояли на месте, они танцевали, веселились, переходили с одной части корабля на другую. Даже при нормальном количестве пассажиров неравномерное размещение публики может привести к чрезвычайной ситуации, а при перегрузке – тем более».

По словам Андрея Крестьянцева, судовладельцы и арендаторы теплоходов

Тем временем

Вчера вечером, когда этот номер газеты подшивался в печать, заместитель начальника отдела информации регионального ГУ МЧС Светлана Лебедева сообщила «Гудку», что в районе крушения теплохода на спасательных и поисковых операциях задействовано около 40 единиц техники свыше 370 сотрудников местного управления МЧС. Кроме того, к месту крушения прибыли 9 спасателей из Уфы и 19 из Краснодара со своей спецтехникой. Из Уфы коллеги привезли барокамеру, при помощи которой можно вести спасательные и поисковые работы под водой. Из Краснодара – систему видеонаблюдения под водой. Работы будут вестись до темноты и при возможности – ночью. В ближайшее время из Волгограда по воде к месту крушения прибудут два плавучих крана для подъёма затонувшего судна. После подъёма теплохода специальная комиссия сможет определить технические причины крушения.

стремятся заработать больше денег, и каждый клиент для них – это дополнительная прибыль. Поэтому любая свадьба или вечеринка на теплоходе сопровождается перегрузками. «Вообще инспекторы речного контроля, увидев, что судно идёт с креном, должны были заинтересоваться и проверить, что с ним не так», – сказал Андрей Крестьянцев.

Он отметил, что государственные органы не должны перед отправлением судна проверять количество пассажиров на борту. Ответственность за это возложена на капитана.

Он сомневается, что причиной катастрофы стал возраст судна. «В любом случае эта версия надо проверить. Если теплоход прошёл ежегодную сертификацию и получил положительное заключение речного регистра, а через месяц затонул, это очень странно», – говорит Андрей Крестьянцев.

Эксперт добавил, что необходимо уже сточить проверку «возрастных судов», тем более что их в стране большинство. Более 90% теплоходов как речных, так и морских были построены ещё до 1990-х годов. «Это не значит, что их нельзя эксплуатировать, но лишний раз проверить не помешает», – заключил Андрей Крестьянцев.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ
КОНСТАНТИН ФИЛАТОВ

Альянс

Вагоны по потребностям

В СНГ появится новое совместное производство пассажирского подвижного состава



На совместном предприятии будет производиться вся гамма пассажирских вагонов Крюковского завода

По его словам, новое СП будет выпускать все типы вагонов, производимых на КВСЗ. Украинский завод будет поставлять корпуса и тележки, а Гомельский завод – полностью исключен, поскольку в стране нет сталепрокатных заводов. Кроме того, в Белоруссии вообще не производятся тележки», – отметил он. «С экономической точки зрения создание такого производства на совсем целесообразно, поскольку белорусский рынок очень компактный и после его насыщения необходимо будет выходить на рынки стран СНГ, а для этого продукция должна быть технологически конкурентная», – добавил он.

«Другое дело, что потребность БЖД распределится между двумя вагоноремонтными заводами Белоруссии: Гомельским и Могилёвским. Создаваемое предприятие готово удовлетворить всю потребность, но каким будет объём производства, известно только БЖД. Мощности Гомельского завода позволяют выпускать 100–150 вагонов в год», – отметил он.

Черноморца, 100-процентная локализация производства на Гомельском заводе невозможна. «Для этого весь металлоконструкция должен производиться в Белоруссии, что полностью исключено, поскольку в стране нет сталепрокатных заводов. Кроме того, в Белоруссии вообще не производятся тележки», – отметил он. «С экономической точки зрения создание такого производства на совсем целесообразно, поскольку белорусский рынок очень компактный и после его насыщения необходимо будет выходить на рынки стран СНГ, а для этого продукция должна быть технологически конкурентная», – добавил он.

Рина Мориц

Анонс

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД·Партнер

Редакция журнала «РЖД·Партнер» готовит к выпуску №13–14, который выйдет в свет 26 июля 2011 года.

В этом номере планируется опубликовать спецпроект «Рейтинг – операторы». Такой рейтинг проводится уже в третий раз и является совместным продуктом журнала «РЖД·Партнер» и ИА INFOLine. Он пользуется большой популярностью у нашей аудитории, прежде всего грузовладельцев и операторов.

В спецпроекте будет содержаться «Рейтинг операторов и собственников подвижного состава по итогам 2010 года», в который впервые будут включены не только российские компании, но и крупнейшие игроки рынка других стран «пространства 1520», а также развернутый аналитический материал специалистов ИА INFOLine, посвящённый актуальным проблемам и тенденциям развития железнодорожного бизнеса и операторских компаний. Особое внимание в материале будет уделено инвестиционному потенциалу отрасли, а также состоянию рынков отдельных видов подвижного состава и сравнительному анализу ситуации в странах «пространства 1520».

Журнал «РЖД·Партнер», содержащий спецпроект «Рейтинг – операторы», кроме традиционных адресов подписки, будет распространяться на крупнейших транспортных, экономических форумах в России и за рубежом.

Отдел рекламы:

+7 (812) 458-3490

+7 (499) 261-6090

reclama@rzd-partner.ru

ПРОБЛЕМА

Шиловское противостояние

>Начало | 1

В ГИБДД не разделяют позиции автомобилистов и пассажиров на самовольные переезды через пути.

«Нелегальных переездов быть не должно, и действия людей, самовольно засыпающих путь для проезда автотранспорта, незаконны, поезд может сойти с рельсов, ведь там укатывают всё так, что вагоны выезжают просто на землю», – рассказал старший государственный инспектор отдела ГИБДД воронежского управления Дмитрий Чумаков.

Как пояснил «Гудку» первый заместитель начальника департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Олег Копысов, железнодорожники фактически лишены полномочий как-либо бороться с нарушителями, переезжающими через пути в не- положенном месте.

«Конечно, выступаем против самовольных переездов. Когда обнаруживаем их – перекапываем, обращаемся в ГИБДД. Это всё, что мы можем сделать», – отметил он.

Между тем, несмотря на упорное противостояние автомобилистов и железнодорожников на Шиловской линии, проблема открытия новых переездов вовсе не из разряда нераразрешимых.

Районной власти необходимо выполнить все технические условия – потратиться на обустройство подъездных путей, установку светофоров, знаков и сигнальных столбиков, получить разрешение ГИБДД и предоставить документы в управление дороги. После останется лишь заложить расходы на содержание переезда, и новые пути движения автомобилей станут безопасными.

«Местной администрации стоило давно позаботиться о благоустройстве переездов, обратиться к железнодорожникам», – уверен Дмитрий Чумаков.

И всё же нынешнем году один самодельный переезд на шестом километре Шиловской линии Воронежа получил шанс стать официальным.

Вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв дал добро на его строительство. Теперь местные власти решают вопрос с документами и ищут деньги на его обустройство.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж
Владислав Кукиреш

Ситуация

Границы конфликта

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НЕ ВСЕГДА НАХОДЯТ ПОНIMАНИЕ У ПАССАЖИРОВ

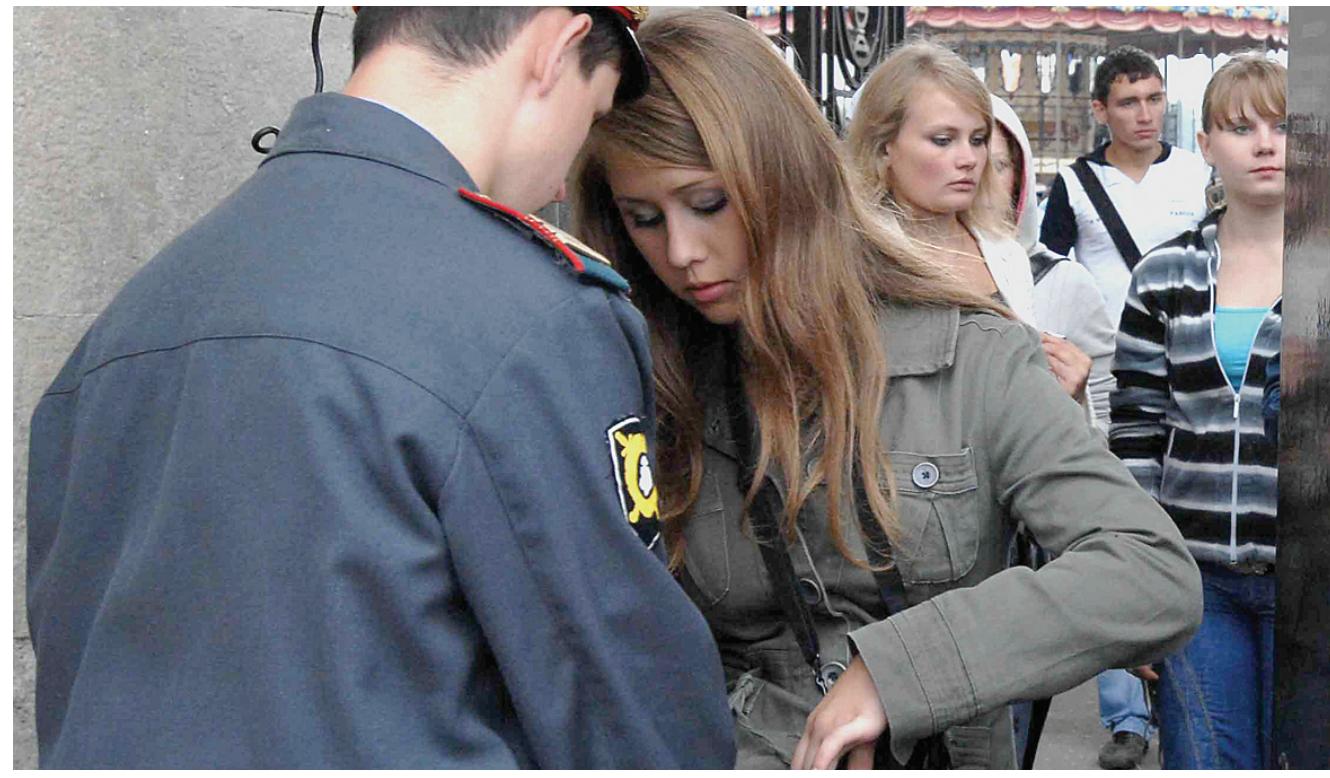


Фото: ДАНИЛ ГОВОРЫХ

В ХАБАРОВСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЕ КОНСТИДИРУЮТ РОСТ СЛУЧАЕВ НАСИЛИЯ В ОТНОШЕНИИ СОТРУДНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ, А ТАКЖЕ ИХ ПУБЛИЧНОГО ОСКОРБЛЕНИЯ НА ВОКЗАЛАХ И В ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ.

Транспортные полицейские заглядывают в сумки пассажиров не из праздного любопытства

Об этом свидетельствует и увеличившееся количество уголовных дел данной категории, рассмотренных мировыми судами Хабаровска: за первое полугодие их число возросло в полтора раза в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Как отмечают в прокуратуре, на такой статистике отчасти сказалось усиление антитеррористических мер. Большинство противоправных действий совершено на вокзалах станции Хабаровск-1, где после теракта в Домодедове был изменён порядок пропуска пассажиров. И, как показывает практика, не всегда люди воспринимают нововведения адекватно.

Зачастую эксцессы происходят с нетрезвыми гражданами. Но в любом случае, говорит старший помощник Хабаровского транспортного прокурора Оксана Нащо-

чина, граждане, совершающие оскорбительные действия в отношении полицейских, не задумываются о наступающих правовых последствиях.

«За насилие в отношении представителя власти предусматриваются штраф до 200 тыс. руб., либо арест до шести месяцев, либо

нов, большинство граждан понимают, что досмотры в первую очередь направлены на безопасность самих пассажиров. Но часто бывают конфликтные ситуации, при которых люди начинают спрашивать, на каком основании сотрудники полиции проводят осмотр.

– Нередко сотрудникам угрожают наказанием со стороны высокопоставленных друзей и знакомых. Регулярно приходят жалобы на досмотр. По ним проводятся служебные

Нередко сотрудникам угрожают наказанием со стороны высокопоставленных друзей и знакомых

лишения свободы до 10 лет, – объясняет помощник прокурора. – Публичное оскорбление представителя власти также штрафуется до 40 тыс. руб. В качестве наказания могут быть избраны исправительные работы на срок до 1 года».

Непростая с этим ситуация и на Северо-Кавказской дороге. Как рассказал «Гудку» и. о. командира роты ППС Ростовского линейного управления полиции Андрей Куди-

ровки, иногда приходится наказывать сотрудников, которые действовали из лучших побуждений. В результате полицейским придется работать в очень сложной морально-психологической обстановке. Эта ситуация, на мой взгляд, связана с двумя проблемами – недостатками законодательной базы и отсутствием у граждан привычки выполнять законные требования полиции.

Игнат Выгин

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Метрополитен получит землю за копейки

Минэкономразвития установило льготные арендные ставки на участки под линиями

ТЕПЕРЬ МЕТРОПОЛИТЕН БУДЕТ ПЛАТИТЬ ЗА АРЕНДУ УЧАСТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ, ВСЕГО 0,01% О ИХ КАДАСТРОВОЙ СТОИМОСТИ.

Приказ Минэкономразвития о льготах для метро уже прошёл регистрацию в Минюсте. Он вступит в силу в середине июля.

Согласно действующему постановлению правительства арендные ставки за земли под линиями метро могли доходить до 1,5–2% от кадастровой стоимости. Последнее слово оставалось за Минэкономразвития, которое должно было установить для метро отдельные ставки. Ведомство решило, что как стратегический вид транспорта подземка имеет право на льготы.

«Метрополитен – особый вид общественного транспорта, позволяющий перевозить миллионы пассажиров в день. Так, доля метрополитена в перевозке среди предприятий пассажирского транспорта Москвы составляет 56%, – пояснили в Минэкономразвития. К тому же широкие вестибюли подземки в случае ЧП могут служить убежищем для населения. Строительство метро требует значительных финансовых затрат и бывает экономически оправдано только в крупных городах. «Например, в Москве средняя стоимость строительства 1 км линии составляет приблизительно 2,2 млрд руб. При этом стоимость строительства метрополитена закладывается в конечную стоимость проезда для граждан», – подчеркнули в Минэкономразвитии. Принимая во внимание все эти факторы, федеральные чиновники решили пойти по стопам московского правительства, которое уже давно установило арендную ставку для подземки на уровне 0,01% (в Санкт-Петербурге – 0,014%).

Руководитель отдела исследований пассажирского транспорта Института проблем естественных



Льготная ставка позволит снизить расходы метрополитена, а значит, и тарифы будут расти медленнее

монополий Евгений Алексеев считает, что решение чиновников о льготной арендной ставке обосновано. «Это снижает расходы метрополитена, а значит, не даст ему существенно повысить тарифы. Если метрополитен начнёт вкладывать стоимость аренды в цену билета, государству придётся увеличивать размер субсидий, чтобы все жители города могли позволить себе этот вид транспорта. Получается, что выгоднее снизить нагрузку на метрополитен сейчас, чтобы потом не тратить на него лишние деньги», – пояснил эксперт.

Как рассказал «Гудку» заместитель департамента управления имуществом ОАО «РЖД» Леонид Шимановский, компания тоже получает существенные льготы по арендным ставкам. За аренду федеральных земель РЖД платят порядка 80 млн руб. за 1 млн га. Стоит отметить, что подавляющее большинство земель под инфраструктурой – федеральные. Минэкономразвития ещё в 2006 году специально для РЖД разработало льготные ставки арендных

плат. «Они складываются из базовых ставок за 1 га в год и индекса инфляции, – отметил Леонид Шимановский. – Ставки не зависят от кадастровой стоимости земель, но если посчитать, то получится тоже сорты процента».

Минэкономразвития также предлагает лишить региональные и муниципальные власти права устанавливать арендную плату за землю под инфраструктурными объектами. «Складывается ситуация, при которой арендная плата за пользование земельными участками, на которых располагаются объекты, представляющие собой фактически единий имущественный комплекс, различается в десятки и сотни раз, – пояснили в Минэкономразвитии. – Отсутствие единогообразного подхода влечёт необоснованные расходы землепользователей, не позволяет осуществлять долгосрочное финансово-планирование, приводит к существенным издержкам, связанным с администрированием арендных платежей».

Маргарита Верховская

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Доступнее для инвалидов

На вокзалах в Ярославле, Ростове-Великом, Сыктывкаре, Ухте, Череповце и Галиче Северной дороги были установлены пандусы для маломобильных групп населения.

На вокзалах в Ростове-Ярославском, Ухте, Сыктывкаре и Вологде были оборудованы специализированные туалеты. В конце августа они появятся и на вокзале Воркуты.

Кроме того, до конца года вторая платформа вокзального комплекса Ярославль-Главный будет выложена специальной тактильной плиткой, здесь установят и специальные подъёмники для инвалидов-колясочников. С прошлого года подобные устройства уже работают на ряде вокзалов магистрали.

Больше зерна, меньше угля

На Северо-Кавказской дороге за январь – июнь 2011 года погружено 36,8 млн тонн. Это на 15,7% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Выросли перевозки зерна – 2,7 млн тонн (+82%). Упали перевозки каменного угля – 3,1 млн тонн (-7,8%). Перевозки импортных грузов составили 2,2 млн тонн (+20%).

Грузооборот с начала года увеличился на 2,7 млрд тарифных ткм (+6%) к аналогичному периоду прошлого года и составил 49,4 млрд тарифных ткм.

Помогут в покупке билета

В кассах Москвы и Санкт-Петербурга появились люди в ярко-красных жилетах с надписью «Информация». Они призваны помочь пассажирам при оформлении и распечатке ранее заказанных и оплаченных через Интернет билетов на поезда дальнего следования на терминалах регистрации и самообслуживания.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ОАО «ТрансКредитБанк», ОАО «Банк Москвы» и ВТБ 24 (ЗАО) объединили свои банкоматные сети!



С 1 июля снятие наличных с зарплатной карты ТрансКредитБанка и запрос баланса в банкоматах объединенной сети – бесплатно!

- Более 7000 банкоматов ВТБ24 и Банка Москвы
- В 650 населенных пунктах России

**8 495 926 2929
8 800 200 8222 | www tcb ru**

ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

ОАО «ТрансКредитБанк». Генеральная лицензия Банка №2142 от 13.07.2005 г.

Безопасность

Роковое увлечение

ПОДРОСТКИ ГИБНУТ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОТ УДАРОВ ТОКОМ

Нездоровая тенденция появилась у тинейджеров Нижегородской области – забраться на крышу вагона, сделать крутые фотки и называть «геройский опыт» модным словом «зацепинг». Иногда такой «подвиг» становится для них последним.

В тот июньский день на станции Линда было жарко. Нет, там было по-настоящему горячо. 16-летний Женя отмечал в компании друзей окончание школы. Молодой человек собирался стать физиком и уже поступил в университет осваивать избранную специальность. Только вот физику в школе он, похоже, учил плохо. Иначе не полез бы позировать перед фотоаппаратами на крышу цистерны, стоявшей под контактной сетью. Внезапно мелькнула яркая вспышка, раздался сухой треск, и Женя упал с вагона – бездыханный, покернейший, в обгорелой одежде. Удар током в 27 тыс. вольт. И всё.

«Он был единственным ребёнком в семье, – сквозь слёзы выдавала из себя слова бабушки молодого человека Авдотья Ивановна. – Такой светлый мальчик, нас любил, хорошо учился, играл на бас-гитаре... И зачем нам теперь жить, ради кого?»

Случай с Женей – отнюдь не единичный. Абсолютно та же история случилась нынешним летом на станции Кстово с другим 16-летним подростком – Алексеем. В свой последний день жизни он вместе с друзьями снимал свои похождения на камеру мобильника и собирался выложить фото в Интернет.

А на севере Нижегородской области – на станции Тоншаево – с крыши цистерны электрическим ударом сбросило 13-летнего искателя приключений. Правда, он остался жив, получив тяжелейшие травмы и ожоги.

На южной станции Зименки примерно в то же время врачи диагностировали 65% обгоревшей кожи у 15-летнего школьника. И поплатился он за то же самое – попытку фотосъёмок на вагоне.

В последние числах июня на станции Окская на цистерну ползли два 14-летних приятеля. Один, впрочем, даже вскарабкаться не успел. Он фотографировал и держался рукой за лестницу. Итог – ожоги 60% кожи, множественные переломы.

«За два последних месяца только на одной нашей дистанции – пять случаев непроизводственных электротравм с подростками. Такого у нас ещё не было, – говорит главный инженер Горьковской дистанции электроснабжения Андрей Максимов. – Мне это непонятно. По всем фактам проведена тщательная проверка и сделан однозначный вывод: пострадавшие грубо нарушили правила поведения на железной дороге».

По словам Максимова, предотвратить поражения током в таких ситуациях практически невозможно. Для снятия напряжения в сети требуется команда дежурного по станции, ещё некоторое время уйдёт на отключение электричества. В такой ситуации энергетики обязаны действовать быстро, но чаще всего человек получает смертельную травму мгновенно, и его уже не спасти.

«У современных подростков нет чувства страха перед железной дорогой. Его притягивает рас пространённое в социальных сетях новое молодёжное увлечение «зацепинг», – комментирует ситуацию начальник подразделения по делам несовершеннолетних Нижегородского линейного управления внутренних дел на транспорте Елена Ногач. – На сайтах предлагают «оседлать» поезда, снять это на видео и выложить в Интернет. Противостоять таким



Чувство страха перед железной дорогой у современных подростков отсутствует

призывают очень непросто. Тем не менее всеми возможными способами до подростков нужно донести, что снимки в сети – это лишь счастливое стече ние обстоятельств. Гораздо чаще итог плачевен».

было записаться в аэроклуб, бесплатно заниматься на лыжном треке. А сейчас?.. Во сколько тысяч обойдётся один прыжок с парашютом и кому он по карману? А железнодорожники должны «бить по нервам» обществу: пусть все видят, например, на фото-плакатах, что осталось от жертв «зацепинга», пусть показывают в теленовостях. Многих это напугает».

Дайвинг, сноуборд – удовольствия для богатых. Бедные же могут рассчитывать на «бесплатный железнодорожный инвентарь»

Психолог Галина Юрченко объясняет секрет рожденной новой забавы популяризацией в СМИ экстремальных видов спорта. «Видимо, за этим стоят производители дорогостоящего спортивного инвентаря: его реклама то и дело мелькает на телевидении, часто её встречаешь и в Интернете. Но дайвинг, скейтборд, сноуборд, горные лыжи – удовольствия для богатых. Бедные же могут рассчитывать, например, на «бесплатный железнодорожный инвентарь». Складывающаяся субкультура пропагандирует новые веяния. Человеку во все времена хотелось острых ощущений. В советские годы строили парашютные вышки, можно

справедливо ради надо заметить, что на дороге уже приняты меры по «устранению» потенциальных экстремалистов».

В июле работники дистанции электроснабжения отправились к подросткам в летние лагеря проводить беседы. Они же предлагают изменить объявление по громкоговорящей связи на вокзалах и станциях. Наряду с запретом пересекать пути в не- положенном месте должно звучать напоминание об опасности поражения током.

Николай Морохин
Нижний Новгород

Тенденции

Мировой масштаб

ТОЧКА ПРИЛОЖЕНИЯ – КРУПНЕЙШИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОБЪЕКТЫ



Фото: СЕРГЕЙ ДОЛГИХ

ветская Гавань со строительством нового Кузнецкого тоннеля, комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск.

Особое значение придаётся крупным инфраструктурным проектам, связанным с мероприятиями мирового масштаба. Это прежде всего олимпийские объекты в Сочи.

Большая работа ведётся и в связи с подготовкой к 27 летней Всемирной универсиаде 2013 года в Казани.

Важное значение будет иметь Малое кольцо Московской дороги при создании в столице международного финансового центра и проведении чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Вместе с тем есть и недостатки. Нет полного обеспечения строек текущего года проектированием, а это приводит к срывам в работе. Так, по объектам строительства и реконструкции по состоянию на 1 июля отсутствовала

информация об утверждении документации на сумму 37,8 млрд руб., или 14,4% от лимита затрат. Слабая проработка проектов ведёт к существенному удешевлению стоимости строительства.

Поэтому в договорах с проектировщиками институтами надо усиливать их финансовую ответственность за соблюдение утвержденных лимитов затрат при выдаче рабочей документации.

Другой причиной удешевления проектов является пересмотр дорогами и департаментами технических условий, которые ранее были выданы. Такую практику необходимо прекратить, считает глава компании. Инвестиционный комитет компании подобные ошибки прощать больше не будет, заявил он.

Олег Борисов

Обратная связь

Лечение по графику

В ПОЛИКЛИНИКУ МОЖНО ПОПАСТЬ БЕЗ ОЧЕРЕДИ

28 апреля 2011 года в «Гудке» была опубликована статья председателя профсоюзной организации Маловишерской дистанции пути Виктора Чистова «В учёбе лечению». Автор высказывает опасения относительно эффективности реформы отраслевой медицины, в частности укрупнения медучреждений.

Амбулатория на станции Малая Вишера НУЗ «Дорожная клиническая поликлиника ОАО «РЖД» работает с апреля 2011 года.

Ежедневно ведут приём два врача-терапевта, невролог, офтальмолог, хирург, врач УЗД, врач-рентгенолог, врач функциональной диагностики, стоматолог, работает врач (и лаборант) клинической лаборатории. Флюорография проводится по вторникам и четвергам. Как и ранее, все обратившиеся в связи с небольшим количеством прикреплённого контингента попадают на приём в день обращения, практически без очередей. Ранее запись по телефону не велась. Если в этом возникнет необходимость, то такая запись будет произведена.

Врачебно-экспертная комиссия будет работать по специальному графику, в зависимости от количества записанных пациентов. Заместитель начальника Октябрьской дороги по кадрам и социальным вопросам

т. Запись производится через секретаря ВЭК в амбулатории по телефону.

При желании работники могут приезжать на ВЭК непосредственно в дорожную поликлинику. В дни работы ВЭК в амбулатории будет вестись консультативный приём специалистами НУЗ «Дорожная клиническая поликлиника ОАО «РЖД», в том числе лор-врачом, дерматовенерологом, гинекологом, психиатром.

В амбулатории была проведена встреча руководства дорожной клинической поликлиники с заместителями руководителей прикреплённых к амбулатории предприятий по кадрам и специальным вопросам, где был разъяснён режим работы амбулатории.

Как и ранее, пациенты, прикреплённые к амбулатории, имеют право обратиться напрямую в дорожную клиническую поликлинику, это же может сделать и регистратор. Дополнительная диспансеризация будет проводиться силами амбулатории с участием специалистов дорожной клинической поликлиники.

Владимир Одинцов, заместитель начальника Октябрьской дороги по кадрам и социальным вопросам

Внедрение

Преждевременная идея

АППАРАТУРА ГЛОНАСС НА ВАГОНЕ НА СРОК ДОСТАВКИ ГРУЗА НЕ ВЛИЯЕТ

В Минэкономразвития назвали «преждевременным и избыточным» предложение Минтранса оснастить в течение 2012 года аппаратуру ГЛОНАСС технику ОАО «РЖД».

Такой вывод содержится в заключении экономического ведомства на проект приказа Минтранса «Об утверждении перечня видов железнодорожных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS».

По мнению чиновников из Минэкономразвития, в реализации проекта внедрения ГЛОНАСС наблюдаются «задержки», вызванные рядом причин. Например, не утверждена нормативно-техническая документация на аппаратуру ГЛОНАСС. Для перевозчиков это создаёт риски приобретения дорожества, но «не того оборудования».

Также эксперты указывают на то, что российская промышленность просто не в силах справиться с производством необходимого количества приёмников. Чиновники отметили, что на 2011 год таких аппаратов было



Подключать локомотивы к ГЛОНАСС, может быть, и нет необходимости

не более 200–300 тыс., притом что только количество автомобильных транспортных средств (которые также подпадают под регулирование об обязательном оснащении аппаратурой ГЛОНАСС) составляет около 1,2 млн единиц. В Минэкономразвитии убеждены в том, что производители приёмников просто физически не смогут выполнить поставленную государством задачу.

Чиновники также отметили, что в сфере регулирования проекта попадёт минимум 60 тыс. единиц железнодорожной техники. По оценкам Минэкономразвития, оборудование аппаратурой ГЛОНАСС одного транспортного средства может составить от 20 до 25 тыс. руб. То есть на оснащение железнодорожного транспорта аппаратурой ГЛОНАСС на данном этапе потребуется потратить от 2,4 млрд руб. до 3 млрд руб.

Руководитель пресс-службы Минтранса Тимур Хикматов сообщил «Гудку», что комментировать заключение Минэкономразвития его министерство не станет. «Они высказали своё мнение. Молодцы. Они так считают, у нас другая позиция. Пусть правительство страны делает выводы», – заключил представитель Минтранса.

Руководитель центра внедрения космических технологий ОАО «НИИАС» Александр Васильевский назвал заключение «документом взвешенным, разумным» и добавил, что согласен с тем, что для достижения социального и экономического эффекта вводить ГЛОНАСС нужно поэтапно.

«В своё время были подсчитаны последствия внедрения навигационной аппаратуры ГЛОНАСС. Сроки окупаемости – от одного дня. Обещанный экономический эффект – тысячи процентов. За счёт чего? Не посчитали средства, которые уже затрачены на разработку системы», – сказал эксперт и в то же время добавил, что в заключении Минэкономразвития «приведены не совсем корректные цифры» по установке приёмников. «У большинства локомотивов и электричек есть комплексные локомотивные устройства безо-

пасности (КЛУБ), в последней модификации которых включена аппаратура спутниковой навигации. То есть не нужно на её установку тратить деньги», – отметил учёный. Он добавил, что пассажирские вагоны вообще можно оставить без такой системы. «Оснащение же штабных вагонов уже ведётся и практически осуществлено», – сообщил он.

Главный инженер Центральной станции связи ОАО «РЖД» Александр Слюняев сообщил «Гудку», что теоретически оснастить дополнительным навигационным оборудованием можно не только локомотивы, но и вагоны, хотя в отличие от локомотивов на них нет системы питания, а следовательно, её нужно тогда создавать. Это, разумеется, недёшево, как и сам спутниковый трафик. Также придётся построить и сеть передачи данных. Главный инженер пояснил, что сегодня и без помощи спутниковых систем навигации можно без труда определить местонахождение вагона или поезда. – Другое дело, так уж нужно знать, где в конкретный момент времени находится вагон. Гораздо важнее, чтобы он вовремя прибыл, – считает Александр Слюняев.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

Диагностика

В ожидании ай-пэдов

Для контроля техобслуживания электровозов нужны планшетные компьютеры

Андрей Изотов,
машинист
локомотивного
эксплуатационного депо
Брянск-2



В одном из недавних номеров «Гудка» поднималась проблема приёмки локомотивов с техобслуживания. Для нашего депо она очень актуальна.

Мы пользуемся электровозами ЧС4 1967 года выпуска из Киева. К нашему депо приписаны более «молодые» ЧС4Т – восьмидесятых годов. Они оснащены системами автоворедения и КЛУБ-У. А самый современный электровоз в депо сделан в 1985 году – ЧС8. Основное место его дислокации – также Киев-пассажирский.

К старым машинам требования приёмки после техобслуживания более или менее подходят, ведь существующий регламент создавался ещё для паровозов. А электровозы ЧС4 и ЧС8 проходят все виды ремонта и ТО на Украине. Внешний вид и техобслуживание некоторых из них оставляет желать лучшего. Приёмка происходит на путях. Если мы видим, что машина неисправна, то не допускаем въезда в Россию. Отцепляем вагоны, меняем локомотив на наш.

Зачастую ремонтники осматривают электроаппаратуру без современного оборудования

Сейчас состояние электровоза записывается в бортовом журнале ТУ-152. Приходит локомотив после ТО, но я в смену не заступаю, а прошу журнал, чтобы изучить замечания машинистов, управлявших машиной передо мной. Если замечания есть, они должны быть погашены печатями и подписями. Это, конечно, формализм, но так надёжнее. Если одно и то же замечание повторяется три-четыре раза, я обязательно обращаю внимание.

Систем диагностики на старых электровозах нет, но есть «древние» контакты – включился, выключился. Ремонтники обследуют электровоз визуально или дополнительными приборами. В общем, слесари что могут, то и делают.

Электровоз проверяют только в стационарных условиях – на ремонтных канавах, при малой скорости. А в движении его никто не проверяет, потому что нет таких условий, чтобы задать скопость 100 км/ч и искусственно создать вибрацию.

Бывает, что ремонтники пытаются хитрить и выдать недостаток за незначительный. Например, негорящую лампочку в кузовном или машинном отделении, нефиксированый солнцезащитный козырёк, неотрегулированный снегоочиститель. Ответственный машинист знает – незначительных недостатков не бывает.

Такая работа по старинке не пройдёт, когда в наше депо начнут приходить новые электровозы типа ЭП-20. Тогда откажемся от устаревших журналов и услуг, а также от доживающих последние дни украинских машин. Это должно произойти в ближайшем будущем, ведь нам ставят задачу развивать скорость от 160 км/ч, чтобы сократить время в пути от Москвы до Киева. А у наших электровозов ЧС4 и ЧС4Т предел – 140 км/ч.

В новых машинах много электроники. Чем сложней система, тем больше у неё визуальной самодиагностики. Машинист приходит в кабину, нажимает две кнопки, система проверяет сама себя и выдаёт результат: «Есть такие-то неисправности, но я работоспособна». А вместо журналов у машинистов должны быть персональные планшетные компьютеры – ай-пэды. В них, а также в бортовом компьютере хранятся все необходимые данные. При необходимости эту информацию можно синхронизировать.

? Вопрос дня ?

Устраивает ли вас положенная правилами техники безопасности рабочая одежда?

Сергей Бойко, монтёр Тайшетской дистанции пути:

– Всегда хочется лучшего. У нас, например, имеются зимний и летний комплекты одежды. А как работать в межсезонье, когда в зимней одежде уже жарко, а в летней ещё холодно? Сейчас лето, часто выпадают дожди, а куртка промокает. В знойный день в ней жарко. Да, мы получаем футболки, но они не во всех летних комплектах идут. Кроме того, хотелось бы, чтобы и штаны делали не из синтетики, а из хлопчатобумажного материала, в них комфортнее себя чувствуюшь. А вот руки просят не обычных верхников, которые бывает и неделю не выдерживают, а перчаток, в них удобнее работать, закручивать гайки.

Александр Козлов, начальник Инской дистанции пути:

– Спецодежда наших работников полностью устраивает, по крайней мере нареканий с их стороны я не слышал. И всё же в 30-градусную жару, а такие дни в Сибири выпадают очень даже часто, трудиться в ней несколько дискомфортно.

Мы взялись решать проблему самостоятельно. Приобрели кепки с длинным козырьком. Потом прикупили лёгкого материала и на заказ пошли из него майки с коротким рукавом – по стандартам спецодежды.

Правда, есть одно «но». На этих майках нет светоотражающих полос, так что работать в них в тёмное время суток нельзя. Впрочем, это и без особой надобности, ведь откровенно жарко бывает только днём.

Олег Кирилов, осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО Красноярск-Восточный:

– Конечно, когда на улице плюс 37, трудно работать в наглухо застёгнутой, тяжёлой и тёмной робе. Но и жертвовать техникой безопасности ради комфорта, конечно же, тоже нельзя. Ведь по роду деятельности осмотрщикам приходится проверять цистерны из-под химических продуктов. Если хоть небольшая капля такого вещества попадёт на открытые участки кожи, то ожога не избежать.



Мы применили принцип комплексного использования двух независимых систем (бухгалтерской и внутренней статистической отчётности) для определения показателей, характеризующих реальное состояние основных средств.

Расчётные показатели первоначальной стоимости и амортизации основных средств определяются с помощью индексов пересчёта, которые учитывают факт принятия к учёту объектов основных средств по остаточной стоимости, структуру основных средств, изменение цен, проведённые переоценки и ряд других факторов.

Полученные результаты позволяют более точно оценить состояние дел в отрасли. Так, реальный износ некоторых основных средств, полученный расчётным путём на основе нашей методики, более чем в 3 раза превышает отчётный показатель.

Например, средний износ электровозов, рассчитанный по данным статистической отчётности, составил 82,4%, а по бухгалтерской отчётности он равен 35,0%. Мы же получили расчётным путём 80,9%, что подтверждает точность методики.

До конца года мы планируем с её помощью завершить оценку реального состояния основных средств компании. А в 2012 году учёные института разработают прогноз их воспроизводства и объём инвестиционных затрат по различным сценариям. Кроме того, нам предстоит составить план мероприятий по повышению эффективности процесса воспроизводства основных средств компании.

Тем не менее я считаю, что на лето можно разработать спецодежду из более лёгкой и дышащей ткани. Может, она будет более светлых тонов и не так станет нагреваться от солнечных лучей, как тёмная роба. Обувь на лето тоже можно сделать из лёгких материалов, скомбинировав с кожей. В них будет и не жарко, и в то же время безопасно работать.

Василий Забаровский, электромонтер читинской дистанции гражданских сооружений:

– К этой форме много претензий. Она сделана из синтетического материала, и летом в ней очень жарко.

Другой недостаток – форма легко загорается даже от искры, плавится, образуются дырки. Кроме того, часто выпадает форму не по размеру.

Причём такую же робу носят и другие работники дороги, например плотники. Моя мнение – рабочая одежда должна соответствовать тем условиям, в которых трудится человек, и при этом, конечно, быть по сезону. К примеру, в дождливый день не всегда выдают плащи. У нас форма уже старая.

Слышал, что в каком-то подразделении дороги некоторым работникам уже выдали новую робу. Она, говорят, лучше, из натурального материала – хлопка.

Олег Томков, и.о. электромеханика Тындинской дистанции электроснабжения:

– Конечно, рабочая форма должна учитывать сезонные условия. Тында, с одной стороны, расположена на севере, где БАМ, зимой крепкие морозы, но, с другой стороны, летом у нас бывает жара. В принципе с недавних пор нам выдают термозащитную спецодежду – как зимний, так и летний комплекты. В ней гораздо комфортнее работать. До этого одежда поступала не очень хорошего качества, были нарекания. И с обувью стало лучше. Выдают удобные ботинки-берцы, а не кирзовые сапоги.

Павел Гейне, электромонтер Сызранской дистанции электроснабжения:

– Конечно, наша спецодежда не соответствует климатическим особенностям и условиям работы, особенно летом. Судите сами, в жару мы выходим в термосостою NOMEХ. Это штаны с лямками, куртка и каска. Во-первых, костюм из прочной ткани тёмно-синего цвета, слабо отражающей солнечный свет и «не дышащий». Во-вторых, по инструкции куртка должна быть застёгнута на все пуговицы до шеи, а поверх неё надевается оранжевый синтетический жилет. Работать можно, но очень жарко. Приходится терпеть – таковы требования техники безопасности.

Раньше, к примеру, были обычные спецовки, но тоже тёмного цвета, а после стирки быстро выцветали на солнце и садились – рукава становились короче.

Спецобувь – глухие сапоги или ботинки на резиновой основе. Конечно, на железной дороге должна быть прочная и жёсткая обувь. Но хотелось, чтобы в ней были элементы терморегуляции.

Мнения, публикуются на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

УЧЁТ

Точная оценка

УЧЁНЫЕ РАЗРАБОТАЛИ МЕТОДИКУ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ КОМПАНИИ

Ольга
Мирошниченко,
заведующая
отделением
«Экономика
и финансы» ОАО
«ВНИИЖТ», д.э.н.



Стоимость основных средств ОАО «РЖД» по состоянию на конец 2010 года оценивается в 3,85 трлн руб.

Их эффективное использование и воспроизведение является одной из приоритетных задач компании. Для этого необходимо иметь достоверную и подробную информацию о состоянии основных средств, в том числе по хозяйствам, территориальным и филиалам. Однако существующая система учёта и отчётоности, к сожалению, не позволяет этого сделать. Данные о первоначальной и остаточной стоимости, амортизации основных средств не соответствуют их реальному состоянию.

Одна из главных причин этого заключается в том, что при создании ОАО «РЖД», основные средства, переданные на баланс из МПС, принимались к учёту по остаточной стоимости. В результате их первоначальная стоимость сократилась с 3,8 трлн до 1,5 трлн руб. Одновременно фактически обнулился износ.

В дальнейшем основные средства в ОАО «РЖД» принимались на баланс не по оста-

полненные данные позволяют повысить эффективность использования имущества компании

точной стоимости, а по первоначальной, основные средства неоднократно переоценивались. В итоге стоимость оценка основных средств перестала соответствовать действительности.

Проблема недостоверной оценки стоимости и износа основных средств негативно влияет на производственно-финансовую деятельность ОАО «РЖД». Из-за этого невозможна точная оценка активов, затруднено планирование инвестиционной деятельности.

Существует, как минимум, два способа восстановления реальной картины. Первый заключается в пообъектной оценке состояния основных средств и их сто-

имости. Это весьма трудоёмкий и очень дорогой метод, учитывая, что на балансе ОАО «РЖД» числится около 3 млн объектов. Его реализация потребует привлечения большого количества специалистов. Полученная в результате такого обследования картина будет объективна только на момент его проведения. Впоследствии она будет исказяться, и через какое-то время потребуется повторное обследование.

Другой способ заключается в пересчёте имеющихся отчётных данных по специальному методике, которая позволяет устранить допущенные искажения. Учёные ВНИИЖТа пошли именно этим путём.

Литые детали тележек вагонов по-

строек до 2006 года имели в 9–10 раз

меньше таких дефектов, и при проведении

неразрушающего

контроля браковались

в одном из 9–10 вагонов.

В действовавшем до этого Указании № П-281у о введении ОСТ 32.183-2001 «Тележки двухосные грузовых вагонов колеи 1520 мм. Детали литые. Рама боковая и балка надпрессорная» (Приложение) в п. 3.4.1 было чётко написано: «Отливки рам и балок должны быть обработаны и очищены от пригары и окалины... по ГОСТ 977», то есть как на поверхности, так и во внутренних полостях литых деталей. В предисловии к Техническим требованиям 2006 года указано, что они являются дополнением к ОСТ 32-183-2001, то есть налицо прямое противоречие в документе. Полагаю, что именно изменение Технических требований, в частности допуск наличия пригоревшего песка, пригары и окалины, во многом способствовало и способствует выпуску бракованных литых деталей и созданию их искусственного дефицита.

Хотелось бы также задать вопрос пред-

ставителям заводской инспекции депар-

тамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД»

на ОOO «Промтрактор-Промлит»: какова

их роль при приёмке готовой продукции

и почему они не боятся ставить своё клеймо

и давать «зелёный свет» браку литых деть-

лей тележек грузовых вагонов? Давно

пора что-то менять в этой технологии.

Хотелось бы также задать вопрос пред-

ставителям заво-

дской инспекции

депар-

тамента вагонного

хозяйства

ооо «Промтрактор-Промлит»: какова

их роль при приёмке готовой продукции

и почему они не боятся ставить своё клеймо

и давать «зелёный свет» браку литых деть-

лей тележек грузовых вагонов? Давно

пора что-то менять в этой технологии.

Хотелось бы также задать вопрос пред-

ставителям заво-

</

ИТОГИ МЕСЯЦА

Приоритет – пассажирам

Первый летний месяц заявил о себе увеличением количества обращений, связанных с обслуживанием пассажиров. Это и понятно, ведь началась пора отпусков, да и дачники уже вовсю осваивают свои сотки, штурмую по выходным пригородные электрички.

Тематика писем и звонков для этого периода стандартна: не работают билетные кассы, отменили электричку, просьба восстановить остановку проходящего поезда, не оборудована платформа и т. д.

Так, в коллективном обращении в редакцию жители нескольких населенных пунктов, примыкающих к станции Посольская Восточно-Сибирской дороги, просят восстановить остановку пассажирского поезда Иркутск – Наушки. «У нас на станции построили новый вокзал, но останавливаются здесь только электрички, а вот поезд проезжает мимо, что очень неудобно для жителей окрестных поселков. Очень надеемся, что наше обращение не останется без внимания руководства дороги».

Позвонившая на «телефон доверия» читательница интересуется, когда будут отремонтированы ступеньки при ходе на платформе Правда Ярославского направления (ждёт ответ руководства Московской дороги). А житель Чувашии написал о том, что кондуктор пригородного поезда Чебоксары – Канаш, в котором они ездят семьей в деревню, всякий раз требует оплату с 10-летнего ребёнка как со взрослого, ссылаясь на отсутствие справки из школы. «Наверное, есть инструкция на этот счёт, но надо ли доходить до формализма, ведь она видит, что перед ней ребёнок», – возмущается автор. Думаем, в данном случае вряд ли стоит обвинять кондуктора в формализме, ведь порядок есть порядок, и не проще ли действительно взять справку из школы, чтобы не портить нервы себе и окружающим.

В июне пришло немало обращений, связанных с соблюдением трудового законодательства. В частности, многие звонившие и писавшие обеспокоены грядущей реорганизацией в коллективах и своей дальнейшей судьбой. Кого-то сокращают, кому-то предлагают другую работу, порой менее оплачиваемую, кого-то переводят в «дочки», и люди переживают, не будут ли при этом нарушены их права, сохранятся ли заработанные ими льготы.

Мать четверых детей из Тюменской области поведала о том, что её муж, слесарь ПТО станции Демьянка, сокращают в июле. «И что теперь делать нашей семье, пополнять армию бомжей?» – с горечью спрашивает женщина. Надеемся, руководство Свердловской дороги взвешенно подойдёт к решению проблемы многодетной семьи.

В числе лидирующих тем в июньской почте – различного рода претензии к руководителям, соблюдение социальных гарантий, вопросы, связанные с выплатой зарплат и премий.

Но больше всего обращений попало в раздел, который мы обозначаем как «Прочее». Нередко читатели задают вопросы, в которых мы можем помочь только советом, например, что делать, если муж грозит забрать ребёнка.

В досье

ТЕМАТИКА ОБРАЩЕНИЙ В «ГУДОК» В ИЮНЕ, %



БЛАГОДАРНОСТЬ

Охраняли покой

Хочу поделиться своими впечатлениями от поездки из Санкт-Петербурга в Адлер и выразить благодарность проводникам первого вагона поезда № 115 В.Н.Соколову и Х.Галиеву.

Был обычный вечер. Ладожский вокзал. Грустно прощаться с таким прекрасным городом, где я провела столько незабываемых минут. Но в вагон сразу же вошла такая доброжелательная и теплая обстановка, что все мои печали отошли на второй план. Два мужчины-проводника как-то по-отечески опекали пассажиров, быстро раздали постельное бельё, наполнили чаем, и утомлённый народ отошёл ко сну.

Однако вскоре нас разбудил проводник Соколов, предупредив, чтобы убрали сумки и ценные вещи, так как в поезде произошла кража. Меня удивило, что сам проводник всю ночь не сомкнул глаз, дежурил на своём посту, охраняя покой пассажиров. И далее на протяжении всего пути мы постоянно ощущали внимание и заботу проводников, которые не только постоянно следили за чистотой и порядком в вагоне, но и умудрялись быстро и ловко выполнять пожелания пассажиров.

От всей души благодарны проводникам первого вагона за их высокий профессионализм и душевые качества.

С уважением,

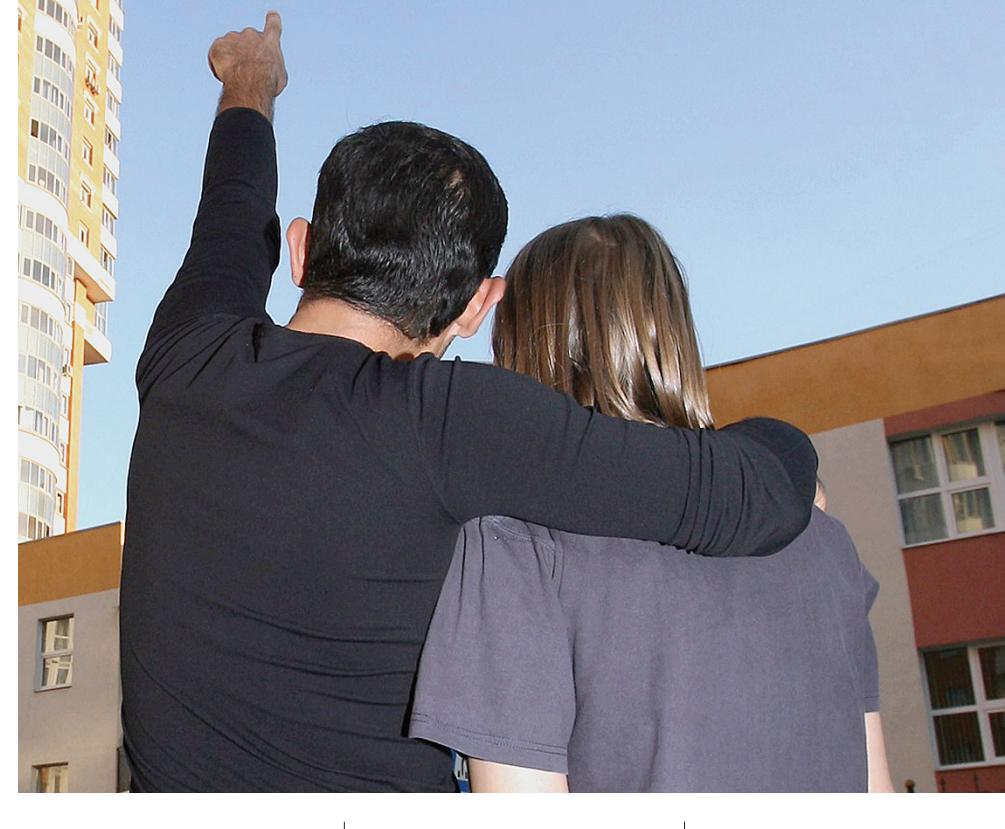
ТАТЬЯНА ПРИХОДЬКО

Ейск

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Подарили веру

РАБОТНИК, КОТОРОМУ ДОРОГА ПОМОГЛА РЕШИТЬ ЖИЛИЩНУЮ ПРОБЛЕМУ, НАМЕРЕН ЛУЧШЕ ТРУДИТЬСЯ



Уважаемая редакция газеты «Гудок»! Пишу вам письмо, которое можно назвать письмом поверившего в людей человека. Мне 34 года. Три с половиной года работаю электромонтером дистанции СЦБ на станции Калининград-сортировочный.

До работы на железной дороге успел стать радиоинженером судового транспортного оборудования, но в море по специальности не пошёл. Ещё успел поучиться в театральных заведениях Санкт-Петербурга и Москвы по специальности «менеджер исполнительских искусств». А в декабре 2007-го женился и тогда же устроился работать в ОАО «РЖД», и дальше началась нормальная жизнь трудового человека.

В мае 2009-го родился первенец, в июне этого года я получил для своей семьи шикарное служебное жильё, о котором не смел даже мечтать.

На протяжении всего срока службы в рядах железнодорожников не проявлял каких-то особых способностей или служебного рвения – одним словом, работал как все. Мне с семьёй было нелегко из-за отсутствия своего угла. Снимали, переезжали, снова снимали... Из-за этого в конце 2010 года

чуть было не уехал в Норильск электромонтером СЦБ на завод «Норильский никель».

Но, во-первых, сын был ещё маленький, и такая перемена места не радовала, а, во-вторых, за то время, что я проработал на станции, у меня сложились хорошие отношения с коллегами. Пусть не всегда всё идёт гладко и просто, но в любом коллективе есть свои правила и тот костяк неформальных лидеров, который направит любую ситуацию в нужное русло.

Вот эти люди удержали меня от поспешных решений. Я обратился к начальнику дистанции со своей проблемой, дальше, с его подачи, – к начальнику дороги во время его встречи с коллективом. И начальник дороги не сказал «нет». Для меня уже одно это стало приятной неожиданностью. Ведь, будучи студентом Московской школы-студии МХАТ, я уже сталкивался с ситуацией, когда пришлось просить руководителей о помощи в выделении общежития, но тогда я так и не смог получить заветного жилья и через год забросил театральные амбиции.

А на «железке» после перехода начальника дороги в Московский метрополитен на мой нынешний по поводу жилья отвечали и.о. начальника дороги, потом главный инженер. Я

даже удивился такой обратной связи, так как в предыдущей жизни привык не к самому лучшему. А тут с электромонтером считаются, не отмахиваются, как от назойливой мухи.

Когда же я с семьёй наконец получил от дороги апартаменты, не только я, но и мои родные, знакомые, коллеги были приятно удивлены и обрадованы. Выяснилось, что Земля-то крутится!

Теперь надо как-то перестраиваться внутренне, ведь жить стало намного легче. С этим чувством лёгкости и работать надо по-другому. Думаю, что такой положительный фактор в моей жизни и на работе отразится в лучшую сторону.

Спустя 3,5 года после трудоустройства в РЖД руководство Калининградской дороги – начальник дистанции СЦБ Анатолий Иванович Максименко, бывший начальник дороги Иван Сергеевич Беседин, нынешний начальник дороги Сергей Николаевич Коломеец и главный инженер Сергей Васильевич Бойко подарили мне новую жизнь, вернее, новый её этап, и главное – веру. Спасибо, Российские железные дороги!

СЕРГЕЙ КРАВЧЕНКО
Калининград-сортировочный

РЕЗОНАНС

Профи до последней запятой

КОЛЛЕКТИВ ДЕПО КАРАСУК ГОТОВ ПОРУЧИТЬСЯ ЗА СВОЕГО ИНЖЕНЕРА ПО ОПЛАТЕ ТРУДА

Статья «По справедливости» была опубликована в газете 7 июня 2011 года. В материале помощник машиниста депо Карабасук жаловался, что ему непонятно, как назначается так называемая беззаявительная доплата: «Когда задал вопрос нашему инженеру по организации и нормированию труда, получил ответ, который меня возмутил: «В бригаде должен получать кто-то один. И почти всегда приоритет отдается машинисту».

В редакцию обратились работники депо. Как говорится в их коллективном письме, помощник машиниста решил искать правды на стороне, понимая, что недостоин премии, и желаю внести раздрай в дружный коллектив.

Мы знаем, что политика ОАО «РЖД» основана на уважительном отношении к работникам, поэтому в настоящем время для нас организованы «горячие линии», общественные приемные и в центральном аппарате ком-

основания депо Карабасук и ушли на заслуженный отдых уважаемыми людьми. Её отец Юрий Фомич, машинист тепловоза 1-го класса, отработал на предприятии 36 лет, мать Людмила Александровна – инженер-технолог цеха контрольно-измерительных приборов – 35 лет, а общий железнодорожный стаж семьи составляет 151 год, и уже это говорит о многом и ко многому обязывает.

Наш город небольшой, мы хорошо знаем друг друга. Стоит ли говорить о той горечи, которую испытала мама Елены Юрьевны, когда читала эту статью.

Мы знаем, что политика ОАО «РЖД» основана на уважительном отношении к работникам, поэтому в настоящем время для нас организованы «горячие линии», общественные приемные и в центральном аппарате ком-

Проблема могла быть решена без обращения в газету – в депо работает комиссия по трудовым спорам

технических занятиях, а затем на рабочем собрании коллектива 8 июня, на котором и было принято решение написать это письмо. Возмутило, что на основании анонимного звонка были сделаны некорректные выводы не только в адрес ведущего инженера по организации и нормированию заработной платы нашего депо – Елены Юрьевны Саморезовой, но и организации информационной работы по оплате труда в целом.

В нашем депо, как и в любом другом на Западно-Сибирской дороге, регулярно ведётся разъяснительная работа по оплате труда и премированию. Для этого в депо работает комиссия по трудовым спорам, систематически проводится «круглые столы», где работники депо могут задать вопросы специалистам различного уровня и получить компетентные консультации.

Но Александр решил, что его проблемы может решить анонимный звонок. Мы считаем, что ему просто не хватило уверенности задать вопрос на месте.

Наиболее возмущение вызвал вопрос о том, научен ли инженер по организации и нормированию труда объясняет работникам, как налагается оплата труда.

Это грамотный и компетентный специалист, она работает в нашем депо уже более 10 лет по своей специальности, не случайный человек в транспорте, железнодорожница в третьем поколении. Её родители трудились в нашем коллективе с момента

пании, и в управлении дороги. Однако считаем, что проблема Александра могла быть решена без обращения в газету. Для этого в депо работает комиссия по трудовым спорам, систематически проводится «круглые столы», где работники депо могут задать вопросы специалистам различного уровня и получить компетентные консультации.

Н.Э. Никонова, заместитель председателя профсоюзного комитета депо и ещё 330 подписей Карабасук

КОЛДОГОВОР

За билет придётся платить

Выдача в компании транспортных требований уволенным по сокращению штата пенсионерам с 2008 года прекращена

– Моя мама, Людмила Константиновна Шамсутдинова, более 20 лет проработала на Дальневосточной дороге. На пенсию ушла, отработав монтёром пути 18 лет, и продолжала работать ещё два года, а потом попала под сокращение. Когда работала, да и после выхода на пенсию, не раз пользовалась бесплатным проездом по железной дороге. Недавно решила съездить к родственникам на поезд, обратилась в билетную группу, а ей отказали в выдаче бесплатного проездного документа, сославшись на то, что раз она уволилась по сокращению, льготный билет ей не положен. Раньше был положен, так почему теперь отменили?

РОМАН ШАМСУТДИНОВ
Тында

леванием или иным возникшим не по вине работника повреждением здоровья) из компании или – до 1 октября 2003 года – из организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в составный капитал ОАО «РЖД».

Ваша мама уволена по сокращению численности штата и до января 2008 года имела право выписывать бесплатный билет для проезда на железнодорожном транспорте на основании Коллективного договора РЖД на 2005 год, который продлевался на 2006 и 2007 годы. В подпункте 4.9.1 разъяснений к колдоговору действительно оговаривались права по реали-

зации бесплатного проезда пенсионеров компании, уволенных по сокращению численности штата после достижения ими пенсионного возраста.

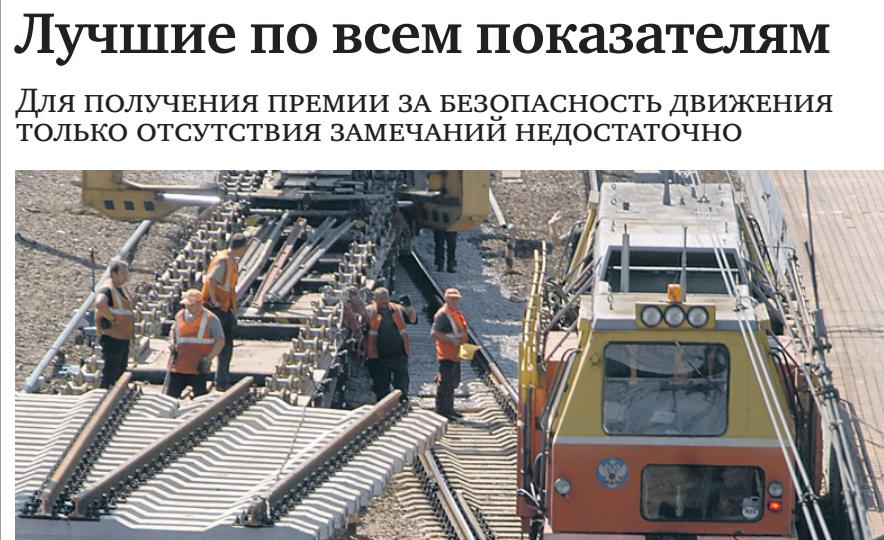
С утверждением Коллективного договора на 2008–2010 годы и ныне действующего выдачи транспортных требований пенсионерам, уволенным по сокращению численности штата, не предусмотрена. В связи с этим удовлетворить вашу просьбу, к сожалению, не представляется возможным.

МИХАИЛ ФЕДЕРОВ, заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Лучшие по всем показателям

Для получения премии за безопасность движения только отсутствия замечаний недостаточно



– Я работаю машинистом путевой машинной станции № 309 Московской дороги. Вот уже несколько лет нам не выплачивают безварийные. Вроде бы и замечаний особых не было, и талоны не отбирали, а премию люди всё равно получают.

ВЛАДИМИР САМАРИН
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– В соответствии с действующим Положением о вознаграждении работников ведущих должностей и профессий железнодорожных дорог за обеспечение безопасности движения поездов (распоряжение ОАО «РЖД» от 24 ноября 2005 года, № 1857п) в феврале 2011 года по приказу начальника Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Николая Новикова вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов по итогам прошлого года выпла-

чено 45 работникам ПМС-309. В их числе 42 машиниста и один помощник машиниста железнодорожно-строительных машин, два машиниста-инструктора.

Комиссия по выплате вознаграждения проводит отбор лучших работников, имеющих право на выплату вознаграждения. При этом оценивается личный вклад каждого в улучшение показателей, принимаются во внимание стаж безупречной работы, посещение занятий технической учёбы, повышение квалификации, оказание помощи коллегам, участие в наставничестве и работе общественных инспекций по безопасности движения поездов.

ВЛА

Инициатива

Рабочий начинает и выигрывает

ПРАВО БАНКРОТИТЬ СВОЁ ПРЕДПРИЯТИЕ СОБИРАЮТСЯ ДАТЬ ТРУЖЕНИКАМ

Работники смогут банкротить хозяев предприятий при задержке зарплаты. Такое право хочет представить трудящимся Минэкономразвития, которое уже разработало соответствующие поправки в закон о банкротстве. Сейчас они обсуждаются в профильных ведомствах, а затем будут рассмотрены на заседании Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

По замыслу авторов идеи представители трудовых коллективов смогут обращаться в арбитражный суд с заявлением о признании работодателя банкротом, если тот накопил долги по зарплате.

На тему задолженности встремилось и Минздравсоцразвития. По данным ведомства, на 1 июня нынешнего года у нас в стране размер неполученных законных заработков составляет 2,6 млрд руб. Причём в преобладающем большинстве случаев причина невыплат – отсутствие собственных средств у предприятий. Почти 99% долгов накоплены именно так. Кроме того, около 46 тыс. работников организаций, которые сейчас находятся на стадии банкротства, ждут, когда им выплатят 1,2 млрд руб.

Как говорит директор департамента заработной платы, охраны труда и социального партнёрства Минздравсоцразвития Наталия Жарова, государство системно работает над сокращением зарплатных долгов на всех трёх уровнях – федеральном, региональном и муниципальном. В частности, усиlena административная и уголовная ответственность работодателей за невыплату заработной платы. По её словам, за последнее время оштрафованы почти 12 тыс. должностных лиц и 3,4 тыс. юрлиц. За первые пять месяцев нынешнего года государственными инспекциями труда в суды направлено 154 протокола об административных правонарушениях с целью дисквалифицировать проштрафившихся руководителей. И должности лишились уже 70 виновных должностных лиц.



Рабочих собираются научить тому, что право на труд должно подкрепляться правом на зарплату

Однако миллиардные долги по всей стране убеждают в том, что не всех работодателей подобные перспективы пугают. При этом эксперты сомневаются, что новая инициатива также будет повсеместно действенной.

Как считает член совета ассоциации «Юристы за трудовые права» Олег Бабич, на подобные меры скорее всего пойдут только работники предприятий, где есть крепкий профсоюз, так как сама по себе процедура банкротства довольно сложная. И при её прохождении обязательно должен присутствовать представитель трудового коллектива, которым, как правило, является представитель профсоюза.

– Для серьёзных работодателей, которые имеют определённую репутацию на рынке, подобная угроза вполне может служить эффективным стимулом не нарушать законодательство и не допускать задержку зарплаты, – прокомментировал он «Гудку» инициативу Минэкономразвития. – Однако на

тех хозяев предприятий, которые по несколько раз в год меняют юридическое лицо, скидывают неликвиды, она никакого влияния оказывать не будет. Все активы будут заранее переведены в какое-нибудь общество с ограниченной ответственностью.

Тем не менее, считает первый заместитель председателя Роспрофжела Сергей Черногаев, подобная правовая возможность будет справедливой по отношению к работникам, которые

прежде должны были ждать инициативы юридических лиц по возбуждению процедур банкротства, видя, как уменьшается вероятность взыскания просроченной зарплаты в полном объёме. Он уверен, что угроза банкротства поможет избежать уловок собственников, которые всячески уходят от дисциплинирования руководителя вместо полного отстранения и наказания, выдавая ему доверенность на управление тем же предприятием.

– Осознание этих двух моментов, думаю, окажет некий дисциплинирующий эффект на руководителей и собственников. И помимо этого приблизит наше государство к мировым стандартам в области трудовых отношений, определённых Международной организацией труда, – подчеркнул он.

Позиция отраслевого объединения работодателей по поводу нового права тружеников «Гудку» осталась неизвестной, так как в «Желдортрансе» какое-либо мнение на этот счёт высказать отказалось.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Есть мнение

Тамара Николаенко, председатель профкома вагонного участка Барнаул:
– Порой незначительное отступление от отраслевого соглашения, колдоговора карается сурово, что становится причиной многих нежелательных последствий. Никто не спорит: задерживать зарплату – далеко не лучший шаг, путь даже это происходит по объективным причинам. Но как можно ставить под угрозу существование собственного предприятия? В нашей действительности это то же самое, что пилить ветку, на которой сидишь.

Считаю, что такой сильный правовой инструмент ни к чему работникам любого предприятия. Это только помешает поиску разумного выхода из сложившейся ситуации. Постоянной стабильности на многих предприятиях добиться трудно, но решать проблемы можно и без применения кардинальных мер. Многое можно добиться путём переговоров и согласованных решений.

Регионы

Себе на молочишко

Чиновники торгуют официальными бланками



РГЛЯМЕНТ РАБОТЫ ФМС ПОДРАЗУМЕВАЕТ, ЧТО, ЕСЛИ ПРОСИТЕЛЮ ТРУДНО ЗАПОЛНИТЬ БЛАНК, ЧИНОВНИК ДОЛЖЕН ПОМОЧЬ СОВЕРШЕННО БЕСПЛАТНО

влияли в «компьютерный зал», где за неё запросили 10 руб., – рассказал он.

Только после того, как правозащитник предупредил чиновников, что их действия нарушают Административный регламент ФМС, все нужные образцы ему выдали бесплатно. Прокурорская про-

верка подтвердила, что дело было поставлено с размахом. Оформление замены паспортов, вида на жительство, гражданства и т.д. проходило через «Знак плюс», на что указывало объявление на входе в отдел УФМС.

Подобные нарушения в Татарии фиксируются не

впервые. Как рассказал руководитель пресс-центра Казанского правозащитного центра Булат Мухамеджанов, в 2009 году они вывели на чистую воду фирму «ЦАПО+», которая работала при райотделах ГИБДД. Контракт за деньги выдала справки о ДТП. Ещё тогда по их обращению прокуратура потребовала от ГИБДД расторгнуть договор с организацией по признакам коррупции. «Но полностью ликвидировать схему удалось только в этом году, после вторичной проверки, – рассказал он «Гудку». – Фирма «сотрудничала» со всеми райотделами города, и в её штате состояли бывшие гаишники».

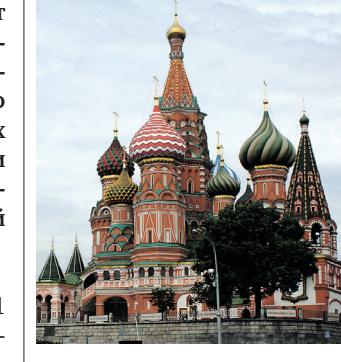
Правозащитники предупреждают жителей всех регионов: регламенты ведомств не предусматривают привлечения к оформлению документов коммерческих структур. Кроме этого, сотрудники госорганов должны не только выдавать все нужные бланки, но даже сами заполнять их, если гражданин не может это сделать.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

Василий Блаженный снимает леса

Железнодорожники помогли с реставрацией



не получал должного внимания и финансирования!

Реставрация началась в 2001 году и затронула все помещения и прилегающую территорию храма. В этом году работы завершаются: первый этап приурочен к дню окончания строительства – 12 июля, окончание второго запланировано на 14 октября.

Храм Василия Блаженного, или собор Покрова Божией Матери на Рву, был воздвигнут по приказу Ивана Грозного в честь взятия Казани. С тех пор собор менял облик несколько раз: в XVII веке галерею перекрыли кирпичными сводами на фигуры столбах, а на месте звонницы возвели двухярусную колокольню. В 1990 году собор был включён в список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО. Но как долго

становление фасадной иконы Покрова Пресвятой Богородицы, реставрация иконостаса храма Григория Армянского, установление внутренней подсветки интерьера. Кроме того, ОАО «РЖД» закало первую в истории собора книгу, в которой представлено более 300 уникальных фотографий, описаны история храма и его роль в жизни государства и общества. Весь тираж компании подарил Российскому историческому музею.

– Мы гордимся тем, что стали участниками масштабных работ по восстановлению храма, ведь Покровский собор – это визитная карточка России, – отметил директор фонда «Транссоюз» Алексей Петров.

Программу празднования откроет Божественная литургия, которую возглавит патриарх Московский и всея Руси Кирилл, затем гостей ждут выставки и экспозиции музея. А вечером на Красной площади можно будет услышать праздничный колокольный звон.

ДОМИНИКА ГРОМОВА

Машина времени



Новости дня

1926 год

Роковая загадка

Голова кружится. Ум покрашется. Ничего не могу понять. Начнём по порядку. Пригородный поезд № 42. Обыкновеннейший поезд! Перегон Луганск – Ольховская. Самый незамысловатый перегон! 20 июня. Число уз явно ничем не замечательное! И вдруг на крыше указанного поезда, шед-

шего по безобиднейшему перегону в нормальнейший день, оказалось 200 человек! На крыша! В двадцать шестом году! Да что случилось? Да как это случилось?

Ничего понять невозможно! Кто объяснит эту роковую загадку?

11 июля

1936 год

Тоннель под Казанским вокзалом открыт

Вчера в 7 часов вечера открылся тоннель, соединяющий пригородные платформы Казанского вокзала со станцией «Комсомольская площадь» Метрополитена им. Л. М. Кагановича.

Первые пассажиры метро и пригородного поезда № 301 Ленинской ж. д. были поражены великолепием мрамора, обилием света и воздуха. Колонны, электрическая арматура, кассы для

16 июля

1946 год

Неувядимая зарплата

На линейных станциях Ольшанского отделения Западной дороги происходит полная неразбериха в выплате заработной платы. Отделение обычно не сообщает, когда будут деньги. Кассир приезжает внезапно с поездом, который стоит на станции несколько минут. Кассиру некогда выдавать деньги каждому, и он сдаёт их кому-нибудь из работников станции, который расписывается в ведомости за весь коллектив.

Работники станции говорят: «Мы не получали твоих денег», а кассир заявляет ей: «В ведомости за тебя кто-то расписался».

17 июля

1961 год

Билет за десять секунд

– Один обратный до Зеленогорска, – сказал пассажир, подходя к кассе.

Билетный кассир Финляндского вокзала в Ленинграде т. Артеменко нажала поочерёдно несколько кнопок на стоящей перед ней билетно-кассовой машине и слегка ударила пальцем. Чуть сплюнув, зажужжал мотор, и из автомата выскошил готовый билет. Вся операция заняла не более 10 секунд.

– Это очень удобная машина, – говорят кассиры. – Она не только

ускоряет процесс продажи билетов, но и облегчает труд, упрощает отчётность.

Действительно, использование новых машин даёт большую экономию. Для них совершенно не нужен огромный запас картонных билетов, которые нужно хранить и учитывать.

Новая электромеханическая машина разработана по заказу Министерства путей сообщения.

13 июля

1966 год

Кони россыпью

Задумывались ли вы, что лошадь удобнее всего пересыпать барабаном. Заворачивать скакунов в рогожную ткань, пришлёпывать по бокам сургучные печати и, снявши упаковку предсторежением «Осторожно! Лошади! Не кантовать!», отправлять по назначению.

Есть сторонники других способов. Одни полагают, что рысков следует возить в купейных вагонах, другие считают, что нет ничего надёжнее контейнеров, третьи предпочитают рефрижераторы, а иные и вовсе не везут что несут: существуют, мол, ва-

гоны для перевозки живности, вот в них и надо... Работники станции Волоколамск эти споры давно не волняют. Они давно уже отнесли лошадей к разряду сыпучих грузов и отправляют рысков не иначе как в вагонах с несыпьмыми хлебными цитрами. 22 июня «насыпали» в такие вагоны много лошадей и отправили их на станцию Клайпеда Прибалтийской. Ничего, доехали лошади в полной сохранности, ни одна в щель не высыпалась. Одно странно – ехали и всю дорогу ржали. С чего бы это?

14 июля

МИРОВАЯ ЛИГА

ТРЕТИЙ ТИТУЛ

НАША СБОРНАЯ – ЛУЧШАЯ НА ПЛАНЕТЕ

Сборная России по волейболу выиграла Мировую лигу. В решающем матче «Финала восьмь», который прошёл в Польше, команда обыграла Бразилию – 3:2.

Это третья большая победа волейболистов в российской истории. В 1999 году был выигран Кубок мира, в 2002 году – Мировая лига. И вот – повторение успеха девятнадцатилетней давности. При этом стоит отметить, что по ходу финального турнира сборная дважды встречалась с самой титулованной командой последнего десятилетия – Бразилией, которая не раз побеждала на чемпионатах мира и Олимпийских играх. И оба раза наши были сильнее.

Команда блестяще провела весь турнир. В 12 матчах предварительного этапа было лишь одно поражение, да и то случилось это тогда, когда сборная уже гарантировала себе место в финальном турнире. Кстати, там соперники у подопечных Владимира Алексея были очень серьёзные. Но ни команда США, являющаяся победительницей Олимпиады в Пекине, ни кубинцы, ни бразильцы на групповом этапе «Финала восьмь» остановить наших



Трудная победа над бразильцами вызвала в российской сборной и у болельщиков команды вполне объяснимую бурю эмоций

не смогли. В полуфинале сборная одолела Польшу – 3:1, а в матче за «золото» вновь сошлась с Бразилией.

Финал получился потрясающим! Обе команды демонстрировали удивительную волю к победе. Проиграв первый сет, сборная России не только сравняла счёт, но и вышла вперед. Но четвёртая партия осталась за Бразилией, и победитель определился укороченным пятом сета, где сильнее оказались наши – 15:11.

Огромный вклад в победу внесли игроки двух железнодорожных волейбольных клубов – Тарас Хтей, Дмитрий Мусэрский, Дмитрий Ильиных из «Локомотива-Белогорье», а также Александр Бутко из новосибирского «Локомотива» и новобранец этого клуба Денис Бирюков.

ВИКТОР РОМАНОВ

ТУРНИР

ДЮЖИНА НА ПОЛЕ

СТАРТОВАЛ ЧЕМПИОНАТ
ОАО «РЖД» ПО ФУТБОЛУ

ДВЕНАДЦАТЬ ФУТБОЛЬНЫХ КОМАНД РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВСТРЕТИЛИСЬ В КРАСНОЯРСКЕ, ЧТОБЫ РАЗЫГРАТЬ ЧЕМПИОНСКИЙ КУБОК.

Задолго до открытия соревнований зелёная гладь поля на стадионе «Локомотив» уже пестрят разноцветными майками футболистов. Спортсмены разминаются. Чтобы занять место на трибуне, мне пришлось пересечь эту арену. И тут к ногам подкатился мяч.

«Девушка, пасуйте!» – просит футболист в ярко-красной форме Забайкальской дороги. Я что есть силы бью по мячу, и он вылетает за пределы поля.

«Да... Ну тогда хоть сфотографируйте нас всей командой. На память». Только успевая сделать последний кадр, как началась церемония открытия чемпионата. Начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт, приветствуя футболистов, пожал им больших побед. Как в спорте, так и в жизни. Заместитель начальника Дирекции социальной сферы дороги Валерий Пчелинцев рассказал мне, что в турнире участвуют двенадцать команд, в прошлом году было в два раза меньше. Так что будет острая борьба.

Все участники распределены на четыре подгруппы – по три команды в каждой. Местная – красноярская – попала в группу «А», и ей предстоит мериться силами с ребятами с Забайкальской и Юго-Восточной дорог. Фаворит турнира – команда Западно-Сибирской магистрали, которая недавно хорошо показала себя на чемпионате мира среди железнодорожников. Она сразится с футболистами Октябрьской и Дальневосточной магистралей. В подгруппу «С» попали Куйбышевская, Восточно-Сибирская и Свердловская дороги, в «В» – Приволжская, Северная и Южно-Уральская.

Наконец на поле выходят хозяева чемпионата и знамок мае уже команда забайкальцев. Острая борьба на поле завязалась с первых же минут игры. Красноярские футболисты быстро открыли счёт, и с трибун понеслось: «Так держать!»

Итог встречи – 5:0 в пользу хозяев. Болельщики ликуют, капитан команды красноярцев, слесарь по ремонту подвижного состава Андрей Семченко, принимает поздравления. А вот забайкальцы покидают поле расстроеными.

– Возможно, мы ещё не сыгрались, – говорит капитан Артём Волков. – Времени потренироваться почти не было. – Наша дорога самая протяжённая, чтобы приехать потренироваться, многим приходится пролететь путь в 700 км! Но мы всё равно не унываем!

Олеся Мизинко

Линия АТАКИ

Непростой дебют

ЖОЗЕ КОУСЕЙРУ ПРОИГРАЛ ПЕРВЫЙ МАТЧ
НА ПОСТУ ГЛАВНОГО ТРЕНЕРА «ЛОКОМОТИВА»



ФОТО: АLEXANDER PAVLOV

ВЕРНУВШИСЬ ИЗ НЕПРОДОЛЖИТЕЛЬНОГО ОТПУСКА, КОМАНДА НАЧАЛА ПОДГОТОВКУ КО ВТОРОМУ КРУГУ ЧЕМПИОНАТА НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМЬЕР-ЛИГИ ПОД НАЧАЛОМ НОВОГО НАСТАВНИКА ЖОЗЕ КОУСЕЙРУ. Но дебют ПОРТУГАЛЬСКОМУ СПЕЦИАЛИСТУ НЕ УДАЛСЯ. «ЛОКО» НА РОДНОМ СТАДИОНЕ ПРОИГРАЛ ВЕНГЕРСКОМУ «ФЕРЕНЦВАРОШУ» – 0:1.

Недавно проработал Коусейру в «Локо». Понятно, что за такой срок внести серьёзные изменения невозможно и наставник только знакомится с командой. Тем не менее в работе с футболистами появилось много нового. Об этом говорили и журналисты, которые посетили открытую тренировку команды на базе в подмосковной Баковке. Отметили это и сами игроки. «При Коусейру на тренировках стало больше игры в «квадраты» и вообще игры в футбол, – рассказал защитник Роман Шишкин. – Я думаю, что в будущем наша команда будет действовать в более техничной манере».

Появились перед зрителями и новички: нигериец Виктор Обинна и португалец Мануэл да Кошта. Но если последний во втором тайме вышел на поле, то Обинна в заявку на игру не попал.

Впрочем, по игре команда поражения не заслуживала. И в первом тайме, и во втором, когда Коусейру провёл в первые девять замен, «Локомотив» владел территориальным преимуществом. До перерыва возможность отличиться была у Джиби Фалла, но у того раз

Жозе Коусейру проверил в игре даже тех футболистов, кто обычно сидит на скамейке запасных

Коусейру. Сначала – в фильме. А потом новый тренер «Локо» вышел на поле и даже произнёс несколько слов на русском языке: «Спасибо. Желаю всем нам побед в этом сезоне».

Появились перед зрителями и новички: нигериец Виктор Обинна и португалец Мануэл да Кошта. Но если последний во втором тайме вышел на поле, то Обинна в заявку на игру не попал.

Во втором тайме, когда на поле появились Дмитрий Торбинский и Дмитрий Сычёв, команда заиграла активнее.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов,

но мяч в ворота гостей так и не попал.

Во втором тайме, когда на поле появились Дмитрий Торбинский и Дмитрий Сычёв, команда заиграла активнее.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

Во втором тайме, когда на поле появились Дмитрий Торбинский и Дмитрий Сычёв, команда заиграла активнее.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

Несколько отличных передач выдал Дмитрий Лоськов, но мяч в ворота гостей так и не попал.

После необязательного фола хозяев недалеко от штрафного круга последовал навес в штрафную, где слишком

за разом в последний момент что-то не получалось – то мяч сваливался с ноги, то не хватало скорости, чтобы нанести завершающий удар.

активные действия Торбинского привели к назначению пенальти. Гости его чётко реализовали – 0:1.

Оставшееся время «Локомотив» попытался отыграться, но отправить мяч в ворота «Ференцвароша» так и не удалось.

Поражение обидное. Ведь даже наставник венгерского клуба Ласло Прукнер признался, что его команда сильно повезло. Да и Жозе Коусейру посетовал на то, что фортуна в этой встрече отвернулась от «Локомотива».

Следующий матч «Локо», в котором Жозе Коусейру сможет открыть счёт своим победам в России, не за горами. 17 июля железнодорожники проведут в Красноярске встречу 1/16 Кубка России против «Енисея».

РОМАН ВИШНЁВ

АНДРЕЙ МЕЛЬНИКОВ

Из жизни «Локо»

Екатерина Мартынова – на пьедестале

В Мадриде состоялся испанский этап Мирового вызова по лёгкой атлетике.

Российские спортсмены заняли три призовых места.

Представительница Центрального спортив