

2. | Финансы

Байкальской пригородной компании удалось увеличить выручку при сокращении количества пассажиров

13 октября 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
четверг [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 186 (24906) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

5. | Дискуссия

Обсуждаем проект приказа Минтранса об изменении правил, касающихся оборота порожняка



6. | Фортуна

Восьмилетний мальчик загадал желание, и его мама выиграла в «Лотерею железных дорог» 276 тыс. руб.

7. | ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ

В Чите прошёл форум «РЖД-социум», на котором молодым железнодорожникам рассказали о компании

| От редакции

Кассиры отдыхают

На вокзалах крупных городов перед отправлением пригородных поездов неизменно образуются очереди за билетами. Двигаются они медленно, несмотря на все старания кассиров. А расширять их штат накладно. Поэтому во многих странах кассиров давно заменяют билетопечатающие автоматы. Появились они и у нас. В этом году на станциях Московской, Октябрьской, Свердловской, Куйбышевской, Южно-Уральской и Северо-Кавказской магистралей было установлено 1,2 тыс. таких устройств. Больше всего их в Москве – 591 автомат. Через них продают 9 из 100 билетов на электрички. Автоматы хорошо себя зарекомендовали, поэтому на Московской дороге не собираются останавливаться на достигнутом и в следующем году намереваются обзавестись ещё полтысячей таких терминалов. Причём их планируют установить не только на вокзалах, что понятно, но и в торговых центрах и крупных учебных заведениях.

Новинка появилась и в Петербурге – 199 современных терминалов с сенсорным монитором, похожих на устройства для оплаты мобильной связи, Интернета и прочих услуг. В Северной столице планировали довести продажи через них до 10% от количества билетов, реализованных в городе. Петербуржцы стали охотно и весьма активно осваивать новинки. Однако выясняется: при интенсивной работе билетопечатающие автоматы быстро выходят из строя. Терминалы то отказываются принимать деньги (особенно они невзлюбили рублёвые монеты), то не дают сдачу, а то и просто «зависают» перед тем, как распечатать билет. Кроме того, некоторые пассажиры жалуются на не слишком понятный интерфейс терминалов. Например, даже продвинутым пользователям сложно разобраться, как оплатить поездку до нужной станции и обратно. Поэтому людям приходится обращаться за помощью к сотрудникам вокзала, чтобы те помогли найти некоторые опции. За билетопечатающими автоматами, несомненно, будущее. Однако в таком виде инновации разочаровывают и отпугивают пассажиров. Возможно, имело смысл приобретать уже обкатанные на практике терминалы, а не пытаться изобретать велосипед.

Цифра дня

35,1 млрд

руб. предусмотрено инвестиционной программой ОАО «РЖД» 2011 года на обновление локомотивного парка, что позволит закупить 425 машин. За 8 месяцев текущего года на дороги поставлено 274 локомотива, из них 185 электровозов и 89 тепловозов на сумму 16 млрд и 4,8 млрд руб. соответственно. При этом расчётная ежегодная закупка до 2015 года должна составлять не менее 725 локомотивов.

Конференция

Голос наставников

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ОПРЕДЕЛИЛСЯ С ЛИДЕРАМИ И ПРИОРИТЕТАМИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Фото: Сергей Бородин

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ВЕТЕРАНСКИХ СОВЕТОВ РЖД НЕ ПОСПЕВАЕТ ЗА ХОДОМ РЕФОРМЫ КОМПАНИИ, ИЗ-ЗА ЧЕГО НЕКОТОРЫЕ ПЕНСИОНЕРЫ ЛИШАЮТСЯ ДОСТУПА К СОЦИАЛЬНЫМ ГАРАНТИЯМ.

Об этом вчера шла речь на очередной отчётно-выборной конференции Организации ветеранов (пенсионеров) войны и труда железнодорожного транспорта России. В мероприятии приняли участие 225 делегатов, но лишь 47 из них находились непосредственно в Москве – совещание шло в режиме видеоконференции.

По словам вице-президента ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова, структура ветеранских организаций должна стать зеркальным отражением структуры холдинга, «чтобы ни один ветеран не был потерян для компании». Сейчас это, к сожалению, не так. Как отметили делегаты с дорог, в некоторых центральных дирекциях затягивается создание советов (например, формирование Дирекции по ремонту тягового подвижного состава было завершено ещё в середине прошлого года, а совет ветеранов здесь не создан до сих пор), есть сложности в постановке на учёт ветеранов структурных подразделений, вышедших из состава дорог, люди иногда просто выпадают из

ВЕТЕРАНЫ ОТРАСЛИ НЕ ОСТАНУТСЯ БЕЗ ПОДДЕРЖКИ КОМПАНИИ

списков. Ряд организаций в ДЗО работают неэффективно.

– Сейчас перед холдингом встает необходимость выстраивания единого корпоративного стандарта льгот, гарантий и компенсаций как для работников, так и для неработающих пенсионеров, – отметил Дмитрий Шаханов. – Объединением работодателей «Желдортранс» уже принят единый пенсионный стандарт, и независимо от внутренних перемещений работников в холдинге им гарантирован единый подход к оценке права на негосударственную пенсию.

Теперь важно добиться принятия единых стандартов социального обеспечения для неработающих пенсионеров. Компания и профсоюз пообещали ветеранам поддержку в данном вопросе. Однако и им самим, по признанию председателя Центрального совета ветеранов железнодорожного транспорта Николая Грома, придётся «искать новые подходы в работе и новые формы взаимодействия с предприятиями и филиалами». Тем более что удачные примеры такой деятельности уже есть. В частности, председатель совета Восточно-Сибирской дороги Александр Степанов рассказал, как там расширяют своё влияние на решение социально-бытовых во-

просов через Координационный совет, который работает со всеми ветеранами независимо от того, где те стоят на учёте. Подобная схема действует и на Приволжской дороге.

«Главным остается одно, – подчеркнул Николай Гром, – не оставить без внимания ни одного пенсионера, сохранить достигнутые позиции социальной работы. Вместе с тем мы должны понимать, что уровень социальной поддержки зависит от результатов работы компаний, и вносить свой посильный вклад в развитие РЖД. Трудно переоценить роль ветеранов как наставников – людей с огромным трудовым и жизненным опытом».

Координировать решение проблем предстоит новому составу Центрального совета, избранному на конференции. Его председателем повторно стал Николай Гром.

Ирина ЗАВЕРНЯЕВА

Справка «Гудка»

В состав ветеранской организации входят 2933 первички (в том числе 2612 – по ОАО «РЖД» и 321 – по дочерним обществам), на учёте в них состоят более 732 тыс. человек.

Блиц

Электронная консолидация

Основные информационно-вычислительные комплексы компаний сосредотачиваются в трёх центрах



финансовыми и трудовыми ресурсами.

Работа АСУ «Экспресс» по продаже билетов уже обеспечивается центрами в Москве и Петербурге. Каждый из них обслуживает свой полигон, чтобы нагрузка распределялась равномерно, а в Московском ИВЦ также ведётся аналитическая база данных. Работа с информационными системами осталась в регионах, а компьютерное «железо» уехало в Москву и Петербург. Для управления трудовыми ресурсами используются серверы Санкт-Петербурга и Екатеринбурга.

Что касается грузовых перевозок, то система будет работать во всех трёх центрах. В ближайшее время планируется завершить проект по переносу систем, обслуживающих Куйбышевскую дорогу, на майнфреймы в Петербург. Следующий шаг – перенос систем Северной.

– Будет ли оборудование развернуто?

– Конечно, для обеспечения непрерывности вычислений необходимы резервные центры обработки данных. Первым запланировано создание такого центра в Екатеринбурге. Здание уже спроектировано, начали нулевой цикл работ.

– Что останется на дорогах?

– Вся работа, кроме обслуживания оборудования центральных вычислительных комплексов. Это техническая и технологическая поддержка рабочих мест и технологическое сопровождение информационных систем дорожного уровня. Основной эффект консолидации получится не от сокращения людей, а от оптимизации использования оборудования, повышения качества и надёжности информационных систем.

БЕСЕДОВАЛ
Александр Солнцев

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Билет для перевозчика

ФСТ УСТАНОВИЛА ПЛАТУ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ



Фото: Ирина Бородина

Пока прецедентов для новых тарифов очень мало

рые владеют локомотивами и работают на отдельных маршрутах (так называемые собственные поездные формирования). Размер платы определяется пунктом 2.17 Прейскуранта 10-01.

Как утверждает эксперт НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Татьяна Максимова, по сравнению с пунктом 2.17 разработанный ФСТ тариф на услуги инфраструктуры для грузов первого класса снижается примерно на 3–6%, для

грузов второго класса незначительно вырастет (3–12%), для третьего класса рост составит 20–40%. Кроме того, на отдельные грузы вводятся повышающие коэффициенты в части платы за услуги по организации продвижения по инфраструктуре. Так, по отдельным нефтепродуктам и энергетическим газам первого класса применяется коэффициент 3, по сырой нефти (второй тарифный класс) – коэффициент 2,2, что увеличивает стоимость перевозки более чем на 40%.

Сергей ПЛЕТНЁВ

«Тем не менее мы считаем, что введение платы за инфраструктуру является прогрессивной мерой, которая даёт шанс работать перевозчиками нескольких крупных компаний», – говорит Татьяна Максимова. – Перевозчиками готовы стать пять крупных операторов».

Предполагается, что применить новые тарифы можно будет на нескольких экспериментальных линиях, которые ОАО «РЖД» должно будет выделить операторам. Эксперимент должен показать эффективность или неэффективность их работы перевозчиками. Однако сейчас, как сообщил «Гудку» руководитель департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Валерий Веремеев, переговоры с операторами ещё идут и решение о выделении экспериментальных участков не принято.

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

13 октября 2011 года

четверг

№ 186 (24906)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ОАО «РЖД» сообщает

Стоят вагоны

По состоянию на 18.00 9 октября на железнодорожных путях общего пользования более 3 суток простоявает 1 тыс. 581 выгруженный, но неотправленный вагон рабочего парка, из них 1006 полу-вагонов, 341 цистерна, 234 крытых. В целом за прошедшую неделю ситуация несколько улучшилась. Недавно назад общее число простоявших вагонов было на 202 единицы больше. Наибольшее количество порожних полу-вагонов простоявает на путях общего пользования Южно-Уральской (151 единица), Свердловской (161 единица) и Западно-Сибирской (156 единиц) железных дорог.

На Южно-Уральской свыше 3 суток простояют полу-вагоны ЗАО «НефтеТранс-Сервис», ЗАО «Профтранс», ООО «Евраз-Транс», а также вагоны 46 различных собственников. При этом основная масса простояющих порожних вагонов сконцентричесна на станции Магнитогорской грузовой (100 единиц). На Свердловской свыше 10 суток простоят полу-вагоны ООО «ЕвразТранс», свыше 5 суток – ООО «РТ Оператор». На Западно-Сибирской магистрали свыше 3 суток простоят полу-вагоны ЗАО «ТалТЭК Транс», ООО «Мечел-Транс», ОАО «Новая перевозочная компания» и др. С начала года парк грузовых вагонов российской принадлежности увеличился на 41 тыс. единиц, или на 4%, и достиг 1 млн 60 тыс. единиц. Этот прирост эквивалентен 1 тыс. дополнительных поездов на инфраструктуре или 930 км станционных путей. При этом значительная часть их продолжает простоявать. ОАО «РЖД» отмечает, что с учётом имеющейся грузовой базы нехватки вагонов на сети железных дорог нет. Всё дело в дисбалансе технологии работы приватного парка.

ПЕРЕВОЗКИ

Грузы для Северной Кореи

Свыше 500 вагонов грузов перевезла ПГК на объекты реконструкции Северокорейской магистрали. ПГК приступила к перевозкам стройматериалов в мае, отправив первую партию путевого щебня в 8,2 тыс. тонн с Сибирцевского щебёночного завода в Приморье. Сейчас вагонами собственника для строительно-монтажных подразделений ОАО «РЖДстрой», участвующих в проекте реконструкции, доставлено 35 тыс. тонн. «Помимо путевого щебня, перевезены шпалы, железобетонные конструкции, а также спецмашины и оборудование», – сообщила начальник сектора корпоративных коммуникаций Владивостокского филиала компании Александра Червяткина. Сейчас на линии Хасан (Россия) – Туманган – Раджин (КНДР) завершается модернизация 52 км пути совмещённой колеи. Также реконструирован ряд станций, протянуты магистральные линии связи и ЭЦ, восстановлены водоотводные сооружения. В проект ОАО «РЖД» вкладывается 8 млрд руб. Предполагается, что первый грузовой поезд пойдёт по участку летом 2012 года.

НИКОЛАЙ ПАВЛОВ

ПРИГОРОД

Салон чист, кассир быстр

ПРЕГРАДЫ «ЗАЙЦАМ», ЗАБОТА О НАДЁЖНОЙ СВЯЗИ И СКОРОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДАЛИ ОЩУТИМЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Байкальской пригородной компанией удалось увеличить выручку от продажи билетов по сравнению с сентябрём прошлого года. И это при том, что количество пассажиров сократилось.

Выручка возросла на 4,7%, а число пассажиров снизилось на 4,4%. На росте сбора, по мнению генерального директора компании Рината Хабибуллина, сказалось наведение элементарного порядка и организационно-технические мероприятия.

На крупнейших вокзалах дороги, через которые проходит самый большой поток пассажиров, наладили ежедневный перронный контроль.

В результате только одной этой меры на вокзале Иркутской пассажирской ежедневная

выручка увеличилась на 6 тыс. руб. Меньше шансов проплыть гнуть к электропоезду без билета стало и у тех несознательных пассажиров, которые пользуются услугами вокзалов Ангарск и Иркутск-Сортировочный.

Байкальская пригородная компания существенно улучшила и работу своих кассиров, в том числе разъездных.

«Мы приобрели 90 современных электронных кассовых аппаратов, и теперь покупка билетов прямо в поезде происходит быстро – ко всеобщему удовольствию. Раньше кассир вручную набивал в своём аппарате данные транспортного требования того же железнодорожника. А новые кассы автоматически считывают эту информацию, стоят только поднести требование к

считывающему элементу. Это в три-четыре раза сократило время обслуживания железнодорожников, а их ездят немало», – пояснил «Гудку» Ринат Хабибуллин.

Кроме того, на 25 станциях дороги в 37 кассах установлено программное обеспечение, оперативно продающее билеты, что очень важно в часы пик.

Также в стационарных кассах постепенно обновляется и модернизируется система переговорных устройств с пассажиром. Их смонтировано уже девять, а до конца года на семи станциях Иркутской области и Бурятии будет установлено ещё 21 такое современное устройство. А ведь когда диалог между кассиром и пассажиром хорошо наложен, то и очередь не будет.

Привлекают клиентов Байкальской пригородной, очевидно, и забота о качестве приходящих к платформам поездов. По достоинству пассажиры должны оценить улучшившееся санитарное состояние электричек. Ведь теперь каждую из них в моторвагонном депо осматривает приёмщик поездов. И вагоны в рейс выходят чистыми и технически исправными.

«В добавок в ближайшее время мы запускаем сайт своей компании, и тогда пассажиры получат возможность не только получать в удобном для себя месте информацию о расписании электричек, но и задавать нам вопросы напрямую, высказывать пожелания», – говорит Ринат Хабибуллин.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

На станции Придача начал работу новый козловой кран, не имеющий аналогов на сети.

Объём работ в филиале ОАО «ТрансКонтейнер» на дороге вырос вдвое: если в 2010 году за девять месяцев было загружено 1053 купонотоннажных контейнера, то ныне – уже 2029. Это и подтолкнуло предприятие к обновлению погрузочных мощностей.

«Мы приобрели датский кран, – говорит главный инженер филиала Сергей Кащаев. – Изначально он был рассчитан на 36 тонн, но благодаря дополнительному двигателю может справиться и с 45 тоннами. Аналогов ему на сети нет».

Сейчас в Придаче работают два старых крана. Чтобы перевести их с работы с 40-футовыми

контейнерами на 20-футовые или наоборот, требуется как минимум полчаса. А с новым краном такое возможно за 5 секунд нажатием кнопки. Управление новинкой дистанционно. С помощью пульта крановщик с земли может манипулировать контейнерами. Причём кран позволяет брать их не с одного пути, а сразу с двух.

С помощью дистанционного пульта крановщик с земли может манипулировать контейнерами

К тому же можно грузить контейнеры прямо на автомобильную платформу.

«Выработка увеличивается минимум втрое. Старый кран манипулирует одним контейнером 15 минут, новый – всего четыре, – говорит Сергей Кащаев. – Если

контейнеров много или погода плохая, для крановщика – комфортабельная кабина с кондиционером».

В филиале подчёркивают, что начала работы крана ждут не только в Воронеже. Его запуск важен самым удалённым клиентам, например, с Дальнего Востока. В ближайшее время

оттуда планируют поставлять в контейнерах-рефрижераторах морепродукты для центральных регионов страны с перевалочным пунктом в Придаче.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЯВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Акция

К вашим услугам

У ПАССАЖИРОВ СПРОСИЛИ, ЧЕГО ОНИ ХОТИТЬ



ПОЛИТИКА

Внимание совместным проектам

ЗАКОНЧИЛСЯ ВИЗИТ ВЛАДИМИРА ПУТИНА В КИТАЙ

ВЧЕРА ВЛАДИМИР ПУТИН В ПЕКИНЕ ОТДЕЛЬНО ПОБЕСЕДОВАЛ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ КНР ХУ ЦИНЬТАО И ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ВСЕКИТАЙСКОГО СОБРАНИЯ НАРОДНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ У БАНГО.

Накануне вечером после завершения переговоров с премьером Госсовета КНР Вэнь Дзябао и подписания совместных документов Владимир Путин дал интервью крупнейшим китайским СМИ.

Как отразится состояние мировой экономики на российском экономическом росте? Этот вопрос интересует не только китайских журналистов. «Мы сами внимательно следим за тем, что у нас происходит, внимательно следим за мировой коньюнктурой. Наша экономика пока очень уязвима, – отметил Владимир Путин. – Значительная часть доходов бюджета завязана на несколько экспортно ориентированных отраслей, прежде всего сырьевых отраслей. То есть это и есть сырьевая зависимость. И поэтому задача состоит в том, чтобы диверсифицировать российскую экономику, придать ей конкурентоспособность и устойчивость».

При этом, как сообщил глава правительства, Россия не собирается сокращать добычу и продажу минерального сырья, но структура промышленности должна меняться.

Транзитный потенциал России также интересен нашим восточным партнёрам. Вице-премьер Александр Жуков рассказал корреспонденту «Гудка», что идёт работа над транспортными коридорами из Китая в Европу вместе с Казахстаном. «Кроме того, развиваются железнодорожные контейнерные перевозки – тоже транзитные. У нас есть также совместные перевозки, морские и железнодорожные. Этому мы обсуждали и в этот раз, и она нашла своё отражение в меморандуме о сотрудничестве в области модернизации. Большое значение придаётся реализации совместных российско-китайских проектов, в том числе в сфере высокоскоростного железнодорожного транспорта», – заявил вице-премьер.

Ольга Соломонова
Пекин

МИИТ
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ПРОВОДИТ

22 октября 2011 года

**ДЕНЬ
ОТКРЫТЫХ
ДВЕРЕЙ**

В программе:
– встреча с руководством университета, представителями факультета довузовской подготовки, приёмной комиссии
– осмотр учебных корпусов и лабораторий
Начало в 12.00
во Дворце культуры МИИТ
Гостей Дня открытых дверей
встречают студенческие творческие коллектизы

Адрес ДК МИИТ: г. Москва, Новосущевский пер., д. 6
Просезд: ст. метро «Новослободская», «Менделеевская», «Достоевская», далее трамвай № 19 (ост. ДК МИИТ), ст. метро «Рижская», «Марина Роща», далее автобус № 84 или троллейбус № 18, № 42 (ост. Новосущевская ул.)

www.miiit.ru

РАЗВИТИЕ

Двусильный голиаф

На Юго-Восточной на рост потока контейнеров отреагировали покупкой новой техники

На станции Придача начал работу новый козловой кран, не имеющий аналогов на сети.

Объём работ в филиале ОАО «ТрансКонтейнер» на дороге вырос вдвое: если в 2010 году за девять месяцев было загружено 1053 купонотоннажных контейнера, то ныне – уже 2029. Это и подтолкнуло предприятие к обновлению погрузочных мощностей.

«Мы приобрели датский кран, – говорит главный инженер филиала Сергей Кащаев. – Изначально он был рассчитан на 36 тонн, но благодаря дополнительному двигателю может справиться и с 45 тоннами. Аналогов ему на сети нет».

Сейчас в Придаче работают два старых крана. Чтобы перевести их с работы с 40-футовыми

контейнерами на 20-футовые или наоборот, требуется как минимум полчаса. А с новым краном такое возможно за 5 секунд нажатием кнопки. Управление новинкой дистанционно. С помощью пульта крановщик с земли может манипулировать контейнерами. Причём кран позволяет брать их не с одного пути, а сразу с двух.

С помощью дистанционного пульта крановщик с земли может манипулировать контейнерами

К тому же можно грузить контейнеры прямо на автомобильную платформу.

«Выработка увеличивается минимум втрое. Старый кран манипулирует одним контейнером 15 минут, новый – всего четыре, – говорит Сергей Кащаев. – Если

оттуда планируют поставлять в контейнерах-рефрижераторах морепродукты для центральных регионов страны с перевалочным пунктом в Придаче.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЯВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

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

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия» «Гудок»
8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачиваются междугородний
тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.

Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА
ВЫ УСЛЫШИТЕ ТЕКСТ
АВТООТВЕТЧИКА.
ВАШЕ СООБЩЕНИЕ БУДЕТ
ЗАПИСАНО.

СНЯТИЕ ИНФОРМАЦИИ
С АВТООТВЕТЧИКА
ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО
В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ
ВРЕМЕНИ.

ВСЕ СООБЩЕНИЯ ПЕРЕДАЮТСЯ
В ОТДЕЛ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ
И ПИСЕМ РЕДАКЦИИ ГАЗЕТЫ «Гудок».
ПО ФАКТАМ ЖАЛОБ СОТРУДНИКОВ
ПРОВОДИТСЯ ПРОВЕРКА.

ОТВЕТЫ НА ЗАДАННЫЕ ВОПРОСЫ
ПУБЛИКУЮТСЯ В ГАЗЕТЕ «Гудок»,
НА САЙТЕ www.gudok.ru,
А ТАКЖЕ В ДОРОЖНОЙ ГАЗЕТЕ
ВАШЕЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

МАРШРУТ

Уточняют базу

ВЛАДЕЛЬЦЫ
МЕСТОРОЖДЕНИЙ
ВЕРНУЛИСЬ К ВЕТКЕ



Возобновились переговоры по строительству железнодорожной ветки к Тувинскому угльному месторождению.

Компания «Северсталь-Ресурс» вложила в участок «Центральный» в Улаг-Хемском угольном бассейне в Туве \$27 млн. Всего на разработку участка до 2017–2018 годов запланированы инвестиции до \$2 млрд. Как отметил заместитель генерального директора по стратегии и развитию «Северсталь-Ресурса» Кирилл Козеняшев, проектная мощность нового производства составит 7,5 млн тонн концентратного коксующегося угля в год. Но необходимо строительство новой железнодорожной ветки.

По этому вопросу компания ведёт переговоры с Evraz Group S.A., которому принадлежит лицензия на Восточный участок бассейна.

Вопрос строительства железнодорожной ветки Кызыл – Кургинино, без которой невозможна полноценная разработка угольных месторождений Тувы, обсуждается уже давно. Ранее предполагалось, что строительство дороги осуществит консорциум в составе Evraz, «Северстали» и Енисейской промышленной компании. Сейчас в первую очередь компаниям предстоит уточнить точные цифры угледобычи, чтобы понять, какая пропускная способность потребуется участку.

Константин Мозговой

Рынок

Ждут аукциона

FESCO рефинансирует кредиты на бирже

Транспортная группа FESCO планирует провести дополнительное размещение акций в случае покупки пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер».

По словам президента группы Сергея Генералова, для финансирования сделки FESCO планирует привлечь кредиты на 1–1,5 года (в настоящее время ведутся переговоры с ВТБ и Сбербанком). Для их рефинансирования будет проведено вторичное размещение акций на Гонконгской и Сингапурской биржах в расчёте на внимание китайских инвесторов. Это обусловлено тем, что FESCO перевозит грузы между Россией и Китаем.

Сергей Генералов сообщил, что FESCO планирует разместить казначейские акции, которые составляют 11% уставного капитала

группы. Он отметил, что если аукцион по продаже «ТрансКонтейнера» состоится в 2012 году, то размещение может пройти в 2013 году.

Правительство пока не определилось, выставлять ли на аукцион все 50% акций «ТрансКонтейнера» или оставить у ОАО «РЖД» 25%, на чём, как уже писал «Гудок», настаивает компания. В апреле 2011 года совет директоров ОАО «РЖД» утвердил стартовую цену 25% пакета акций на уровне 10,7 млрд руб.

К покупке «ТрансКонтейнера» проявляют интерес UCLH, «Н-Транс» и группа «Сумма». Однако FESCO называют основным претендентом. Группа не скрывает, что после покупки собирается интегрировать «ТрансКонтейнер» в свой бизнес. Напомним, что у FESCO уже есть 12,5% «ТрансКонтейнера».

Аналитик Альфа-банка Владимир Дорогов считает, что если на аукцион будут выставлены 25% акций «ТрансКонтейнера», то FESCO может хватить и собственных средств. А если продаваемый пакет будет вдвое больше, то придётся брать кредиты.

Аналитик компании «Метрополь» Андрей Рожков считает, что в последнем случае цена планка будет слишком велика для FESCO и у её конкурентов будут все шансы перебить цену.

По мнению Владимира Дорогова, размещение акций – удачный инструмент рефинансирования кредитов, но только в том случае, если в тот период времени на рынке будут котироваться акции морских перевозчиков. Но пока на биржах спад.

Денис Виксне

РЖДСТРОЙ



Уважаемые коллеги, участники III Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион»! От имени ОАО «РЖДстрой» приветствую вас на очередной сессии коммуникационной площадки, взявшей на себя ответственную функцию – способствовать развитию и взаимодействию партнеров по «широкой колее».

Глобализация международной торговли, рост грузопотоков и интеграция стран Балтии в Европейский союз превращают регион Балтийского моря в важнейший транзитный пункт, ключевое звено евразийского экономического сотрудничества. В связи с этим сложно переоценить потенциал Балтийского региона в развитии транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг».

В ходе встречи лидеров транспортного бизнеса в Риге, которая, без сомнения, станет значимым событием, нам предстоит обсудить целый ряд актуальных вопросов. В фокусе дискуссий окажутся самые острые и проблемные вопросы, которые являются определяющими для развития бизнеса и отрасли в целом.

Убежден, что форум «Стратегическое партнерство 1520» станет знаменательным событием для всех партнеров по «широкой колее» и представителей других железнодорожных систем, заинтересованных в развитии «пространства 1520».

Желаю участникам форума плодотворной работы, результативных встреч и укрепления партнерских отношений!

С уважением,
первый заместитель
генерального директора ОАО «РЖДстрой»

Геннадий Талашкин

РЕШЕНИЕ

КАСАТЬНО сбоев

НАРУШЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ВОЗЬМУТ ПОД КОНТРОЛЬ

В начале следующего года на Северной дороге начнётся промышленная эксплуатация комплексной автоматизированной системы учёта, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ). Сейчас ведётся опытная эксплуатация.

«Практика показывает, что нормальному пропуску поездов мешают не столько отказы «железа», сколько нарушения технологии», – поясняет начальник службы корпоративной информатизации дороги Нина Самойленко. – Например, где-то недостаточно людей, задерживают выдачу локомотивов и бригад, где-то не соблюдаются технологии ремонта, на промежуточных станциях простоят поезда, и так далее. Все эти нарушения необходимо расследовать, устранять или минимизировать. Для этого и создаётся КАСАТ».

Основная цель новой системы – организация учёта технологических нарушений и оценка их влияния на график. Эти нарушения, не будучи отказами технических средств, зачастую не в полной мере отображались на графике исполненного движения.

«Ко времени начала опытной эксплуатации КАСАТ фактическое отражение причин задержек поездов составляло лишь 13%», – рассказывает начальник отдела анализа графика исполненного движения службы корпоративной информатизации дороги Ольга Король. – Мы добились от диспетчеров отражения 85% всех нарушений графика, что очень важно для информационной наполняемости автоматизированной системы. При этом был разработан более подробный классификатор причин задержек поездов».

Неучтёнными остаются пока нарушения, происходящие на крупных узлах. Поэтому необходимо организовать внедрение систем, осуществляющих автоматизированное ведение графика исполненной работы крупных сортировочных станций. Тогда КАСАТ даст полную картину нарушений технологии перевозочного процесса.

Пользователи КАСАТ – специалисты, которые занимаются расследованием сбоев в работе своего хозяйства или предприятия, а также руководители различных подразде-



нологической службы СЖД Игорь Абрамов. – Она даёт возможность, во-первых, оценить поездное положение как на Северной дороге, так и на подступах к ней. Во-вторых, данные о потерях в эксплуатационной работе позволяют выявлять «балльные места» и оценивать их негативное

дороге зафиксировано более 9 тыс. технологических нарушений, то в сентябре – 7806.

«В процессе реализации пилотного проекта стало очевидно, что значительная часть технологических нарушений, приводящих к сбоям поездопотока на магистрали, происходит на соседних дорогах или стыках с ними, – говорит Нина Самойленко. – Поэтому принято решение расширить полигон внедрения КАСАТ, сейчас опытная эксплуатация системы начинается на Московской, Октябрьской и Горьковской».

Уже в следующем году КАСАТ планируется внедрять на всех дорогах.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

Если в августе на дороге зафиксировано более 9 тыс. технологических нарушений, то в сентябре – 7806

вать негативные ситуации, устанавливать виновных, разрабатывать упреждающие мероприятия и принимать управленческие решения. Причём итоги расследований также заносятся в КАСАТ.

«Я пользуюсь этой системой уже четыре месяца, – сообщил ведущий технолог тек-

нологии. А в дальнейшем, при разработке соответствующих методик, КАСАТ позволит планировать мероприятия по повышению устойчивости перевозочного процесса и оценивать их эффективность».

Как отмечает Ольга Король, КАСАТ уже даёт реальный эффект: если в августе на

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

Реклама

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН:

железнодорожный
бизнес трансъевропейского
значения

РИГА, 17–18 октября 2011
ОТЕЛЬ «RADISSON
BLU HOTEL LATVIA»

Генеральный
международный партнер



Партиер

Генеральный партнер



При участии

Генеральная
строительная компания



Генеральные информационные партнёры



DEVK
VERSICHERUNGEN



VALSTS AKCIJU SABIEDRIBA

LdZ LATVIJAS DZELZCELES

ПАРТНЕР

РИДЖСТРОЙ

ГУМОС

Transportweekly

БИЗНЕС-ЖУРНАЛ «РИДЖСТРОЙ»

БИЗНЕС-ЖУРНАЛ «ГУМОС»

БИЗНЕС-ЖУРНАЛ «Transportweekly»

БИЗНЕС-ЖУРНАЛ «ГУМОС»

РЕФОРМА

Связующее звено

В ХОДЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ ВАЖНЕЙШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ИМЕЕТ КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ВСЕХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ГОРИЗОНТАЛИ



Владимир Цык,
начальник тех-
нологической
службы Приволжской
дороги



Технологическая карта оптимизирует работу в «окна»

риальными подразделениями филиалов и других хозяйственных ОАО «РЖД» в пределах дороги, то есть мы должны быть связующим звеном в общей работе всех структур, обеспечивающих перевозочный процесс.

Функционально это в том числе анализ данных о непроизводительных потерях и предложения по их сокращению, разработка предложений по оптимизации перевозочного процесса и их внедрение, анализ случаев отказов технических средств, использования локомотивов и локомотивных бригад, координация соответствия годовых планов по развитию и ремонту инфраструктуры, мониторинг исполнения

бюджетов производства и предложения по их корректировке, а также многое другое.

В нашей компетенции находится, в частности, выработка решений по ликвидации узких барьерных мест. Мы предлагаем программы по дооснащению объектов, участков, направлений для повышения устойчивости, а также по обеспечению режима скоростей на основных направлениях.

Также это разработка и совершенствование технологий вождения тяжеловесных и длинносоставных поездов, работы узлов, взаимодействия подразделений ОАО «РЖД» с грузоотправителями и грузополучателями.

Мы анализируем появление дополнительных издержек, возникающих в результате не-рациональной работы.

– Как конкретно вы формируете взаимодействие различных подразделений?

Технологии дороги координируют взаимодействие подразделений

– Создана база действующих регламентов взаимодействия подразделений филиалов, других структурных подразделений в границах дороги. Регулярно мы занимаемся рассмотрением спорных вопросов между подразделениями по непроизводительным потерям в перевозочном процессе, просрочки в доставке грузов, отказам

технических средств, срывам графика пассажирских и грузовых поездов, нарушениям таможенного законодательства и целому ряду других.

Из конкретных дел последнего времени можно назвать разработку «Регламента получения составителем поездов разрешения на исполнение обязанностей помощника машиниста и осмотрщика вагонов при выезде маневрового локомотива, обслуживаемого машинистом в одно лицо, на перегон», рассмотрение порядка проведения контрольных операций на пунктах пропуска Кайсацкое и Эльтон в связи с ликвидацией Палласовского таможенного поста Волгоградской таможни, подготовку предложений в пограничное управление ФСБ России по Волгоградской области.

Для оптимизации и выявления основных направлений работ по инфраструктуре технологической службой проведён анализ наибольших допускаемых скоростей грузовых поездов по перегонам и главным путем станций. В ходе проведения реконструкции путевого развития сортировочного парка «Б», пересмотрена технология оформления досыльных ведомостей по станции Волжский с возможностью их оформления через Единый контакт-центр Приволжского ЦФТО, разработан проект автоматизированной системы контроля нахождения локомотивов на полигоне, позволяющей заблаговременно планировать выдачу локомотивов под поезда и многое другое.

– Что было уже сделано по устранению барьерных мест на пути грузопотока?

– Для оптимизации пропуска транзитного вагонопотока на направлении Южный Урал – порты Черноморского побережья при поступлении его по стыковому пункту Новоперелюбская проведена работа по ликвидации барьера места на участке Оренбург – Ново-перелюбская. В результате появилась возможность повышения весовой нормы на данном участке до 6 тыс. тонн для тепловоза серии 2 ТЭ116У. Также при активном участии технологической службы были организованы опытные поездки для определения возможности вождения грузовых поездов в-

ком 6 тыс. тонн электровозами серии ВЛ80С (две секции) на участке Котельниково – Краснодар с последующим представлением данных по ликвидации барьера места в адрес руководства Северо-Кавказской дороги. Это позволит повысить качество эксплуатационной работы не только дороги, но и региона в целом в части увеличения весовых норм и скорости доставки грузов на данном полигоне.

Следующим направлением, находящимся в работе технологической службы, является совершенствование технологии перевозок на полигоне Казахстан – Украина.

– Существенным фактором при нарушении графиков в движении являются летние путевые работы. Занималась ли служба этим вопросом?

– Безусловно. Нами была разработана технологическая карта, позволяющая оптимизировать все составляющие для более качественного процесса проведения работ на основе графика. Таблица проведения работ показывает, где техника дислокируется, куда прибывает по окончании работ на перегоне, куда отправляется после проведения работ, где работники проходят предрейсовый осмотр. Производится также краткое описание технических характеристик ре-монтируемого перегона, порядка поставки материалов, периодичности предоставления «окон», мест отдыха локомотивных бригад и перечня техники, участвующей в проведении работ.

В результате средняя выработка в «окно» по ремонту достигает в текущем году 161,6 м/ч, в 2010-м она составляла 159,6 м/ч.

Беседовал Олег Сергеенко

Технологическая служба Приволжской дороги направляет свои усилия на разработку новых перспективных перевозочных технологий, выявление узких барьерных мест, проведение анализа эксплуатационной работы с выработкой предложений по её оптимизации, обеспечение рациональной координации деятельности всех подразделений филиалов ОАО «РЖД» в пределах магистрали.

– Владимир Ильич, когда была создана ваша служба, каковы её структура и задачи?

– Технологическая служба образована в сентябре прошлого года. Она находится в непосредственном подчинении первого заместителя начальника дороги и включает в себя отдел координации технических планов (четыре человека) и сектор координации производственных бюджетов (два человека). Общая штатная численность составляет восемь сотрудников. Наша задача – координировать и контролировать взаимодействие между террито-

Машиностроение

Начали с соседей

Литва впервые экспортировала локомотив собственной сборки

ЗАО «Вильнюсское локомотиво-ремонтное депо» (дочернее предприятие АО «Литовские железные дороги», ВЛРД) изготовило маневровый тепловоз для частного эстонского морского порта Силламяэ (SILPORT). Таким образом, совершилась первая поставка локомотива на экспорт. В планах предприятия выйти и на другие соседние рынки.

Проданный эстонцам маневровый тепловоз ТЭМ ТМХ с двигателем мощностью 1550 кВт – результат сотрудничества предприятий трёх стран. Помимо ВЛРД, в его изготовлении принимали участие чешское CZ LOKO, являющееся автором модели и производителем комплектации, и российское ОАО «Брянский машиностроительный завод» (входит в Трансмашхолдинг), которое также поставляет в депо комплек- тующие.

Покупка локомотива обошлась портникам в 6,8 млн литов (около 2 млн евро). Причём председатель правления SILPORT Виталий Иванов отметил, что именно конкурентоспособная цена ТЭМ ТМХ стала «немаловажным фактором его выбора».

По словам генерального директора ВЛРД Валентаса Стадльникаса, сотрудничество с SILPORT, возможно, продолжится. Сейчас между предприятиями ведутся переговоры о поставке ещё одного аналогичного тепловоза. Однако этим планы ВЛРД не ограничиваются. В дальнейшем оно готово поставлять тепловозы ТЭМ ТМХ и в другие соседние страны, в частности в Польшу. При этом их внутренняя комплектация будет соответствовать требованиям заказчика.

Глава представительства Трансмашхолдинга в странах Балтии, Польши и Финляндии Сергей Гречука считает, что планы ВЛРД выйти на зарубежные рынки более чем реалистичны.

«Если говорить о Польше, на сегодня я не вижу на её территории современной маневровой техники.



Новую машину Литва готова поставлять не только соседям

В основном только та, которая ремонтируется или модернизируется. Поэтому, на мой взгляд, этот рынок открыт, – говорит господин Гречука.

– Помимо него, можно назвать ещё с десяток потенциально заинтересованных в этой продукции рынков.

«Аналогичные тепловозы на За-

паде стоят начиная от 3 млн евро, эти – на порядок дешевле», – отметил он.

МАРТАРИТА МЕНЬШАКОВА

шее время будет проходить конкурс. Надо будет изучить условия, но поучаствовать в нём с ТЭМ ТМХ было бы вполне возможно».

По мнению Сергея Гречука, привлечь потенциальных заказчиков, кроме прочего, должна стоимость тепловозов.

«Аналогичные тепловозы на За-

паде стоят начиная от 3 млн евро,

эти – на порядок дешевле», – отметил он.

МАРТАРИТА МЕНЬШАКОВА

и на подъездных путях промышленных предприятий. Ожидается, что уже этой осенью он будет сертифицирован по российским стандартам.

«Если говорить о Польше, на сегодня я не вижу на её территории современной маневровой техники.

Сотрудничество

Уникальное издание

ПРЕЗЕНТАЦИЯ РУССКО-БОЛГАРСКО-АНГЛИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СЛОВАРЯ В РЕСПУБЛИКЕ БОЛГАРИЯ

По приглашению Министерства образования и науки Российской Федерации ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» (ФГБОУ «УМЦ ЖДТ») принял участие в работе 67-й Международной технической ярмарки в г. Пловдиве (Болгария, 26.09 – 01.10.2011).

Международная Пловдивская техническая ярмарка является одним из крупнейших выставочных мероприятий в Юго-Восточной Европе. Ежегодно более 2000 болгарских и зарубежных участников из 60 стран представляют на ярмарке широкий спектр технологических достижений, изобретений и инновационных проектов.

Сотрудничество ФГБОУ «УМЦ ЖДТ» со специалистами Республики Болгария имеет давние корни. Примером этому служит договор, подписанный 5 декабря 2008 года в Софии (Болгария) в ходе проведения XXVII Международной книжной ярмарки, одного из мероприятий Года Российской Федерации в Болгарии между международной организацией «Транспортная инфраструктура, информационные и нанотехнологии (ТИИНТ)» и ФГБОУ «УМЦ ЖДТ».

По договору в установленные сроки совместно подготовлен и издан «Русско-болгарско-английский и английско-болгарско-русский железнодорожный словарь».

Словарь охватывает основные, наиболее широко используемые термины в области отдельных служб и хозяйств железнодорожной дороги, включая технико-экономические показатели железнодорожного транспорта, устройство и эксплуатацию железных дорог, подвижного состава, в том числе тягового и нетягового, средств СЦБ и связи, энергоснабжения, сооружений пути, специальных зданий и т.п.

«Русско-болгарско-английский и английско-болгарско-русский железнодорожный словарь» высоко оценен руководителями транспортных структур России и Болгарии.

В вступительной части словаря включены приветственные слова министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина, руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Г.П. Петракова, министра транспорта, информационных технологий и сообщений Республики Болгария Ивойло Московски, исполнительного директора агентства «Железнодорожная администрация» Веселина Василева.

Презентация издания «Русско-болгарско-английский и английско-болгарско-русский железнодорожный словарь» как одного из издательских проектов Федерального агентства железнодорожного транспорта состоялась 28.09.2011 года в г. Пловдиве на 67-й Международной технической ярмарке и 29.09.2011 года в г. Софии в Российском культурно-информационном центре, в Министерстве транспорта, информационных технологий и сообщений, в агентстве «Железнодорожная администрация», а также в Высшем транспортном училище «Тодор Каблешков».

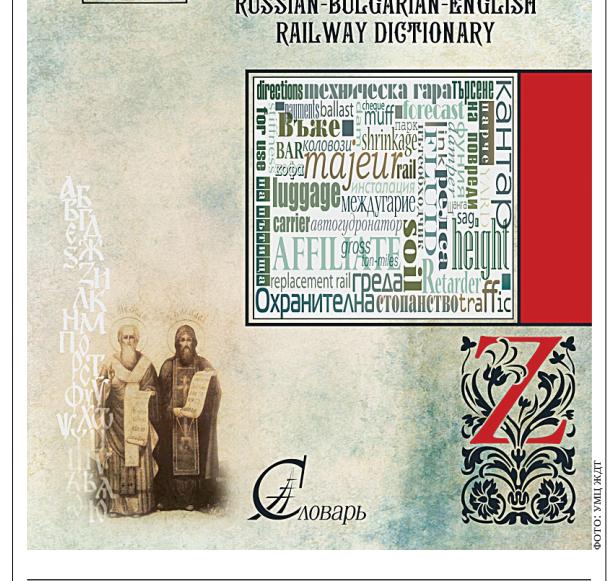
Выступавшие выразили благодарность директору ФГБОУ «УМЦ ЖДТ» Ольге Старых, авторам словаря Эмилиу Захариеву, Владимиру Космину и Анатолию Тимошину, всем членам российско-болгарского коллектива, который принял участие в его подготовке и издании, а также посольству Российской Федерации в Республике Болгария, Министерству транспорта РФ и Федеральному агентству железнодорожного транспорта за помощь и поддержку.

Участники презентации особо отметили, что словарь будет крайне полезен как для преподавателей и студентов профильных вузов, так и для экспертов и специалистов железнодорожного транспорта. На 67-й Международной технической ярмарке ФГБОУ «УМЦ ЖДТ» за проект «Русско-болгарско-английский и английско-болгарско-русский железнодорожный словарь» награждён высшей наградой – золотой медалью.

По завершении работы 67-й Пловдивской Международной технической ярмарки выставочная экспозиция ФГБОУ «УМЦ ЖДТ», состоящая из 100 изданий по железнодорожной тематике, была торжественно передана Высшему транспортному училищу «Тодор Каблешков».

Достижения ФГБОУ «УМЦ ЖДТ» в Болгарии отмечались в СМИ, на сайте Российского культурно-информационного центра в Софии, на болгарском радио и телевидении.

Василий Мишкин



РУССКО-БОЛГАРСКО-АНГЛИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЛОВАРЬ

РУССКО-БЪЛГАРСКО-АНГЛИЙСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН РЕЧНИК

RUSSIAN-BULGARIAN-ENGLISH RAILWAY DICTIONARY

Фото: АЛЕКСАНДР ДИВИСОВ

<p

Без простое

ОПУБЛИКОВАННЫЙ ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ МПС РФ», КАСАЮЩИЙСЯ В ОСНОВНОМ ИЗМЕНЕНИЯ ПОРЯДКА КУРСИРОВАНИЯ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ ПО СЕТИ, УЧАСТНИКИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК РАССЕНИВАЮТ КАК ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ШАГ. «Гудок» подробно писал о приказе 5 октября. Однако единодушного мнения по поводу предлагаемых изменений нет. Сегодня мы предлагаем читателям различные точки зрения на проект и надеемся, что дискуссия в газете поможет сделать сам документ максимально эффективным инструментом в борьбе с затормозами на дорогах.

Взгляд

Рецепт в соглашении

ДОГОВОРЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЙ СТАТУС



Сергей Колосников, первый заместитель генерального директора Центра фирменного обслуживания ОАО «РЖД»



Семён Резнер, президент Гильдии экспедиторов России

Порожний пробег – это часть всей системы управления парком подвижного состава. Рецепт решения возникающих проблем прост – следует заключать соглашение между владельцем вагонов и оператором

В интересах владельца инфраструктуры и собственника подвижного состава всегда будет определённое противоречие: мы хотим, чтобы за каждый вагон, находящийся на наших путях, собственник платил, особенно если непроизводительный простой парка создаёт проблемы для пропускной способности сети.

Если же простоивающий вагон создаёт непреодолимые препятствия, то мы, как собственники инфраструктуры, должны иметь возможность убрать его с пути. Владелец же должен будет оплатить как наши работы по эвакуации вагона в отстой, так и его содержание там.

инфраструктуры, ОАО «РЖД», о допуске на пути общего пользования.

Это сразу же решает все проблемы с пробегом порожняка, поскольку он регулируется по тем же правилам, что и работа гружёного вагона. Принципиально, чтобы данный договор имел не внутрикорпоративный характер, а являлся государственным актом на пользование инфраструктурой, обязывающим договаривающиеся стороны.

В рамках данного акта собственнику вагонов выставляется цена за пользование инфраструктурой, временные рамки действия соглашения, и он может использовать свой парк так, как это будет для него максимально эффективно.

Реплика

Несколько слов от:

Чингиза Измайлова, председателя исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ:

– Ситуация диктует единственно возможный ответ на проблему: нам нужна единая система диспетчирования вагонов вне зависимости от их формы собственности с выплатой собственнику всех причитающихся денег за эксплуатацию его парка.

Георгия Давыдова, президента Национальной ассоциации транспортников России:

– С точки зрения накопления порожних вагонов я не вижу в проекте Минтранса факторов, которые облегчили бы ОАО «РЖД» работу в данном секторе.

Важным моментом является внедрение диспетчерских технологий, позволяющих накапливать вагоны на тех участках, где есть или ожидается значительный грузопоток. С этой точки зрения владелец инфраструктуры должен предлагать долгосрочные прогнозные логистические решения, чего на сегодня ОАО «РЖД» не делает.

Виктора Досенко, вице-президента Международной академии транспорта:

– Необходимо, чтобы все процессы управления передвижением порожнего подвижного состава, контроля за его местонахождением и состоянием были переведены на уровень компьютерного контроля в режиме реального времени.

Второе условие – формирование реальной базы грузов, которое напрямую будет зависеть от развития промышленной инфраструктуры. ОАО «РЖД» должно иметь точную информацию, где и когда формируются грузовые базы, нуждающиеся в транспортном обеспечении.

Без интеграции информационных ресурсов транспортной отрасли и промышленности решить проблему непроизводительного пробега порожнего состава не получится.

ПРОБЕГ

Стоять не перестанут

Нужно принимать тарифные решения

Игорь Курочкин, руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий



фото: илья

Большинство изменений в правила перевозок грузов, касающихся определения условий перевозок порожнего подвижного состава, направлены на повышение эффективности его работы. Их принятие должно снизить простой вагонов на станциях массовой погрузки, улучшить эксплуатационную ситуацию на сети, в некоторой степени упорядочить движение порожних вагонов. В частности, в заявке должна стоять отметка о согласованной перевозчиком на станции назначения заявке на перевозку груза в конкретном вагоне оператора. Данная мера позволит избежать массового скопления порожних вагонов на станциях при отсутствии реальной грузовой базы. Это улучшит ситуацию на крупных станциях Урала, Московской дороги (Курбакинская, Михайловский Рудник). Станции перестанут бесконтрольно насыщать порожними вагонами.

Правда, вагоны от этих мер стоять не перестанут. Раньше они стояли в одних местах сети, теперь будут стоять в других. Нужно принимать тарифные решения, чтобы «парковка» частных вагонов оплачивалась. Эта одна из мер, которая заставит приватные вагоны не приезжать на крупные станции погрузки и устраивать торги.

Также в проекте приказа Минтранса фактически разрешается переадресовка групп вагонов, которые были отцеплены на станции из-за технической неисправности. Мера в большей степени применима как раз к движению порожних полувагонов. И позволит не отправлять их на станции первоначального назначения после ремонта. Ведь спустя некоторое время после проведения ремонта на той станции погрузки, куда направлялся первоначально порожний вагон, может измениться потребность в погрузочном ресурсе, и вагон будет уже не нужен. В итоге прибывший вагон будет либо стоять, либо будет заново отправлен в порожнем состоянии на другую станцию.

Принятие изменений приведёт к незначительному снижению порожнего пробега, улучшению эксплуатационной ситуации в местах массовой погрузки и на ключевых станциях сети. Но вряд ли оборот вагона кардинально изменится. Это может привести и к снижению себестоимости перевозок, но вряд ли приведёт к адекватному снижению цен для грузоотправителей.

ЗАЯВКИ

Есть риски

ОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ ОТКАЗОВ В ПЕРЕВОЗКЕ ПОРОЖНЕГО ВАГОНА



Ольга Лукьянова, председатель Некоммерческого партнёрства операторов железнодорожного подвижного состава



вследствие невозможности уборки порожних вагонов с их подъездных путей.

Кроме того, в новом документе Минтранса есть положение, которое существенно затруднит, а порой и просто заблокирует работу грузоотправителей и собственников. А причины следующие. Заявки на перевозку имеют ограниченный срок действия – не более 45 суток. Этот срок может не совпадать с нормативным сроком прихода вагона под погрузку.

Часто подвижной состав отправляют под погрузку без утверждённой у перевозчика заявки, так как вагоны могут ехать и поддаваться длительное время, за которое грузоотправитель успевает утвердить заявку. Кроме того, при массовых отгрузках между грузоотправителем и собственником вагонов выстраиваются такие взаимоотношения, когда вагоны направляются под погрузку без учёта заявки ГУ-12, а исходя из долгосрочного планирования или из сведений от грузоотправителя о потребности в вагонах. Теперь ОАО «РЖД» фактически появляются официальные причины для отказа принять к перевозке порожний вагон. Либо по причине того, что заявка на перевозку, на которую ссылается собственник в накладной, уже выполнена или близка к выполнению, либо по причине того, что заявка не утверждена или корректируется.

РЕШЕНИЕ

Другие возможности

ВАЖНО ВЫБРАТЬ РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Андрей Исаев, начальник управления по работе с предприятиями угольной и металлургической промышленности ОАО «Первая грузовая компания»



под загрузку. Приказ Минтранса во многом решает данную задачу, хотя следует отметить, что он фактически дублирует положения Гражданского кодекса, предусматривающие, что перевозчик не может отказать в отправке груза при наличии фактической возможности в оказании данной услуги.

Важно, что новые нормативные документы, подготовленные Минтрансом, идут параллельно с процессом унификации тарифов на пробег порожнего состава введением поправочных коэффициентов. Данные меры дают операторам и их клиентам дополнительные возможности по рациональному использованию подвижного состава, подавая его под погрузку туда, где есть груз. При этом перевозчик в лице ОАО «РЖД» может оптимально регулировать движение вагонов, обходя заторы либо участки с дефицитом локомотивов.

ВОПРОС ДНЯ?

Помогут ли новые правила в полной мере упорядочить движение порожняка по сети?

Вера Люкшина, начальник отдела маркетинга Куйбышевского территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

– Изменения в актах МПС не меняют суть проблемы. Перевозка порожних вагонов существовала всегда, в том числе собственного парка. К примеру, раньше химическая продукция, значительная часть нефтехимических и строительных грузов перевозились в собственных вагонах грузовладельцев. При этом собственный порожний вагон отправлялся по полным перевозочным документам как груз на своих осах, и за его перевозку взималась плата. Передислокация порожних вагонов инвентарного парка осуществлялась по регулировочным заданиям.

Сегодня практически все вагоны стали частными, и за их перевозку также берётся плата. Проблема передислокации порожних вагонов обозначилась, когда появилось много независимых операторов. Они не являются владельцами грузов и инфраструктуры: у них нет собственных подъездных путей. В результате нередко происходит массовая заадресация вагонов какому-либо одному владельцу груза, который по тем или иным причинам не в состоянии полностью в установленные сроки освоить весь подвижной состав. Поэтому порожние вагоны вынуждены отговариваться на путях станций, занимая инфраструктуру перевозчика. Это осложняет эксплуатационную работу станций и прилегающих участков дороги.

Перевозка массовых видов грузов – угля, нефтепродуктов, руды, – как правило, производится маршрутами, и, соответственно, возврат порожних вагонов также происходит маршрутами. Именно при массовых перевозках могут возникнуть проблемы в эксплуатационной работе дорог (переработка, разгрузка и возврат порожних вагонов).

Для решения этих проблем необходимы логистические методы управления перевозками. То есть согласованная работа всех участников перевозочного процесса: операторов, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчика и иных смежных структур.

Геннадий Шатилов, главный инженер Восточно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания:

– В какой-то мере новые правила изменят ряд условий эксплуатации порожних вагонов, что-то облегчает. Но это ведь не кардинальные меры, они в полной мере не решают проблему. Нужно добиваться того, чтобы заставить тысячи собственников отдать свой парк в управление какому-то единому распорядителю. Чтобы собственники не эксплуатировали вагон, как им вздумается. Да, он купил вагон, он принадлежит ему, но ты отдашь вагон в управление какой-то организации. Она, в свою очередь, будет тебе платить каждый день денежку, а твой вагон – его ремонтировать, поддерживать в исправном техническом состоянии, своевременно заключать договоры. А сейчас получается, что все хотят возить только дорогие грузы только на выгодных маршрутах. Никто не хочет ехать в Узбекистан или на Украину, потому что там вагоны долго обираются и прибыли приносят меньше, чем, например, на коротких маршрутах.

Андрей Пономарёв, начальник управления железнодорожного транспорта ОАО «Челябинский металлургический комбинат»:

– Считаю, что новые правила только усложнят работу грузоотправителя, то есть нам. С плеч собственника забота о вагоне переложена на нас. Насколько это упрощает движение порожняка, сейчас трудно сказать, но то, что у грузоотправителя оформление бумаг будет занимать очень много времени, очевидно. Остаётся сторонником того, что все вагоны, которые приходят на комбинат, должны здесь же грузиться и идти в любом направлении.

Светлана Ярославцева, генеральный директор ООО «Юго-Восточная транспортная компания»:

– Проблему упорядочения движения подвижного состава можно решить открытым. Если движением смогут отказывать в приёме порожняка на переполненные вагонами станции, это, безусловно, облегчит жизнь им. Но ведь где-то этот порожний вагон останется, будет ждать, когда его смогут принять под погрузку. Тогда почему бы не сделать так, чтобы порожняк, который не принимают на станцию, был гружёным?

Если порожний не принимают, то владелец или арендатор мог бы загрузить попутный груз до нужной ему станции. Нужна только прозрачность в движении порожняка, которую может дать база данных по станциям и направлениям. Тогда и в изменениях на законодательном уровне не будет такой острой необходимости.

Дмитрий Михеев, первый заместитель начальника службы организации и управления движением Октябрьской дирекции управления движением:

– Улучшить контроль за перемещением порожнего парка не позволяет право равнодоступности к инфраструктуре собственников вагонов. Гораздо лучше было бы для всех, если бы права эти откорректировали в сторону того, чтобы исключить 100-процентное регулирование направления приватных вагонов самими собственниками, чтобы были некие ограничения по пропускной и перерабатывающей способности.

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

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520



С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

РЕКАМ

Имя в истории

ВИЗИТ К МАШИНИСТУ

БЛАГОДАРЯ ХАРАКТЕРУ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ ЧЕЛОВЕК СТАНОВИТСЯ ГЕРОЕМ



На фронт шёл эшелон – с техникой и подкреплением

комотива и увеличение веса грузового состава. Опыт приходился в годы войны. Особенно лунинское движение. Напомним: в 1940 году машинист локомотивного депо Новосибирск Николай Лунин призвал коллег проводить текущий ремонт паровозов силами самих паровозных бригад. И те подхватили инициативу. «Великий почин» давал свежие ростки.

Война взвалила на плечи железных дорог особую тяжесть. Казалось, что они приняли на колёса всю огромную страну. Навстречу одна другой устремились нескончаемые лавины поездов. С запада на восток спешили эшелоны с оборудованием эвакуируемых заводов и фабрик и разномастные поезда, вьющиеся в тыл миллионы людей. А навстречу им – со свежими частями войск, боевой техникой, боеприпасами и продовольствием.

Фашистылезли из кожи вон, чтобы парализовать движение. Тысячи тонн фугасов обрушили они на Московский железнодорожный узел. А он работал! Во время боёв под Москвой производительность труда в депо Москва-сортировочная подскочила более чем на 20%. Весь коллектив отказался от

выходных дней до полной победы над врагом.

Война отняла у Ивана Панина раздельные понятия дня и ночи. По несколько суток он не покидал паровоз. Угли не было, и эта беспощадная реальность научила его метать в ненасытную топку паровоза изгарь и шлакоотсыпь, замасленную ветошь и опилки. Таким образом в декабре 1941 года он скономил 5,4 тонны нормативного топлива. Вместе с напарником, машинистом В.М. Тиликиным, он использовал и лунинский опыт.

Известна запись в журнале, сделанная его рукой 19 июня 1943 года и адресованная работникам цеха: «Промывть котёл».

Основной объём ремонта сапоги и подкреплением

переступил порог его скромной квартиры.

Он вышел навстречу. Мы никогда не виделись раньше, но спокойное лицо с лёгкой улыбкой и уверенным взглядом было знакомо. Но был ли он спокоен, когда рисковал жизнью на войне?

– Думать о собственной жизни тогда было некогда, – сказал Иван Фёдорович. – Все мысли отмечала цель: любой ценой доставить солдатам и военные грузы к фронту...

И в его рассказе мазок за мазком оживала картина октября

1941 года. Словно наяву на боковой путь втянулся и замер перед закрытым семафором воинский эшелон. Надолго ли? До недавнего времени график выдерживался минута в минуту. А теперь сбои в движении не редкость.

Фашисты подступили к самой Москве, перерезали несколько железнодорожных подходов, бомбят поезда на перегонах и станциях тех направлений, по которым к защитникам столицы

день иконочно текут эшелоны с боеприпасами, продовольствием

и подкреплением.

Паровозное депо Москва-сортировочная обслуживало участки до станций Куроцкая и Рыбное. Оборот на них обычно занимал считанные часы. А сейчас – почти двое суток. То задержит разрушенный путь, то нехватка топлива. Люди тоже на голодном пайке. Напрасно рука машиниста тянется к пустому походному чебоданчику.

Машинист глянул на часы: почти 16. Осенний день померк. Тихо, лишь разносится по разъезду мерное дыхание паровоза.

И вдруг сверху послышался характерный гул немецких бомб

дубовой пробкой. Затем обнаружил перебитые осколками рука тормозной магистрали. Дальше вести шелон нельзя – он будет неуправляем.

Никогда – ни до, ни после войны – Иван Фёдорович не нарушил ПТЭ. Но Москва истекала кровью, она ждала застрявший в пути эшелон. И он... поехал.

– Представляю, как вы рисковали! Но как вам удавалось гасить скорость поезда при бездействующей тормозной системе? – спросил я.

– А я гасил её контрапром.

– Это опасно, ведь контрапар затормаживает только паровоз, а вагоны продолжают напирать один на другой и вместе – на локомотив.

– Я это учёл и поезд не разогнал...

Сделать такое мог лишь опытный машинист, хорошо чувствующий машину, знающий поведение состава разного веса в движении и хорошо изучивший маршрут.

А спустя две недели он оказался в огненной ловушке на станции Дивово. Фашистские самолёты налетели, когда там скопились составы с боеприпасами. Скошенный пульями, упал один из командировдороги, тяжело ранен был машинист. Станцию охватил огонь. Начали рваться вагоны со снарядами. Колёсные пары весом более тонны взлетали, как игрушечные, и падали далеко с платформы. И вот из этого ада Панин спас и вывел на станцию Рыбное несколько сцепов по 25–30 вагонов.

Думать о собственной жизни тогда было некогда.

Все мысли отмечала цель: любой ценой доставить солдатам и военные грузы к фронту...

Такими вот были его «тыловые» рейсы.

Осенью 1943 года Ивану Панину присвоили звание Героя Социалистического Труда. Как в указе говорилось, «за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства в трудных условиях военного времени».

А в феврале 1946 года он стал депутатом Верховного совета СССР...

Иван Фёдорович, расчувствовавшись, протянул руку к пожелевшему от времени

номеру «Правды», лежащему на столе, и развернул газету. Одна её страница была посвящена товарищу Сталину, другая – товарищу Панину, машинисту паровозного депо Москва-сортировочная...

Послевоенная жизнь его не была тихой. Ему выпала честь представлять наших железнодорожников на II Всемирном конгрессе Федерации профсоюзов в Милане. В составе профсоюзной делегации знатный машинист побывал в Швеции, Венгрии и Болгарии. В Балканских странах он обучал коллег своим методам вождения поездов. Так, по участку Будапешт – Мишкольц прошёл состав двойной весовой нормы. Подсказал венгерским машинистам, что давление пара в кotle можно и нужно поднять с 8–10 до 12 атмосфер. Сам сделал это, и поезд, ускорив ход, прибыл на конечную станцию на 102 минуты раньше графика.

А софийская газета «Изгрев» назвала панинский метод «революционным» на транспорте Болгарии. Из Пловдива в Стару Загору, где обращались грузовые поезда весом 500 тонн, наш машинист прошёл состав вдвое тяжелее. Изучив профиль пути Софийского участка, Иван Фёдорович вместе с Кристо Влаховым, студентом ЛИИЖГа, выполнил тяговые расчёты и доказал, что норма в 250 тонн при двойной тяге явно занижена. Многие отнеслись к его аргументам скептически, а Еленко Лазаров возразил, что превысить норму невозможно из-за 30-тысячного уклона и слабости винтовой скрепки вагонов. Однако на следующий день его же товарищ Михаил Манчев, которого проинструктировал Панин, одним локомотивом прошёл по участку поезд весом 400 тонн. А вскоре это повторил и сам Еленко Лазаров.

Своими зарубежными историями Иван Фёдорович делился уже под занавес нашей встречи. Говорил охотно, повесел, как будто вернулся в ту счастливую пору. Но уходил я от него с чувством грусти. И не знал, что больше со старым машинистом уже не встречусь.

Его не стало в 1974 году. Но время над героями и подвигами не властно.

Владимир Ишечкин

БЛАГОДАРНОСТЬ

Будем ездить этим поездом

Выражаем огромную благодарность проводникам 10-го вагона поезда № 60 Москва – Нижневартовск, в котором не так давно довелось путешествовать.

Мы с женой – пенсионеры и инвалиды третьей группы – этим летом ездили в гости к родственникам на Украину. До май в Сургут возвращались из Днепропетровска скрым поездом № 66 Николаев – Москва, в котором было жарко и душно. Мы были совсем не рады поездке в такой период.

Когда же в Москве пересели на поезд Москва – Нижневартовск, были поражены его хорошим состоянием. Хотется верить, что эти прекрасные вагоны выпускаются в нашей стране, надеемся, что такими или подобными им со временем будут комплектоваться все наши скорые фирменные поезда.

Особенно нас порадовало отношение к пассажирам проводников 10-го вагона Елены Пенягиной и Ирины Нохриной: любая просьба не оставалась без внимания с их стороны. В вагоне была чистота, которая поддерживалась на протяжении всего пути, работали кондиционер и биотуалеты. Хотели отблагодарить хозяинов вагона материально, но они насторожились, чем вызвали наш дополнительный восторг и уважение. Теперь каждый раз мы будем ездить в Москву на этом поезде.

К нашей благодарности проводникам, дай Бог им здоровья и благополучия, присоединяются также пассажиры Д.П.Шурышкин, Р.Р.Зверева, А.И.Юцев, К.П.Седов и многие другие.

Виктор Петрович
и Любовь Николаевна
Панюшевы
Сургут

УСПЕХ

Чудеса случаются

ВОСЬМИЛЕТНИЙ МАЛЬЧИК ЗАГАДАЛ ЖЕЛАНИЕ, И ЕГО МАМА ВЫИГРАЛА В «ЛОТЕРЕЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» 276 ТЫС. РУБ.



СЕМЕЙНАЯ ПАРЫ СЕРГЕЙ ЮНЬКОВ И АЛЁНА ШЕМЕТОВА СЧИТАЛИ СЕБЯ СКЕПТИКАМИ – РЕАЛЬНОСТЬ ПРИЧУПЛА К ТОМУ, ЧТО ДОБИТЬСЯ УСПЕХА МОЖНО ЛИШЬ СВОИМИ СИЛАМИ. КАЗАЛОСЬ, ЖИЗНЬ В РИТМЕ РАБОТЫ – ПРОВОКИ – ДОМ НЕ ОСТАВЛЯЕТ МЕСТА ЧУДЕСАМ. И ВО ВРЕМЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ОНИ ВРЯДЛИ КУПИЛИ БЫ ЛОТЕРЕЙНЫЕ БИЛЕТЫ, ЕСЛИ БЫ НЕ СЫН ФЁДОР.

Семья ехала на «Сапсан» из Москвы в Нижний Новгород к родне, когда проводник предложил принять участие в «Лотерее железных дорог». Фёдора захватила идея, и он попросил маму купить билет. Мальчик был уверен, что рано или поздно ему повезёт.

За два дня до розыгрыша тиража Фёдор вместе с детьми запустил в небо лягушачьи фонарики. По древней китайской легенде если человек написал на фонарике свою самую искреннюю мечту, то она обязательно сбудется. У Фёдора такая мечта была – он хотел, чтобы ему повезло.

Покидая офис оператора лотерии, скептик Алёна задумчиво улыбнулась и сказала: «У нас есть ещё несколько билетов, и мы с нетерпением ждём следующего розыгрыша. Ведь чудеса случаются...»

АЛЕКСАНДРА ЕНИВАТОВА

ФОТО АВТОРА

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Фонд без мастера

На Приволжской магистрали определят ответственных за распределение стимулирующих выплат для рабочих

– Прочитали в газете, что существует Фонд мастера. Несколько лет назад у нас эту должность скратили и сказали, что, раз нет мастера, значит, нет и фонда. Работаем осмотрщиками-ремонтниками эксплуатационного вагонного депо Максим Горький Приволжской дороги. Хотелось бы выяснить, есть ли такой фонд у нас на дороге и, если есть, каковы его задачи?

Павел Самойлов

(Фамилия изменена)

– Такой фонд на дороге действительно существует. Он был создан на основании приказа № 196/Н от 11 апреля 2007 года «Об утверждении Порядка формирования Фонда мастера» и в соответствии с постановлением коллегии МПС России № 25 от 11 сентября 2002 года.

Фонд создавался в целях повышения роли мастеров в материальном стимулировании подчинённых им работников, обеспечения высокого качества выполняемых работ, безопасности движения поездов, экономии топливно-энергетических и материальных ресурсов, повышения производительности труда и эффективности работы.



Фонд выделяется мастерам основных производственных участков, выполнившим месячные задания по главным производственным показателям, при отсутствии крушений, аварий, брака по их вине.

Мастеру участка предоставляется право определять в пределах выделенного в его распоряжение фонда конкретный размер поощрения и список поощряемых работников бригады за достижение ими высоких количественных и качественных показателей, образцовой работе, успешное выполнение заданий при условии соблюдения трудовой дисциплины.

К сожалению, там, где нет должности мастера, выделение соответствующей компенсации не предусмотрено. Однако сейчас разрабатывается поправка к приказу, на основании которой в коллективе смогут выделять должностное лицо, ответственное за определение размера выплаты, а также составляется список сотрудников для начисления дополнительных поощрений.

Владимир Васин,
начальник службы
вагонного хозяйства
Приволжской дороги

ГЛАС НАРОДА

Помехи бизнесу

ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ НАЗВАЛИ ПРИЧИНЫ, МЕШАЮЩИЕ ИХ ДЕЛУ РАЗВИВАТЬСЯ

Фонд «Общественное мнение» подвёл итоги опроса об условиях развития малого бизнеса и его проблемах, а также о том, довольны ли предприниматели общим положением дел в регионе.

Результаты опроса показывают, что предприниматели критично настроены по отношению к чиновникам, вставляющим палки в колёса. Недовольны положением дел в своих регионах 63% бизнесменов, в то время как среди населения в целом таких меньше – 57%.

Только треть занимающихся бизнесом (32%) считает условия для развития малого предпринимательства в своём регионе благоприятными, однако среди обычного населения оптимистично настроенных граждан ещё меньше – лишь 24%.

Среди основных проблем, которые называют респонденты, на первом месте стоят высокие налоги – ими недовольны 41% предпринимателей. Чуть меньшее количество опрошенных недовольны бюрократией (31%) и законодательной базой (21%). Завершают пятёрку препятствий бизнесу коррупция (17%) и криминал, с которым столкнулись 7% предпринимателей.

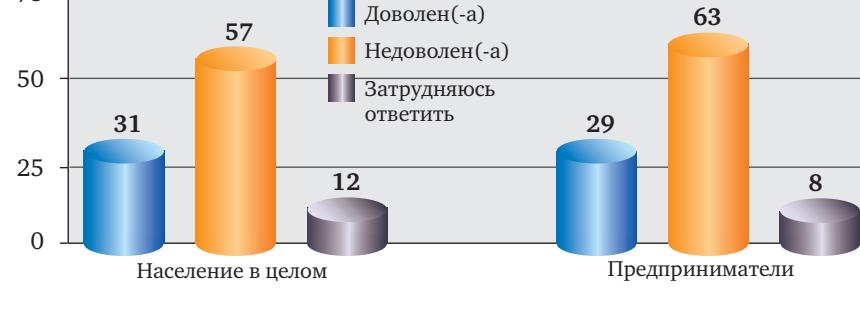
Руководитель Центра экспертизы и аналитики проблем предпринимательства «ОПОРЫ России» Андрей Шубин рассказал, что организация также провела своё исследование, в рамках которого было опрошено более шести тысяч действующих региональных предпринимателей, в основном в производственном секторе. Рейтинг чиновничих препятствий отличается от варианта «Общественного мнения». «На первое место предприниматели ставят низкую доступность персонала – 43% респондентов посчитали эту проблему серьёзной. На втором и третьем местах среди препятствий для развития бизнеса выделялись спад спроса в отрасли и низкая доступность финансовых ресурсов», – рассказал «Гудку» Шубин.

Галина Зинченко
«На любые попытки региона у них стандартный ответ: федеральное законодательство. Меняйте – и мы подчинимся», – констатирует эксперт.

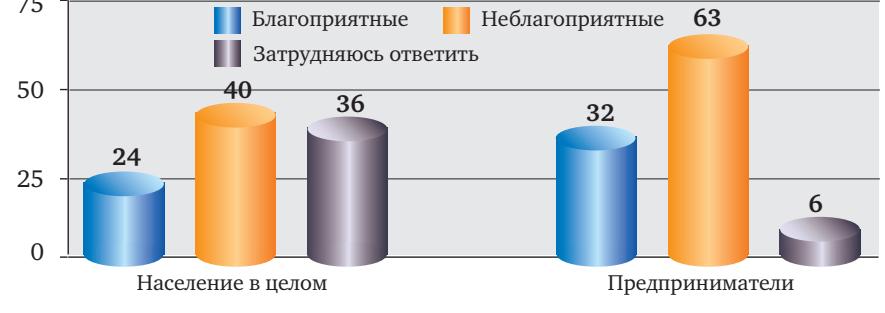
Такое разнообразие мнений в вопросе проблем малого предпринимательства в очередной раз показывает, что препятствий для построения бизнеса в регионах даже больше, чем кажется на первый взгляд.

Галина Зинченко

Если говорить в целом, вы довольны или недовольны положением дел в вашем регионе?



Как вы считаете, в вашем регионе условия для развития малого бизнеса благоприятные или неблагоприятные?



Кадры

Всё включено

НАЧИНАЮЩИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ РАССКАЗАЛИ О ГАРАНТИЯХ И ПЕРСПЕКТИВАХ

Молодые движеньцы, путьцы, машинисты и другие специалисты Забайкальской дороги узнали, на что они могут рассчитывать, работая в компании.

Об этом им рассказали на форуме «РЖД-соцium» в Чите.

– Такой форум проводим второй раз, чтобы молодые люди знали, какие для них предусмотрены социальные услуги, чего ждать от компаний и что требуется от них. Рассказали, какую зарплату, какие премии они могут получать. Ведь цель форума – закрепление кадров на Забайкальской магистрали, – говорит начальник сектора реализации молодёжной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Евгений Китаев.

«РЖД-соцium» проводят только на Забайкальской. Причём вместо скучных лекций о работе в компаниях – интерактивная презентация с видеороликами на больших мониторах.

– Это динамично и удобно, так молодёжь лучше воспринимает и усваивает информацию, – считает Евгений Китаев.

Для адаптации участники форума знакомились и общались с начальниками своих служб за «круглыми столами». Например,

начинающие дежурные по станции, приёмодатчики, составители поездов побывали в Забайкальской дирекции управления движением.

– С таких должностей и мы начинали. Правильно. Парням советую начинать с составителей поездов, девушкам – с приёмодатчиками. Начинать оттуда, где можно руками пощупать работу.

Молодые специалисты узнали, как получить жильё через «Желдорипотеку». Например, только с 2002 года новыми квартирами обзавелись около 800 семей. Задавали вопросы специалистам фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– С таких должностей и мы начинали. Правильно. Парням советую начинать с составителей поездов, девушкам – с приёмодатчиками. Начинать оттуда, где можно руками пощупать работу.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника. И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодые специалисты узнали, как получить жильё через «Желдорипотеку». Например, только с 2002 года новыми квартирами обзавелись около 800 семей. Задавали вопросы специалистам фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– С таких должностей и мы начинали. Правильно. Парням советую начинать с составителей поездов, девушкам – с приёмодатчиками. Начинать оттуда, где можно руками пощупать работу.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдаётся, а прежде было восемь. Разрабатывают новые месторождения, строят новые линии. Перспективы для вас замечательные, – подчеркнул Игорь Подгорбунский.

Молодым специалистам напомнили, что они пришли на магистраль в тяжёлое и одновременно интересное время для РЖД, когда идёт реформа.

– Появился парк собственника.

И когда мы планируем движение в одну сторону, бывает, рынок

диктует свои условия, и вагоны уходят совсем в другую. Но всё-

таки положительная динамика есть. Планируется рост пере-

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подpisывают договоры на перевозки угля. До

ЛЁГКАЯ АТЛЕТИКА

Покорение Чикаго

Россиянка Лилия Шобухова выиграла знаменитый Чикагский марафон, входящий в серию WORLD MARATHON MAJORS, и стала первой в истории спортсменкой, которой удалось победить в Чикаго трижды.

Причём Лилия добивается здесь успеха третий год подряд. На этот раз она установила и национальный рекорд – 2:18.20. Предыдущее достижение также принадлежало ей (2:20.15). Кстати, Лилия стала первой россиянкой, «выбежавшей» по времени из 2 часов 19 минут. Быстрее, чем она, в Чикаго бегала только рекордсменка мира Поля Рэдклифф – 2:17.18. За победу полагается \$100 тыс. и ещё \$40 тыс. – за то, что она пробежала дистанцию быстрее, чем за 2 часа 20 минут.

У мужчин победителем стал кенийец Мозес



Уже три года победить Лилию Шобухову в Чикаго не может никто

Мосоп, показавший результат – 2:05.37 и на четыре секунды превзошедший рекорд трассы, принадлежавший его соотечественнику Сэмми Ванджику.

РОМАН ВИШНЁВ

ДЗЮДО

Медали на татами

В Минске и Баку прошли этапы Кубка мира, на которых успешно выступили российские спортсмены.

В столице Белоруссии соревновались женщины. На счету представительниц нашей сборной три первых места. «Золото» выиграли Людмила Богданова (до 48 кг), Вера Москалук (до 78 кг) и Тетя Донгузашвили (свыше 78 кг). Их победы важны с точки зрения набора рейтинговых очков, необходимых для отбора на Олимпиаду.

Особо стоит отметить победу в Минске призёра Игр-2004 Тетя Донгузашвили, которая рассчитывает в следующем году выступить уже на третьей своей Олимпиаде. Она одержала чистую победу над итальянкой Тангорре, досрочно завершив четвертьфинальную схватку с украинкой Киндзерской, а в полуфинале победила турчанку Кожатрук. В поединке за «золото» Тетя сошлась с подругой по команде Еленой Иващенко, которая по дороге к финалу тоже одержала три чистые победы. Но в схватке за первое место сильнее оказалась Тетя. В категории до 48 кг второе место заняла Наталья Кондратьева, а третьей здесь стала также российская спортсменка Рада Абдрахманова. Представительница ЦСК «Локомотив» Вера Коваль заняла пятое место в категории до 63 кг.

В Баку соревновались мужчины. На счету россиян одно первое место, которое занял Арсен Пшахов (до 81 кг). «Серебро» – у Мурата Гасиева (до 90 кг). Третье место заняли Евгений Кудяков (до 60 кг), Асхаб Костоев (до 100 кг), Сослан Бостанов и Аслан Кабиев (оба – свыше 100 кг).

ВИКТОР РОМАНОВ

ВЕЛОСПОРТ

На победной ноте

Российский гонщик «Катюши» Денис Галимзянов выиграл заключительный, пятый этап многодневной велогонки мирового тура – «Тур Пекина» протяжённостью 118 км. На финише представитель первой в истории отечественного велоспорта профессиональной команды опередил аргентинца Хуана Хосе Хаедо из Saho Bank. «Тур Пекина» был моей последней гонкой в сезоне, – сказал Денис. – Я просто счастлив, что завершил его на победной ноте. С учётом прошедшей в Пекине многодневки на шоссе Международный союз велосипедистов (UCI) опубликовал очередной рейтинг. В командном зачёте лидерство по-прежнему сохраняет бельгийская Omega Pharma-Lotto, «Катюша» занимает 12-е место.

ВЛАДИМИР СУЕТИН

ГУДОК

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чредители: журналистический коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

<http://www.gudok.ru>, <http://www.gudok.info>

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный, информационный), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (литостроения), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Заплевалов [научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый

ФУТБОЛ

Путь свободен

СБОРНАЯ СЫГРАЕТ НА ЕВРО-2012



Разгромив в Москве команду Андорры – 6:0, наши футболисты заняли первое место в своей группе и получили путёвку в финальную часть чемпионата Европы, который летом будущего года пройдёт в Польше и на Украине.

Победив в конце прошлой недели команду Словакии, сборная получила отличный шанс занять по итогам отборочного турнира первое место в группе и напрямую, без всяких стыковых матчей, пройти в финальный турнир Евро-2012. Но для этого, чтобы окончательно оформить путёвку в Европу, в заключительном матче группового турнира нашей команде нужно было как минимум сыграть вничью с Андоррой.

Да, футболисты этого карликового государства, за весь отборочный турнир забившие лишь один гол, как серьёзные соперники не воспринимались. Другое дело, что главным соперником нашей сборной часто бывает она сама, и порой не предугадаешь, какой фортель выкинут наши игроки в отборочном матче.

Но на этот раз всё обошлось без сюрпризов. Наши футболисты решили не вползти, как это было прежде, а ворваться в Европу. В матче, который поставил жирный восклицательный знак в выступлениях в отборочном турнире, они устроили настоящее шоу. Того, что от команды Дика Адвоката давно ждали, но до сих пор ещё ни разу не видели.

И это при том, что по сравнению с матчем против Словакии в составе произошли серьёзные изменения. Из-за травм и дисквалификаций не смогли сыграть Александр Анюков, Константин Зырянов, Юрий Жирков, Ро-

ман Широков. Вместо них на поле вышли представители московского «Локомотива» Роман Шишкин и Денис Глушаков, а также динамовец Игорь Семшов и армеец Алексей Березуцкий.

Судя по всему, эти перестановки пошли на пользу. И голы забивали на любой вкус. Особо стоит отметить Алана Даагоева, оформившего дубль. Отличились в этой встрече и футболисты «Локо». После навеса Романа Шишкина мяч головой в ворота переправил Денис Глушаков. Последний же гол забил бывший игрок «Локо»

в группе В, где выступала команда России, заняла сборная Ирландии. В домашнем матче ирландцы со счётом 2:1 обыграли команду Армении, которая также претендовала на участие в «стыках». Однако здесь не обошлось без судейской ошибки. В середине первого тайма голкипер сборной Армении Роман Березовский вышел за пределы штрафной и, пытаясь остановить мяч, по мнению арбитра встречи испанца Иттуальяде Гонсалеса, сыграл рукой. Но дело в том, что за мгновение до этого ирландец Кокс, наносявший удар, также

Чтобы мы по праву заслужили первое место в группе. Надеюсь, что теперь критики в адрес сборной станут меньше

мотива», ныне выступающий за английский «Эвертон», Денир Бияллетдинов.

– Я благодарен команде за красивую победу, – сказал после завершения матча главный тренер сборной Дик Адвокат. – При всём уважении к Андорре мы понимали, что сегодня одержим победу. Кстати, в нашей группе никто андоррцев с таким крупным счётом не обыгрывал.

Что же касается всего отборочного турнира, то он был сложным, но я с самого начала был уверен, что наша команда сможет попасть на Евро. Считаю, что мы по праву заслужили первое место в группе. Надеюсь, что теперь критики в адрес сборной станут меньше.

Второе место, дающее право сыграть в стыковых матчах,

подыграл себе рукой. К тому же, как потом показал повтор эпизода, Березовскому мяч попал в плечо. Но судья вынес решение в пользу ирландцев, которым в итоге воздалось за стыковой матч ЧМ-2010 против французов: мяч в их ворота также влетел при помощи руки, и они не поехали в ЮАР. Зато теперь у них есть шанс сыграть на чемпионате Европы.

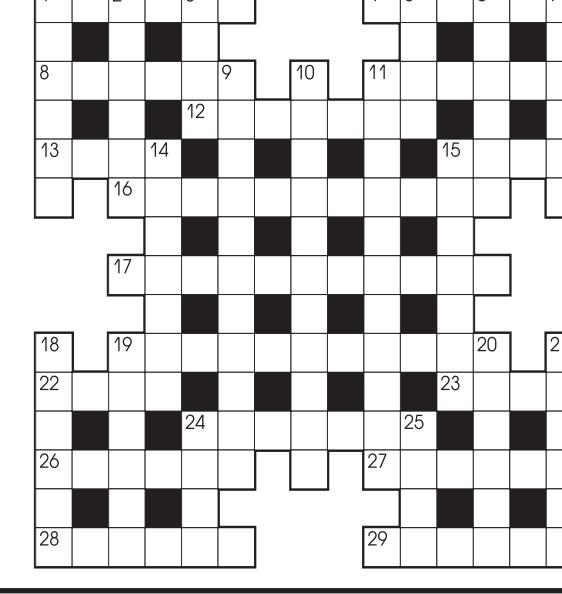
Что касается остальных групп, то первые места в них заняли сборные Германии, Италии, Франции, Голландии, Греции, Англии, Дании, Испании. Они вместе со сборной России и командами хозяев Евро-2012 – Польши и Украины – обеспечили себе участие в финальном турнире. Сыграет там и сборная Швеции, ставшая второй в группе Е. У неё лучший показатель среди всех команд, занявших вторые места в группах, и по регламенту шведы попадают на Евро напрямую. В стыковых же матчах примут участие сборные Турции, Ирландии, Боснии и Герцеговины, Хорватии, Черногории, Португалии и Эстонии. Особо стоит отметить успех последней. Эстония впервые в своей истории забралась в отборочном турнире так высоко. Здесь многое зависело от того, как сыграют также претендующие на второе место в группе сербы со словенцами, которые уже выбыли из борьбы.

Но случилась сенсация. Сборная Сербии уступила 0:1 и подарила эстонцам возможность продолжить борьбу за путёвку на Евро-2012. Стыковые матчи пройдут 11–12 ноября и 15 ноября. Жеребьёвка, которая разобьёт участников на пары, пройдёт 13 октября в польском Кракове.

РОМАН ВИШНЁВ

Группа В. Итоговая таблица

	И	В	Н	П	М	О
1. Россия	10	7	2	1	17-4	23
2. Ирландия	10	6	3	1	15-7	21
3. Армения	10	5	2	3	22-10	17
4. Словакия	10	4	3	3	7-10	15
5. Македония	10	2	2	6	8-14	8
6. Андорра	10	0	0	10	1-25	0



Ответы на кроссворд за 12 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Творог. 9. Офицер. 10. Океан. 11. Атаман. 12. Торшер. 13. Такса. 15. Множество. 18. Омоним. 19. Дикарь. 21. Костоправ. 24. Брань. 28. Ремонт. 29. Арка. 30. Чапек. 31. Сияние. 32. Стресс.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Хватка. 2. Примус. 3. Огонь. 4. Монтажник. 5. Циррус. 6. Резерв. 8. Реванш. 14. Кумыс. 16. Торба. 17. Диспетчер. 20. Канапе. 22. Онегин. 23. Тройня. 25. Рекорд. 26. Нудист. 27. Такси.

Выход в свет: 13 октября 2011 года
Номер: 186 (24906) Тираж: 151635 экз.
Время подписания по трафику: 19:15
Подписано в печать: 19:30
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Страга Басманидзе, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (495) 269-88-69, (495) 624-52-37 факс
Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с приложением, набранные на специальном Типомате, – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Страга Басманидзе, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (495) 269-88-69, (495) 624-52-37 факс
Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с приложением, набранные на специальном Типомате, – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Страга Басманидзе, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (495) 269-88-69, (495) 624-52-37 факс
Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с приложением, набранные на специальном Типомате, – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Страга Басманидзе, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (495) 269-88-69, (495) 624-52-37 факс
Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с приложением, набранные на специальном Типомате, – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Страга Басманидзе, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Заместитель генерального директора: