

Байкальской пригородной компании удалось увеличить выручку при сокращении количества пассажиров

Обсуждаем проект приказа Минтранса об изменении правил, касающихся оборота порожняка

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

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

13 октября 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 186 (24906)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151635
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Кассиры отдыхают

На вокзалах крупных городов перед отправлением пригородных поездов нередко 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 полусотней 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, разочаровывают и отпугивают пассажиры. Возможно, имело смысл приобрести 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.

Блиц

Электронная консолидация

Основные информационно-вычислительные комплексы компании сосредотачиваются в трёх центрах



Валерий Вишняков, директор Главного вычислительного центра ОАО «РЖД»

– Будут ли в связи с переносом перераспределены задачи? – К концу 2012 года будет завершён перенос центров обработки данных в Москву, Петербург и Екатеринбург. Они обеспечивают функционирование главных автоматизированных систем управления – по продаже билетов, грузовым перевозкам, управлению

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 планируем завершить проект по переносу систем, обслуживающих Куйбышевскую дорогу, на мейнфреймы в Петербург. Следующий шаг – перенос систем Северной.

– Будет ли оборудование резервировано? – 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

Конференция

Голос наставников

Центральный совет ветеранов-железнодорожников определился с лидерами и приоритетами деятельности



ФОТО: СЕРГЕЙ РАКИН

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 встаёт 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 остаётся 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 компании, 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.

Регулирование

Билет для перевозчика

ФСТ установила плату за использование инфраструктуры для операторов

Минюст зарегистрировал приказ ФСТ, который определяет размер платы за инфраструктуру для перевозчиков. Она оказалась значительно выше той, по которой сейчас работают собственные поездные формирования.

Как пояснили в ФСТ, принцип платы за инфраструктуру напоминает построение самого Прейскуранта 10-01. За основу взята стоимость перевозки грузов второго класса (кроме сырой нефти), а к первому и третьему классам применяются понижающие и повышающие коэффициенты. К первому классу грузов понижающие коэффициенты составляют от 25 до 40%, а повышающие к третьему – 50–70% в зависимости от рода груза и расстояния. Сравнить увеличение или уменьшение платы за инфраструктуру можно лишь с тем, что сейчас платят немногочисленные компании-операторы, кото-



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

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 снизится 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%.

Власть

Под контролем президента

Вопрос по вывозу угля из Кемеровской области взял под личный контроль глава государства. Президент Дмитрий Медведев поручил вице-премьеру Сергею Иванову, министру транспорта Игорю Левитину и главе ОАО «РЖД» Владимиру Якунину разобраться с ситуацией по вывозу угля из Кузбасса. Как сообщает ИТАР – ТАСС, в ходе совещания по вопросам исполнения поручений президента губернатор Кемеровской области Аман Тулеев отметил, что на складах в Кузбассе скопилось 13 млн тонн угля, который от долгого хранения уже начинает гореть. Губернатор объяснил это тем, что в результате реформирования отрасли появилось огромное количество собственников подвижного состава, которые плохо скоординированы между собой. 230 собственников командуют в Кузбассе, когда раньше был один – ОАО «РЖД», говорил губернатор, теперь вагоны простаивают по пять суток, пути полностью забиты. Это продолжается в течение полугода. «Гудок» подробно рассказывал о ситуации в Кузбассе в номере за 11 октября. Губернатор подчеркнул, что управление вагонным парком практически отсутствует, постоянно растут проблемы с подачей подвижного состава при фактическом избытке полувагонов, не отправляются гружённые углем вагоны угольных компаний. В администрации Кемеровской области подсчитали, что с декабря 2010 года отставание от графика перевозок составляет от 1 млн до 2 млн тонн в месяц, в сентябре 2011 года – 2,8 млн тонн, или 19% месячного объёма добычи. Всё это приводит к тому, что показатели оборота полувагонов ухудшились в 2–3 раза, добавил глава региона. Он обратился к президенту с просьбой сократить общее число собственников подвижного состава, а также на месяц, то есть на период вывоза угля в центральную часть страны, приостановить реформирование и передать все функции управления движением ОАО «РЖД». Президент заявил, что знает о проблемах с вывозом угля, и дал поручение решить проблему в течение трёх дней, то есть к 14 октября. «Результаты доложить мне лично», – подчеркнул Дмитрий Медведев. КОНСТАНТИН ФИЛАТОВ

«Тем не менее мы считаем, что введение платы за инфраструктуру является прогрессивной мерой, которая даёт шанс работать перевозчиками нескольким крупным компаниям, – 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. СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ



ОАО «РЖД» СООБЩАЕТ

Стоят вагоны

По состоянию на 18.00 9 октября на железнодорожных путях общего пользования более 3 суток простаивает 1 тыс. 581 выгруженный, но неотправленный вагон рабочего парка, из них 1006 полувагонов, 341 цистерна, 234 крытых. В целом за прошедшую неделю ситуация несколько улучшилась. Неделю назад общее число простаивающих вагонов было на 202 единицы больше. Наибольшее количество порожних полувагонов простаивает на путях общего пользования Южно-Уральской (151 единица), Свердловской (161 единица) и Западно-Сибирской (156 единиц) железных дорог. На Южно-Уральской свыше 3 суток простаивают полувагоны ЗАО «НефтеТранс-Сервис», ЗАО «Профтранс», ООО «Евраз-Транс», а также вагоны 46 различных собственников. При этом основная масса простаивающих порожних вагонов сосредоточена на станции Магнитогорск-грузовой (100 единиц). На Свердловской свыше 10 суток простаивают полувагоны ООО «ЕвразТранс», свыше 5 суток – ООО «РТ Оператор». На Западно-Сибирской магистрали свыше 3 суток простаивают полувагоны 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 простаивать. ОАО «РЖД» отмечает, что с учётом имеющейся грузовой базы нехватки вагонов на сети железных дорог нет. Всё дело в дисбалансе технологии работы частного парка.

ПЕРЕВОЗКИ

Грузы для Северной Кореи

Свыше 500 вагонов грузов перевезла ПГК на объекты реконструкции Северокорейской магистрали. ПГК приступила к перевозкам строительных материалов в мае, отправив первую партию путевого щебня в 8,2 тыс. тонн с Сибирского 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 Александр 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» вкладывает 8 млрд руб. Предполагается, что первый грузовой поезд пойдёт по участку летом 2012 года.

Николай Павлов

Акция

К ВАШИМ УСЛУГАМ

У Пассажиров спросили, чего они хотят



ФОТО: СЕРГЕЙ БОГАТЫ

Вчера на 22 вокзалах страны прошла организованная ОАО «РЖД» акция «Добро пожаловать». Железнодорожники узнали из первых рук, почему пассажиры не платят за проезд и какой уровень тарифов оптимален для их бюджета.

В столице общественная приёмная была организована на Ямновском вокзале.

С 8 утра пассажирам раздавались специальные листовки: им подсказывали, как пройти в приёмную, где они могли заполнить анкеты и оставить свои пожелания и предложения по улучшению работы пригородного транспорта.

Поскольку многие торопились на работу, то брали анкеты с собой, чтобы вечером вернуть их.

По словам заместителя начальника службы корпоративных коммуникаций Московской дороги Елены Бочаровой, главная цель акции – привлечь внимание пассажиров к проблеме безбилетного проезда. «Кроме того, мы хотим узнать мнение пассажиров о качестве обслуживания в пригородных поездах. Для нас важно выяс-

Пассажиры смогли высказаться о наиболеем

нить, что волнует пассажиров, чтобы учесть их пожелания в нашей работе в дальнейшем. Для нас акция уже стала традицией», – отметила она.

Неравнодушные пассажиры потянулись в приёмную, где отвечали на предложенные в анкетах вопросы.

Впрочем, этим народ не ограничивался и оставлял свои предложения и по другим волнующим его проблемам: высокая стоимость проезда, курение в поездах, вандализм, холод от кондиционеров и жара из-за узких форточек.

Как рассказала «Гудку» жительница Александрова Татьяна, её не устраивает отопление в электричках. «Из-за того что в зимнее время электричка, следующая из Александрова, начинает отапливаться только в Сергиевом Посаде и 40 минут ты едешь в холоде, дорога становится невыносимой. Предлагаю включать отопление со станции отправления, а не в середине пути», – отметила она.

В Санкт-Петербурге пар пассажиры выпускали сразу на двух вокзалах – Балтийском и

Финляндском. По словам организаторов акции, в этом году количество пассажиров, которые заполняют анкеты, в разы больше, чем в прошлом. Первый раз акцию «Добро пожаловать» проводили весной прошлого года. Но тогда пассажирам приходилось подниматься на третий этаж, в крыло администрации вокзала. Те, у кого было мало времени, предпочитали бежать на электричку, а пенсионерам порой это было не по силам. Зато теперь пустых стульев возле стенда РЖД практически не было.

«Людей намного больше, чем прошлым году. Тот факт, что в прошлом году людям ответили на их жалобы и просьбы, повлиял на количество, и они снова пришли. Ведь если вам хорошо ответили, вы вернётесь. А если вас проигнорировали, значит будут думать: «А зачем мне писать?» – поделилась впечатлениями начальник Балтийского участка производства ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» Вера Дмитриева.

Игнат Вьюгин

Политика

Внимание совместным проектам

Закончился визит Владимира Путина в Китай

Вчера Владимир Путин в Пекине отдельно беседовал с председателем КНР Ху Цзиньтао и председателем Всеки-тайского 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 конъюнктурой. 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 совмещённые перевозки, морские и железнодорожные. Эту тему мы обсуждали и в этот раз, и онашла своё отражение в меморандуме о сотрудничестве в области модернизации. Большое значение придаётся реализации совместных российско-китайских проектов, в том числе и в сфере высокоскоростного железнодорожного транспорта», – заявил вице-премьер.

Ольга Соломонова  
Пекин

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ПРОВОДИТ

22 октября 2011 года

ДЕНЬ  
ОТКРЫТЫХ  
ДВЕРЕЙ

В программе:  
– встреча с руководством университета, представителями  
факультета довузовской подготовки, приёмной комиссией  
– осмотр учебных корпусов и лабораторий

Начало в 12.00  
во Дворце культуры МИИТ

Гостей Дня открытых дверей  
встречают студенческие творческие коллективы

Адрес ДК МИИТ: г. Москва, Новосуцеский пер., д. 6  
Проезд: ст. метро «Новослободская», «Менделеевская», «Достоевская»,  
далее трамвай № 19 (ост. ДК МИИТ); ст. метро «Рижская», «Марьина Роща»,  
далее автобус № 84 или троллейбусы № 18, № 42 (ост. Новосуцеская ул.)

www.miit.ru

Пригород

Салон чист, кассир быстр

Преграды «зайцам», забота о надёжной связи и скорость обслуживания дали ощутимый результат

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

Выручка выросла на 4,7%, а число пассажиров снизилось на 4,4%. На росте сбора, по мнению генерального директора компании Рината Хабибуллина, сказались 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 Иркутск-пассажирский ежедневная

выручка увеличилась на 6 тыс. руб. Меньше шансов промгнуться к электропоезду без билета стало и у тех неосознательных 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, стоит только поднести требование к

считывающему элементу. Это в три-четыре раза сократило время обслуживания железнодорожников, а их ездит 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 налажен, то и очереди не будет.

Привлекает клиентов Байкальской пригородной, очевидно, и забота о качестве входящих к платформе 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.

«Вдобавок 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

Развитие

Двусильный голиаф

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

На станции Придача начал работу новый козловый 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 крупнотоннажных контейнера, то ныне – уже 2029. Это и подтолкнуло предприятие к обновлению погрузочных мощностей.

«Мы приобрели датский кран, – говорит главный инженер филиала Сергей Кашаев. – 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. Управляется новинка дистанционно. С помощью пульта крановщик с земли может манипулировать контейнерами. Причём кран позволяет брать их не с одного пути, а сразу с двух.

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

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 Кашаев. – Если

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

Сергей Михалёв,  
соб. корр. «Гудка»  
Воронеж



Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262  
звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471  
звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

Услуга доступна круглосуточно.  
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

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

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

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

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru), а также в дорожной газете Вашей железной дороги.







РЕФОРМА

# Связующее звено

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



Владимир Цык, начальник технологической службы Приволжской дороги

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-



Технологическая карта оптимизирует работу в «окна»

риальными подразделениями филиалов и других хозяйствующих субъектов 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 длиннооставных поездов, работы узлов, взаимодействия подразделений ОАО «РЖД» с грузоотправителями и грузополучателями.

Мы анализируем появление дополнительных издержек, возникающих в результате нерациональной работы. – Как конкретно вы формируете взаимодействие различных подразделений?

## Технологи 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, просрочкам в доставке грузов, отказам

технических средств, срывам графика пассажирских и грузовых поездов, нарушениям таможенного законодательства и целому ряду других. Из конкретных дел последнее время можно назвать разработку «Регламента получения составителям поездов разрешения на исполнение обязанностей помощника машиниста и осмотра 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 путям станций. В ходе проведённого анализа составлены карты скоростей с указанием барьерных мест на данных на-

логия работы на участке Аксарайская – Верхний Баскунчак – Волжский – Им. Максима Горького – Морозовская – Лихая. Рассмотрена технология работы станции Котельниково, проведены расчёты перевода участка Александров Гай – Красный Кут с 4-й категории на 5-ю в разряд подъездных путей, проработан порядок организации пропуска грузовых поездов по станции Астрахань-2 во время проведения реконструкции путевого развития сортировочного парка «Б», пересмотрена технология оформления досюльных 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 выдachu локомотивов под поездa и многое другое. – Что было уже сделано по устранению барьерных мест на пути грузопотоков?  
– Для оптимизации пропуска транзитного вагонопотока на направлении Южный Урал – порты Черноморского побережья при поступлении его по стыковому пункту Новоперелюбская проведена работа по ликвидации барьерного места на участке Оренбург – Новоперелюбская. В результате появилась возможность повышения весовой нормы на данном участке до 6 тыс. тонн для тепловоза серии 2ТЭ116В. Также при активном участии технологической службы были организованы опытные поездки для определения возможности вождения грузовых поездов ве-

сом 6 тыс. тонн электровозами серии ВЛ80С (две секции) на участке Котельниково – Краснодар с последующим предоставлением данных по ликвидации барьерного 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 движения 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 дислоцируется, куда прибывает по окончании работ на перегоне, куда отправляется после проведения работ, где работники проходят предрейсовый осмотр. Производится также краткое описание технических характеристик ремонтируемого 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

## Машиностроение

# Начали с соседей

ЛИТВА ВПЕРВЫЕ ЭКСПОРТИРОВАЛА ЛОКОМОТИВ СОБСТВЕННОЙ СБОРКИ

ЗАО «Вильнюсское локомотиворемонтное 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 комплектующие. Покупка локомотива обошлась портовикам в 6,8 млн литов (около 2 млн евро). Причём председателю правления SILPORT Виталий Иванов отметил, что именно конкурентоспособная цена ТЭМ ТМХ стала «немаловажным фактором его выбора». По словам генерального директора ВЛРД Валентаса Стадальникаса, 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 Гречукас считает, что планы ВЛРД выйти на зарубежные рынки более чем реализуемы. «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 монтируется или модернизируется. Поэтому, на мой взгляд, этот рынок открыт, – говорит господин Гречукас. – Помимо него, можно назвать ещё с десяток потенциально заинтересованных в этой продукции рынков. Тот же Ближний Восток, который тоже давно мучается со старой техникой. Например, в Тунисе в ближай-

шее время будет проходить конкурс. Надо будет изучить условия, но участвовать в нём с ТЭМ ТМХ было бы вполне возможно». По мнению Сергея Гречукаса, привлечь потенциальных заказчиков, кроме прочего, должна стоимость тепловозов. «Аналогичные тепловозы на Западе стоят начиная от 3 млн евро, эти – на порядок дешевле», – отметил он. МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

## В досье

Тепловоз семейства ТЭМ-ТМХ, изготовленный для российского рынка, был представлен Трансмашхолдингом в рамках Международного железнодорожного салона «ЭКСПО 1520» в этом году. Созданный на базе главной рамы и тележек ТЭМ18ДМ и оснащённый двигателем Caterpillar мощностью 970 кВт, ТЭМ-ТМХ предназначен для маневровых работ на железных дорогах ОАО «РЖД» и на подъездных путях промышленных предприятий. Ожидается, что уже этой осенью он будет сертифицирован по российским стандартам.

## 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 железной 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. Во 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 28.09.2010года 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».



Русско-болгарско-английский железнодорожный словарь

Выступавшие выразили благодарность директору ФГБОУ «УМЦ ЖДТ» Ольге Старых, авторам словаря Эмилу Захариеву, Владимиру Космину и Анатолию Тимошину, всем членам российско-болгарского коллектива, который принимал 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



## БЕЗ ПРОСТОЕВ

ОПУБЛИКОВАННЫЙ ПРОЕКТ ПРИКАЗА 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 РАСЦЕНИВАЮТ КАК ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ШАГ. «Гудок» подробно писал о приказе 5 октября. Однако единогодушного 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 заторами на дорогах.

### Взгляд

## Рецепт в соглашении

### ДОГОВОРЫ ДОЛЖНЫ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЙ СТАТУС



ФОТО: АЛЕКСАНДР ГИЛЬДИН

**Сергей Колесников, первый заместитель генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»**

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 простаивающий 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.



ФОТО: АЛЕКСАНДР ГИЛЬДИН

**Семён Резер, президент Гильдии экспедиторов России**

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 груженого 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.

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

### ПРОБЕГ

## Стоять не перестанут

### Нужно принимать тарифные решения

**Игорь Куротченко, руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий**



ФОТО: ИЛЕНА

Большинство изменений в правила перевозок грузов, касающихся определения условий перевозок порожнего подвижного состава, направлены на повышение эффективности его работы. Их принятие должно снизить простои 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 частные вагоны не ездить 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



ФОТО: СЕРГЕЙ СУХОВЕЧ

**Ольга Лукьянова, председатель некоммерческого партнёрства операторов железнодорожного подвижного состава**



ФОТО: ИГОРЬ

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 подаваться 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 у 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.

Предлагаемые рынку изменения в Правила перевозок оговаривают возможность отказа перевозчика от приёма порожних вагонов. Пока перевозчик не вправе в этом отказать. Если же такое право появится, то появится и множество необоснованных отказов. И это при том, что даже обоснованные отказы перевозить порожняк могут больно «ударить» не только по собственнику вагона, но и по владельцам подъездных путей, где вагон в момент отказа находится.

Напомню, что несколько лет назад зимой во Владивостоке чуть не была остановлена ТЭЦ-2 из-за того, что её пути были забиты порожними вагонами одного крупного оператора, а РЖД отказывались принимать их, так как отсутствовали средства на лицёмом счёте оператора.

Сейчас даже трудно спрогнозировать, какие социально важные предприятия окажутся под ударом

### 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»**



ФОТО: 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, и раньше химическая продукция, значительная часть нефтеналивных и строительных грузов перевозились в собственных вагонах грузоладельцев. При этом собственный порожний вагон отправлялся по полному перевозочному документу как груз на своих осях, 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 отставаться 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 облегчат. 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 отдай вагон в управление какой-то организации. Она, в свою очередь, будет тебе платить каждый день денежку, а твоё дело – 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 оборачиваются 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 работа о вагоне переложена на нас. Насколько это упорядочит движение порожняка, сейчас трудно сказать, но то, что у грузоотправителя оформление бумаг будет занимать очень много времени, очевидно. Остаются сторонники 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 открытостью. Если движнцы 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. Нужно 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 частных 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 ЗВОНКИ 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»**





Имя в истории

# Визит к машинисту

Благодаря характеру и обстоятельствам человек становится героем



Человека в герои выдвигают достойная среда и особые обстоятельства, в которых проявляется его характер.

Такой средой для машиниста Ивана Фёдоровича Панина было паровозное депо Москва-сортировочная, навсегда овеянное славой «Великого почина». А «особым обстоятельством» стала Великая Отечественная война.

В депо Иван Панин попал, подавшись из деревни в Москву на заработки. И прошёл там все ступеньки: был кочегаром на паровозе, поездил помощником степенного машиниста. А потом и сам стал машинистом.

В 1939 году в Харькове построили два опытных паровоза «Серго Орджоникидзе» и передали их в депо Москва-сортировочная. По ряду основных характеристик они превосходили предшественников серии Э, прозванных «эшакими», наверное, за выносливость или строптивость.

– Прошу определить меня на «Серго», – попросил Иван Панин.

– Почему именно на «Серго»? – поинтересовались у него. – «Эшак» тоже неплохая машина.

– Не спорю, но «эшак» – не помощник в соревновании за вождение грузовых составов большого веса.

С этим веским доводом руководство депо согласилось, разрешив пересечь с «эшака» на новый паровоз СО № 18-1735.

Оба новых локомотива обслуживали участок Москва – Рыбное. Иван Фёдорович вместе с напарником Ягунчиковым сразу поднял вес грузовых поездов с полутора до двух тысяч тонн, а техническую скорость – с 27 до 43 км/ч. Пробег его паровоза между остановками на промысловый ремонт увеличился вчетверо и достиг 15 тыс. км.

В то время паровозные бригады соревновались за экономию топлива, меньший расход запасных частей, увеличение межремонтного пробега ло-



На фронт шёл эшелон за эшеломом – с техникой и подкреплением

комотива и увеличение веса грузового состава. Опыт пригодился 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, вывозящие в тыл миллионы людей. А навстречу им – со свежими частями войск, боевой техникой, боеприпасами и продовольствием.

Фашисты лезли 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. Угля не было, и эта беспощадная реальность научила его метать в ненастную топку паровоза изгарь и шлакоотсев, замасленную ветошь и опилки. Таким образом в декабре 1941 года он сэкономил 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: «Промыть вагоном эвакуируемых заводов и фабрик и разномастные поезда, вывозящие в тыл миллионы людей. А навстречу им – со свежими частями войск, боевой техникой, боеприпасами и продовольствием.

Фашисты лезли 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

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 отметала цель: любой ценой доставить солдат и военные грузы к фронту. . .

И в его рассказе мазок за мазком оживала картина октября

Паровозное депо Москва-сортировочная обслуживало участки до станций Куровская 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 чемоданчику.

Машинист глянул на часы: почти 16. Осенний день померк. Тихо, лишь разносится по разьезду мерное дыхание паровоза. И вдруг сверху послышался характерный гул немецких бом-

Думать о собственной жизни тогда было некогда.

Все мысли отметала цель: любой ценой доставить солдат и военные грузы к фронту...

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 стоицки денно и нощно текут эшелоны с боеприпасами, продовольствием и подкреплением.

бардировщиков. Один из них отделился от группы и понёс к железной дороге свой смертоносный груз. Бешеный удар потряс махину паровоза. Звон стоял и в стальной будке, и в голове машиниста. Ему казалось, что он находится внутри гремящего колокола. Это по локомотиву чиркнула полутонная бомба. Она зарылась в грунт у самых колёс, но, к счастью, не взорвалась.

Он обошёл паровоз. Будка помята, из пробойины в котле свистит тугая струя горячего пара. Обжигая пальцы, забил дыру

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

Никогда – ни до, ни после войны – Иван Фёдорович не нарушал 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 контрпаром.

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

– Я это учёл и поезд не разгonyл...

Сделать такое могли 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 пулями, упал один из командиров дороги, тяжело ранен был машинист. Станцию охватил огонь. Начали рваться вагоны со снарядами. Колёсные пары весом более тонны взлетали, как игрушечные, и падали далеко за станцией. И вот из этого ада Панин спас и вывез на станцию Рыбное несколько сцепов по 25–30 вагонов.

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 провёл состав двойной весовой нормы. Подсказал венгерским машинистам, что давление пара в котле 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 мотод «революцией» на транспорте Болгарии. Из Пловдива в Стару Загору, где обращались грузовые поезда весом 500 тонн, наш машинист провёл состав втрое тяжелее. Изучив профиль пути Софийского участка, Иван Фёдорович вместе с Кристо Влаховым, студентом ЛИИЖТа, 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 сцепки вагонов. Однако на следующий день его же товарищ Михаил Манчев, которого проинструктировал Панин, одним локомотивом провёл 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, повеселел, 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 встречу.

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

Владимир Ишеккин

## 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. Домой в Сургут возвращались из Днепрпетровска скорым 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. Хочется 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 хозяйшек вагона материально, но они наотрез отказались, 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 Пантиушевы  
Сургут

## Успех

## Чудеса случаются

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



Семейная пара Сергей Юньков и Алёна Шеметова считали себя скептиками – реальность приучила к тому, что добиться успеха можно лишь своими силами. Казалось, жизнь в ритме работа – пробки – дом не оставляет места чудесам. И во время путешествия они вряд ли купили бы лотерейные билеты, если бы не сын Фёдор.

Семья ехала на «Сапсане» 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 летающие 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.

Алёна Шеметова теперь знает, что вполне реально добиться и суперприза железнодорожной лотереи

Билет на имя Алёны Шеметовой выиграл в первой категории, то есть его номер случайным образом был выбран среди всех билетов, участвующих в тираже! Когда Алёна узнала о выигрыше, она захотела тут же сообщить сыну. «Но посоветовалась с мужем, и мы решили устроить Фёдору сюрприз, – рассказала она. – В нашей семье ещё трое детей, и после получения выигрыша мы устроим праздник, где торжественно объявим о победе. На что потратим деньги, пока не решили, но учтём пожелания сына. Эта победа – его заслуга».

Покладя офис оператора лотерей, скептик Алёна задумчиво улынулась 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 определяют ответственных за распределение стимулирующих выплат для рабочих

– Прочитали в газете, что существует Фонд мастера. Несколько лет назад у нас эту должность сократили 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, выполнивших 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, образцовую работу, успешное выполнение заданий при усло-

вии 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 составляющее 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.

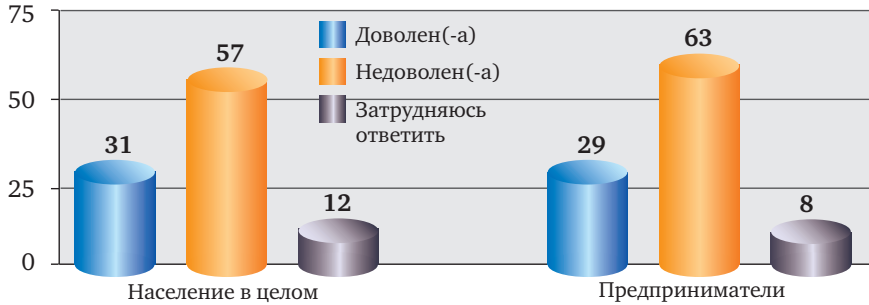
Результаты опроса показывают, что предприниматели критично настроены по отношению к чиновникам, вставляющим палки в колёса. Недовольны положением дел в своих регионах 63% бизнесменов, в то время как среди населения в целом таких меньше – 57%.

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%.

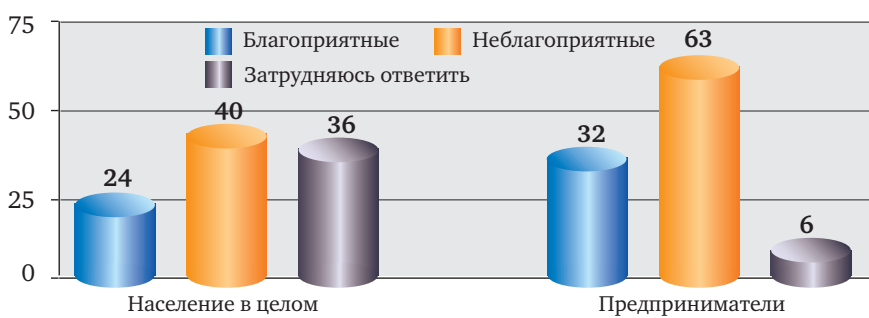
Среди основных проблем, которые называют респонденты, на первом месте стоят высокие налоги – ими недовольны 41% предпринимателей. Чуть меньшее количество опрошенных недовольны бюрократией (31%) и законодательной базой (21%). Завершают пятёрку препятствий бизнесу коррупция (17%) и криминал, с которым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

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?



по данным Фонда «Общественное мнение»

## КАДРЫ

## Всё включено

НАЧИНАЮЩИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ РАССКАЗАЛИ О ГАРАНТИЯХ И ПЕРСПЕКТИВАХ

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

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

– Такой форум проводим второй раз, чтобы молодые люди знали, какие для них предусмотрены социальные услуги, чего ждать от компании 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-социум» проводят только на Забайкальской. Причём вместо скучных лекций о работе в компании – 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, приёмсдатчики, составители поездов побывали в Забайкальской дирекции управления движением.

– С таких должностей и мы начинали. Правильно. Парням советую начинать с составителей поездов, девушкам – с приёмсдатчиц. Начинать оттуда, где можно руками пощупать работу. Без этого возникнет пробел, заполнить который позже невозможно. Понимаю, для вас очень важны материальные условия. Но у нас не обижены в зарплатах никакие специальности. Поезд

возок как через тихоокеанские порты, так и через Китай. Сейчас подписывают договоры по перевозкам угля. До 12 поездов в сутки с нефтью сдвём, 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»,

## У нас не обижены в заработных платах никакие специальности

ной диспетчер получает больше 60 тыс. руб., – говорит и.о. начальника дирекции 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-

ТрансКредитБанка, представителям дорсовета молодых специалистов.

– Я только окончил вуз и отработал всего несколько смен на станции Белогорск-2 составителем. Опыт небольшой, а здесь узнал много нового и полезного о компании, соцпакете и многом другом. А главное, появилось ещё больше уверенности в завтрашнем дне, – говорит один из форумчан Артём Фурманец.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ, СОБ. КОРР. «Гудка» Чита

## РЕГУЛИРОВАНИЕ

# Нефтяники идут на жертвы

Чиновники обещают, что цены на бензин не вырастут



ФОТО: И. АНДРЕЙ ШУБИН

МИНЭНЕРГО ПРЕДЛОЖИЛО ВВЕСТИ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ЦЕН НА БЕНЗИН, ЕСЛИ ИХ РОСТ ПРЕВЫСИТ ОПРЕДЕЛЁННУЮ ВЕЛИЧИНУ.

Ведомство представило новую версию законопроекта «О нефти», предполагающую государственное участие в процессе ценообразования. Государство будет регулировать цены в том случае, если они станут расти в регионе более чем на 10% в месяц. Подробностей о механизме регулирования и о наказании для нефтяных компаний за необоснованное завышение цен пока не сообщается. Между тем Федеральная антимонопольная служба посчитала подобные меры неправильными. «Это нерыночный механизм, ФАС инициативу Минэнерго не поддерживает», – заявил заместитель главы ведомства Анатолий Голомолзин.

Правительство уже делало попытки остановить рост цен на топливо в начале этого года, тогда власти дали прямые указания компаниям. В результате экспорт стал выгоднее продаж на внутренний рынок и в стране возник дефицит топлива. Аналитики считают, что этого придётся опасаться потребителям и сейчас. Если государство берётся за регулирование, то нельзя это делать лишь с одной стороны, чтобы не получить перекоса.

Григорий Бирг, содиректор аналитического отдела «Инвесткафе», считает, что в ближайшее время государственное регулирование, как и в прошлый раз, будет происходить «вручную», что негативно отразится на отрасли. Аналитик констатирует, что меры, принимавшиеся государством как единовременные, или короткие, стали постоянными.

РОСТ ЦЕН НА БЕНЗИН НУЖДАЕТСЯ ВО ВЛАСТНОЙ КОРРЕКТИРОВКЕ

Государство ввело высокие пошлины на основное сырьё для нефтепереработки – нефть, а также оставило себе право регулировать экспортные пошлины на тёмные (мазут) и светлые (бензин, дизтопливо) нефтепродукты, хотя изначально предполагалось, что это будет разовой мерой. Сделано это было для того, чтобы наполнить нефтепродуктами внутренний рынок, на который компании работают неохотно, что и провоцирует проблемы с топливом. «Сейчас ситуация с регулированием отрасли крайне неопреде-

лировать цены: только в рознице или и в опте тоже. Эксперт пояснил, что в розничной сфере и сейчас происходит регулирование цен. «Государственные компании стоят и не поднимают цену, а опт уже достаточно высоко поднялся – например, по дизельному топливу за последние три недели больше трёх тысяч за тонну», – отметил он. В результате маржинальная разница – то есть разница между выручкой от продажи топлива и издержками – становится очень маленькой, и малому и среднему бизнесу сложнее выживать. Эксперт

## Правительство уже пыталось остановить цены на топливо. В результате экспорт стал выгоднее продаж на внутренний рынок и в стране возник дефицит бензина

лённая, и надежды инвесторов и нефтяных компаний на большую прозрачность и предсказуемость в этом важнейшем вопросе не оправдались. Ясно одно – будет сделано всё для того, чтобы цены на бензин росли более умеренными темпами и дефицита бензина не возникало. Нефтяным компаниям придётся жертвовать рентабельностью на благо более умеренных темпов роста инфляции в стране», – констатирует эксперт.

Председатель совета директоров Московского межрегионального нефтяного союза Юрий Зуев отметил, что необходимо уточнить, в каком сегменте собираются контро-

считает, что нужно регулировать именно эту разницу для того, чтобы те предприятия, которые закупают топливо оптом, могли воспользоваться своим преимуществом. Кроме того, чтобы не допустить очередного топливного кризиса, Зуев полагает необходимым применять комплексные меры контроля компаний. «Если регулировать, то надо регулировать от начала до конца: и маржинальную разницу, и обеспечение регионов в достаточном количестве нефтепродуктами. Должны быть какие-то балансовые задания в этом случае, полностью плановая работа», – считает эксперт.

ГАЛИНА ЗИНЧЕНКО

## БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ

## Старики выходят в онлайн

Участники конкурса «Связь поколений» создают пожилым площадки для общения

ВАШИ БАБУШКИ И ДЕДУШКИ ЗНАЮТ, ЧТО ТАКОЕ СКАЙП? ПРЕДСТАВИТЕЛИ СТАРШЕГО ПОКОЛЕНИЯ ЧАСТО БОЯТСЯ ПОДТОПИТЬ К КОМПЬЮТЕРУ, А УЖ НАЙТИ НЕОБХОДИМУЮ ИНФОРМАЦИЮ ТЕМ БОЛЕЕ НЕ МОГУТ. ПРИЗЁРЫ КОНКУРСА «СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ», ИТОГИ КОТОРОГО ПОДВОДИЛИСЬ ВО ВТОРНИК, ЗНАЮТ, КАК ИСПРАВИТЬ СИТУАЦИЮ.

На 40 площадках Ассоциации инвалидов, ветеранов и блокадников Санкт-Петербурга молодые активисты реализуют два проекта: «ВнуЧАТ» (занял 1-е место) и «Бабушка-онлайн» – бабушка-онлайн» (3-е место). 218 волонтеров уже помогли 7400 пенсионерам освоить азы компьютерной грамотности.

«Мы организовали работу так, чтобы на уроках, когда бабушки и дедушки осваивают скайп, им внезапно могли позвонить известные артисты и поговорить. Представляете их удивление! Наши бабушек так захватывает беседа с ними, что они потом думают, будто сидели с артистом рядом и угощали его пирожками», – рассказала «Гудку» руководитель клуба добровольцев «ВнуЧАТ» Мадина Дзугулова.

Работу питерцев, которая действительно связывает и сближает поколения, особо оценили в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – фонд вы-



ФОТО: СЕРГЕЙ ДОНЦОВ

МОЛОДЫЕ УЧАСТНИКИ КОНКУРСА ХОТЯТ ИЗМЕНИТЬ ЖИЗНЬ СТАРШИХ

ступает генеральным партнёром конкурса. А проводит «Связь поколений» Молодёжная общественная палата Комиссии по защите здоровья нации. По словам первого заместителя руководителя палаты Максима Шишкина, жюри было очень сложно выбрать лучших, потому что все проекты вызывают уважение.

Всего было заявлено 60 работ, в итоге 15 из них стали призёрами в пяти номинациях: «Образовательные программы», «Волонтерская помощь», «Спортивно-оздоровительный проект», «Культурно-развлекательное мероприятие», «Социально ответственное СМИ». Ещё семь проектов получили дипломы.

Самой малочисленной номи-

нацией оказались спортивно-оздоровительные проекты – здесь было представлено всего три участника. «Ребята делают много интернет-проектов, которые, безусловно, важны. Но ещё большее значение имеет волонтерская помощь, когда люди приходят к старикам, ухаживают за ними. Хотелось бы увеличить количество именно таких проектов», – пожелала участникам начальник департамента общественных связей Пенсионного фонда РФ Маргарита Нагога.

В качестве примеров таких проектов можно назвать работу региональной общественной организации помощи одиноким, больным и престарелым гражданам «Хесед-Хама»: волонтеры

здесь активно используют оздоровительные методики и реально помогают старикам в улучшении памяти. Или проект Университета пожилых «Серебряный возраст», занявший второе место. «Наши слушатели – люди старше 55 лет. С одной стороны, мы обучаем их методикам поддержания своего здоровья, с другой – они выступают в роли волонтеров, оказывают помощь в качестве сиделок. От одиноких людей поступает много положительных отзывов после нашей помощи», – рассказала Марина Ялышева, исполнительный директор Университета пожилых.

– Конкурс проводится уже второй раз, и в этом году не только увеличилось количество регионов, которые приняли участие, но и выросло качество работ, – говорит Максим Шишкин. – С освоением Интернета для пожилого человека открывается совершенно другой мир общения, но проекты, связанные со здоровым образом жизни и досугом, не менее значимы. В Китае пожилые люди выходят в парки: поют караоке и танцуют. У нас пока такого нет. Но с появлением нашего конкурса и реализацией такого количества проектов для пожилых россиян появляется надежда, что эта ситуация скоро изменится.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА



Лёгкая атлетика

Покорение Чикаго

Российка 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 рекорсменка мира Пола 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 кениец 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 Ванджиру.

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 Москалюк (до 78 кг) и Теа 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 Теа Донгузашвили, которая рассчитывает в следующем году выступить уже на третьей своей Олимпиаде. Она одержала чистую победу над итальянкой Тангорре, досрочно завершила четвертьфинальную схватку с украинкой Киндзерской, а в полуфинале победила турчанку Кожатурк. В поединке за «золото» Теа 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 Теа. 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 Пшмахов (до 81 кг). «Серебро» – у Мурата Гасиева (до 90 кг). Третьи места 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. – И я просто счастлив, что завершил его на победной ноте». С учётом прошедшей в Пекине многодневки на шоссе Международной союз велосипедистов (UCI) опубликовал очередной рейтинг. В командном зачёте лидерство по-прежнему сохраняет бельгийская Omega Pharma-Lotto, «Катюша» занимает 12-е место.

Владимир Суетин

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 того, 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 очередном матче.

Но на этот раз всё обошлось без сюрпризов. Наши футболисты решили не вползти, как это бывало прежде, а вернуться 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 Аноков, 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 команде только на пользу. И голы забивали на любой вкус. Особо стоит отметить Алана Дзагоева, 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-

Считаю, что мы по праву заслужили

первое место в группе. Надеюсь,

что теперь критики в адрес сборной

станет меньше

мотива», ныне выступающий за английский «Эвертон», Динияр Билялетдинов.

– 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,

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 Иттуральде Гонсалеса, сыграл рукой. Но дело в том, что за мгновение до этого ирландец Кокс, наносивший удар, также

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 стыковым матч ЧМ-2010 против французоз: 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.

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

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, занимавших 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 забрала 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

Хоккей

Ждём перемен

«МЕТАЛЛУРГ» ВОЗЛАГАЕТ НА НОВОГО ТРЕНЕРА БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ

В командах КХЛ состоялась первая тренерская отставка. Президент магнитогорского «Металлурга» Виктор Рашинов по согласию сторон расторг контракт с Александром Барковым, при котором «СТАЛЕВАРЫ» в 10 матчах «РЕГУЛЯРКИ» набрали всего 12 очков. Новым главным тренером команды назначен Фёдор Канарейкин.

По неофициальной информации, боссы «Металлурга» рассматривали четыре кандидатуры на этот пост, включая и экс-тренера сборной Вячеслава Быкова. Но в итоге выбрали именно Фёдора Канарейкина. Вспомнив, очевидно, о том, что в сезоне-2006/07 этот специалист не только привёл в чувство терпящий тогда бедствие «Металлург» (до Фёдора Канарейкина с командой работал канадец Дэйв Кинг), но и выиграл с ним затем золотые медали чемпионата. Смена рулевого, между тем, ожидаемого результата пока не принесла. В первом матче под руководством нового наставника «сталева-ры» уступили у себя дома московскому «Динамо» – 5:6. И после 11 игр «Металлург» в дивизионе Харламова по-прежнему занимает скромное для топ-команды КХЛ четвёртое место.

На послематчевой пресс-конференции среди причин поражения новый тренер назвал грубые ошибки в позиционной обороне и слабую готовность клуба. При этом болельщиков «сталева-ры» он призвал набраться терпения и пообещал, что уже в ближайшее время постарается выправить ситуацию. В этом, кстати, его поддержал и форвард «Магнитки» Максим Спиридонов, отметивший, что при новом наставнике клуб будет двигаться в правильном направлении.

После очередных матчей первую строчку в турнирной таблице в дивизионе Боброва занимает московское «Динамо». В дивизионе Харламова лидирует «Ак Барс», в дивизионе Чернышёва – «Амур», в дивизионе Тарасова – минское «Динамо».

Владимир Суетин

Баскетбол

Неудачный дебют

«ЛОКОМОТИВ-КУБАНЬ» НАЧАЛ С ПОРАЖЕНИЯ В ЕДИНОЙ ЛИГЕ ВТБ

В первом матче группового этапа железнодорожники уступили в Краснодаре литовскому клубу «Летувос Ритас».

Первый матч «Локомотива-Кубань» в Единой лиге ВТБ, в которой играют сильнейшие клубы Восточной Европы, стал для Краснодара большим событием. Впервые, этой игрой «Локо», по сути, открывал сезон. Во-вторых, игру краснодарцы проводили на новой арене «Баскет-Холл», вмещающей 7500 зрителей. Болельщики заполнили трибуны почти до отказа, а матчу предшествовала торжественная церемония открытия. Болельщиков и участников встречи приветствовали директор Единой лиги Андрей Широков и генеральный директор «Локомотива-Кубань» Андрей Ведищев. Увы, порадовать своих поклонников баскетболисты «Локо» на этот раз не смогли.

В первой половине матча гости лидировали. И на большой перерыв команды ушли при счёте 42:38 в пользу «Ритас». Уже в третьей четверти гости повели в счёте 9 очков. В четвёртой десятиминутке «Летувос Ритас» сумел сдержать атакующий напор хозяев, и, как только «Локо» немного сокращал разрыв в счёте, баскетболисты из Вильнюса быстро восстанавливали преимущество. На последней минуте матча «Локомотив-Кубань» вновь сократил отставание до 6 очков, однако большего добиться не удалось. Итог – 78:71 в пользу гостей.

Самыми результативными игроками в составе «Локомотива-Кубань» стали Лайонел Чалмерс и Григорий Шуховцов, набравшие по 15 очков. В составе гостей уверенно смотрелся Горан Йеретин, который в прошлом сезоне выступал за краснодарский клуб. Следующий матч в Единой лиге ВТБ железнодорожники проведут 15 октября также в Краснодаре против польского «Ассеко Проком».

Роман Вишнёв

Кроссворд

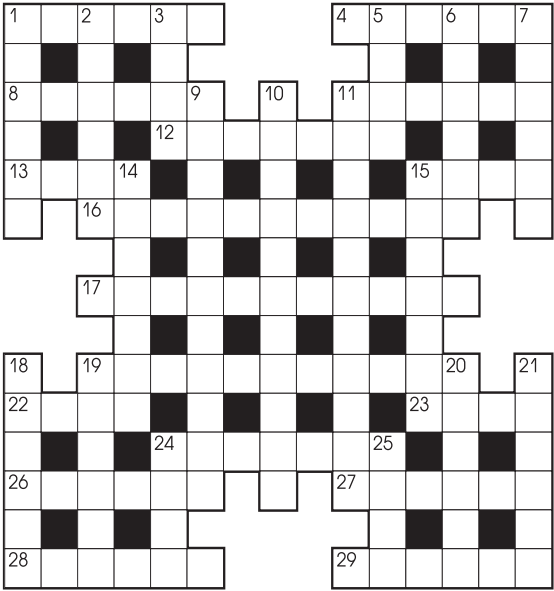
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Блины на палочке, которыми кормится тяжёлоатлет. 4. «Скоростная» точка общепита. 8. Жрец-прорицатель у древних народов. 11. Бывает автомобильная и тюремная. 12. План увольнения царя, разработанный свитой. 13. Топливо, используемое в производстве чугуна. 15. Металл, обязательно присутствующий в бронзе. 16. Рисунок «себя, любимого». 17. Он получает весь навар и до, и после приговора суда. 19. Отправка своего министра в урну. 22. Хлыст с твёрдым характером. 23. Листопадное дерево (его древесина иногда имеет рисунок «птичий глаз»). 24. Гриб, который мы едим, а черви нет. 26. В какой стране расплавляются «рыцарскими доспехами»? 27. Мелкая морская рыба рода сельдей. 28. Участник боя быков в Испании. 29. Город, носивший «фамилию» Куйбышев.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Превращение дырявых носков в произведение декоративно-прикладного искусства. 2. Национальность Шахерзады. 3. Молчаливый «пассажир» фуры. 5. Его неудачный полёт к солнцу надолго затормозил развитие авиации. 6. Благоговейное дрожание. 7. Толстая мягкая лепёшка из пшеничной муки. 9. Помещение для проведения опытов. 10. «Красная шапочка» под деревом. 11. Талон на бесплатное посещение спектакля, концерта. 14. Комок ступившейся жидкости. 15. Именно её заставлял угадывать телеведущий Валдис Пельш. 18. Синтетический дублёр сахара. 19. Единица площади, в сто раз большая сотки. 20. «Старосветская» старушка на карте мира. 21. Масляная, акварельная, эмалевая. 24. Двойная норма соображения на троих. 25. «Шейное украшение» из рассказа А.П. Чехова.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 12 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

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

ПО ВЕРТИКАЛИ:

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