

## 2. | ПРОБЛЕМА

В Казахстане отсутствует программа сбалансированной эксплуатации зерновозов

14 апреля 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.GUDOK.RU)  
четверг [www.GUDOK.INFO](http://www.GUDOK.INFO)  
№ 62 (24782) E-MAIL:[GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

## 3. | ЗДОРОВЬЕ

На Красноярской стартовал новый старый проект – производственная гимнастика



## 4. | Куйбышевская

Завершена наладка автоматизированной системы комплексного эмуляирования движения с составлением прогнозов

## 7. | ЮБИЛЕЙ

ОАО «РЖД» провело смотр детских рисунков и поддержало международный творческий конкурс «Юрий Гагарин»

## | От РЕДАКЦИИ

## Только вперёд

Нужно возродить инвентарный парк грузовых вагонов в ОАО «РЖД» – такое предложение выдвинул на недавнем Евразийском транспортно-логистическом форуме представитель одной из крупных промышленных компаний. Желание грузовладельца понятно: он хотел бы продавать свою продукцию по рыночным ценам, а покупать транспортную услугу по гостарифам.

Вообще-то существующая правовая база отнюдь не запрещает ОАО «РЖД» владеть грузовыми вагонами, хотя действительно обязывает использовать их только по ставкам Прейскуранта 10-01.

Но кому будет выгодно, если в самом деле сегодня повернуть реформу вспять и возродить инвентарь? ОАО «РЖД» от такой меры светят лишь неприятности. Ставки вагонной составляющей Прейскуранта 10-01 безнадёжно устарели и не отражают ни затрат, ни спроса. Работать по ним – нести заведомый убыток. Но если ФСТ всё же войдёт в положение и существенно их увеличит, то частные операторы не замедлят гибко отреагировать и установить более конкурентоспособную цену, а значит, инвентарный парк начнёт простиивать. Сплошные потери.

Но и грузовладелец при этом ничего не выигрывает. С повышением цены дешёвого вагона он не получит. Более того, если для лучшей управляемости ситуацией не чисть, а весь подвижной состав отправить опять в разряд инвентарного, то грузовладелец не получит не только дешёвого, а вообще никакого вагона. Ведь и теоретически, и практически давно доказано, что перевод товара или услуги на регулируемые цены порождает неизбежный дефицит и необходимость фондирования, то есть ручного распределения, этих продуктов. Возможно, так называемым аффилированным структурам что-то будет перепадать, но только не всем желающим. Что же придётся делать грузовладельцу? Да либо покупать собственные вагоны, либо обращаться к тому, кто уже купил и предлагает их под погрузку. Вот мы и возвратились в начальную точку реформы. Так стоит ли тогда поворачивать историю?

Нет, конечно. Наоборот, в вопросах управления приватными парками надо идти не назад, а вперёд, обновляя правовую базу и применяя современные инструменты. Нужны новые правила перевозок, особенно в части порожнего пробега, унификация тарифов, создание вагонной биржи, применение агентских договоров, консолидация операторского бизнеса и т.д. Всё это предусматривается в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок.

## ЦИФРА ДНЯ

# 3,45 млн

тонн – именно столько должна составить во II квартале среднесуточная погрузка на сети РЖД. К концу года компания должна быть полностью готова обеспечить ежесуточную погрузку в среднем в 3 млн 600 тыс. тонн.

## Блиц

## Юридическая база

Для обеспечения безопасности пассажиров в нашей стране нужно принять ряд законов



Александр Скляр,  
замначальника  
Управления  
организации  
борьбы  
с преступностью  
на транспорте  
МВД России

Транспортная полиция подготовила предложения для расширения правовой базы в сфере обеспечения безопасности пассажиров.

– Александр Леонидович, какой именно юридической базы вам не хватает сегодня?

– До сих пор не приняты нормативные документы, регламентирующие порядок досмотра всех лиц, приходящих на территории объектов транспорта. Законодательно не определены процедуры личного осмотра пассажиров, входящих на вокзалы, в аэропорты и на другие объекты транспортной инфраструктуры. Хотя задача такая перед сотрудниками полиции поставлена.

– Какие меры вы принимаете для решения этих вопросов?

– Специалисты нашего Управления организаций борьбы с преступностью на транспорте уже подготовили соответствующие поправки в законы, которые, как мы ожидаем, будут приняты Госдумой в ближайшее время. Они облегчат процесс контроля багажа пассажиров, личного досмотра граждан и другие процедуры, которые сейчас не прописаны в официальных документах.

Кроме того, полицейские смогут пользоваться единой базой, содержащей данные о пассажирах различных видов транспорта. Это позволит своевременно выявлять подозрительных лиц, а также устанавливать граждан, находящихся в розыске или числящихся без вести пропавшими.

Также будут решены вопросы взаимодействия транспортной полиции с частными охранными структурами, работающими на различных объектах инфраструктуры. Например, в Москве подготовлен закон о разрешении сотрудникам ЧОПов досматривать пассажиров общественного транспорта в случае необходимости.

Все эти меры позволят повысить уровень обеспечения безопасности граждан на общественном транспорте, в том числе и на железнодорожном.

БЕСЕДОВАЛ  
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

## ВЛАСТЬ

# Работа по модели

ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП РЕФОРМИРОВАНИЯ ПОЛУЧИЛ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ



Фото: Илья ГОРЯЧКО

ВЧЕРА ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА СЕРГЕЯ ИВАНОВА ОДОБРИЛА В ЦЕЛОМ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2015 ГОДА.

Правительство определило, кто и куда поведёт локомотив железнодорожной реформы дальше

В третьем определяются мероприятия реформы в области тарифного регулирования. Здесь необходимо ввести в действие тарифы на услуги инфраструктуры, провести унификацию тарифов 2-го и 3-го разделов Прейскуранта 10-01, а также на порожний пробег, дерегулировать рынок в конкурентных сегментах, создать гибкий тарифный коридор для перевозчиков.

И, наконец, последний раздел предполагает оценку эффективности преобразований.

Ведомства, которые определены исполнителями этих поручений, уже начали работу.

Как сообщила заместитель начальника Управления контроля транспорта и связи ФАС Светлана Зиновьева, разработаны поправки в закон «О естественных монополиях», которые разрешают субъектам рынка использовать методику определения доходности на инвестированный капитал, а также определяют порядок долгосрочного тарифного регулирования. Кроме того, уже готовы и изменения в Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре.

«Унификацию грузовых железнодорожных тарифов мы закончим к концу года, – сообщил «Гудку» начальник Управления регулирования транспорта ФСТ Виктор Квитко. – Работа по унификации порожнего пробега осложняется адаптацией тарифной системы к условиям Единого экономического пространства. Уже с начала 2013 года отменяются исключительные тарифы на железнодорожные перевозки в России, Белоруссии и Казахстане».

Между тем некоторые разногласия по плану остаются. В частности, ОАО «РЖД» пока не согласно с ФАС по поводу регламента взаимодействия между РЖД, ПГК и ВГК. РЖД настаивают, чтобы поведенческие условия, выданные ФАС, носили временный характер, поскольку после продажи контрольного пакета в ПГК, компания перестаёт быть монополистом в сфере владения грузовыми вагонами.

Как сообщили в аппарате правительства, по итогам заседания комиссии Сергеем Ивановым был дан ряд поручений, которые урегулируют спорные моменты.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

## ПЕРЕВОЗКИ

## Электрички отменяются

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ

Власти Челябинской области направили во все муниципальные образования предложения об увеличении автомобильного движения с тем, чтобы сократить железнодорожное сообщение.

В правительстве области создаётся комиссия, которая пересмотрит маршрутную сеть пригородного движения в регионе. Её первое заседание состоится уже в апреле.

Первое предложение, которое уже родилось в недрах министерства, – отказаться от всех маршрутов электропоездов (а их восемь) от Кропачёва (ЮУЖД) до Аши (КБЖД). Этот участок обслуживает ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (БППК).

Этот участок обслуживает ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (БППК). В марте, по представленным расчётам, только за один месяц её убытки составили 4,5 млн руб. Выпадающие доходы другого перевозчика, ОАО «Свердловская



С ЭЛЕКТРИЧЕК ПАССАЖИРОВ ПЫТАЮТСЯ ПЕРЕСАДИТЬ В АВТОБУСЫ

пригородная компания», на которое приходится основная часть пригородных перевозок в Челябинской области, и того же – 120,1 млн руб.

«Для обеспечения безубыточной работы обеих компаний финансирование из областного бюджета должно составить около 1,5 млрд руб., а у нас на

таться с перевозчиками и взять на себя половину выпадающих доходов операторов. Ещё в ноябре прошлого года, учитывая недостаточность средств, предусмотренных областным бюджетом, губернатор Челябинской области Михаил Юрьевич направил в Минфин письмо с предложением о включении в проект федерального бюджета на 2011 год дополнительных целевых субвенций для области. До настоящего времени решения о выделении региону дополнительных средств не поступило.

В такой ситуации администрация области могла бы пойти на изменение тарифа.

Но за последние годы он возрос более чем в два раза. Это повлияло на снижение количества пассажиров и определило развитие обслуживания населения автомобильным транспортом.

>Окончание | 2

# 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

14 апреля 2011 года

четверг

№ 62 (24782)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

## Официально

### На законных основаниях

В связи с появлением в некоторых СМИ информации о незаконном сносе веерного депо Ленинградского вокзала пресс-служба ОАО «Российские железные дороги» заявила, что ОАО «РЖД» проводит снос части здания веерного депо на законных основаниях.

Для этого компании не требуется разрешение московской комиссии по сносу, так как оно необходимо только в случае проведения работ на землях города, а веерное депо находится на земле, являющейся федеральной собственностью. Поэтому вопрос сноса зданий на этой территории находится в компетенции балансодержателя, которым является ОАО «РЖД».

Кроме того, компания имеет документ, подтверждающий отказ Москомнаследия от признания здания памятником культуры.

Проект строительства 4-го главного пути на участке Москва – Крюково, в рамках которого ведётся демонтаж части веерного депо, одобрен Главгосэкспертизой РФ. Таким образом, ОАО «РЖД» проводит работы на законных основаниях. Строительство на участке Москва – Крюково направлено на увеличение объёмов пригородного сообщения на этом направлении.

## ПЕРЕВОЗКИ

### Электрички отменяются

>Начало | 1

«Нынешний тариф за одну зону в электропоездах составляет 14 руб. Но, по расчёту компаний, расходы по перевозке пассажиров составляют у Свердловской компании – 4,4 руб. за один километр, а у Башкортостанской – 11 руб. При этом безубыточный пригородный и междугородний тариф, применяемый предприятиями автомобильного транспорта, составляет 1,2–1,6 руб. за километр», – отмечает Валерий Усанов.

Экономически обоснованный БППК тариф – 110,5 руб. за одну зону, при этом пассажиры платят по утверждённому в Челябинской области тарифу – 14 руб.

«Область подвергает сомнению наши расчёты, – объясняет генеральный директор БППК Эдуард Гизитдинов. – Но затраты, которые несёт компания, одинаковы – везём мы семь человек или полный поезд. Мы платим за оказание услуг инфраструктуры, за аренду подвижного состава, содержим персонал, у нас есть обязательства. В Челябинской области компания имеет только расходы. За I квартал от неё не получено ни копейки». Если от области не будет поддержки, то компания просто не сможет обслуживать её территорию. «Экономически от потери этого участка компания не пострадает, а вот социальная ответственность за то, что население не получит железнодорожного транспортного обслуживания, в соответствии с законодательством останется за регионом», – добавляет Эдуард Гизитдинов.

«По нашим расчётам, чтобы заменить электрички автобусами, исходя из числа перевезённых по железной дороге пассажиров, необходимо 400 оборотных автобусных рейсов», – констатирует Валерий Усанов и признаётся, что быстро организовать такую сеть будет непросто, к тому же переход на автомобильный транспорт приведёт к ухудшению ситуации на дорогах.

Автотранспортные предприятия, перевозящие пассажиров в пригороде, дотации из областного бюджета не получают. Как сообщили в правительстве области, 26 млн руб. в нынешнем году выделены автопаркам лишь для перевозки лёгкой категории пассажиров на садово-дачных маршрутах. На перевозку садоводов-льготников электричками будет направлено 5 млн руб.

В Ашинском районе предложение об отмене пригородного движения не поддерживает. «Для многих электричка – единственное средство сообщения. На них люди ездят на работу. Не будет электричек – они могут потерять свои места и остануться без средств», – сказал «Гудку» начальник отдела по развитию инфраструктуры Ашинского муниципального района Эдуард Шалашов.

Как отмечает заместитель начальника службы предоставления услуг инфраструктуры Южно-Уральской дороги Анатолий Поздняков, если власти Челябинской области примут решение о сокращении числа электропоездов (а сейчас здесь ходят 54 пары поездов и пять рельсовых автобусов), то дорога потеряет пассажиров. Это усложнит и работу Южно-Уральской пригородной компании, которая уже создана и после получения лицензии, в середине года, приступит к перевозкам, сменив СПК.

Евгения Мусихина,

соб. корр. «Гудка»

Челябинск

## Справка «Гудка»

ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» работает на 57 маршрутах пригородных поездов в границах Башкирии, 22 – в Татарии, обслуживает участки железной дороги в Оренбургской и Челябинской областях.

## ПОГРУЗКА

# Ушла в Китай

РОССИЙСКИХ РЫБАКОВ ПЕРЕМАНИЛИ В ПОДНЕБЕСНУЮ



НАМЕТИВШИЙСЯ РОСТ ПОГРУЗКИ РЫБЫ НА ДВЖД В АПРЕЛЕ ПРИОСТАНОВИЛСЯ.

Начало года с точки зрения погрузки рыбы на ДВЖД складывалось весьма удачно. Как сообщил первый замначальника Дальневосточного территориального центра фурменно-транспортного обслуживания Алексей Лоншаков, за первый квартал в вагонах и рефконтейнерах было отправлено 152,7 тыс. тонн рыбной продукции. Рост к уровню прошлого года составил 11%.

В марте в порты Приморья по сравнению с прошлогодним периодом пришло рыбы, главным образом минтая (сейчас идёт минтавая путин), на 100 тыс. тонн больше. Это и привело к увеличению погрузки морепродуктов на таких крупных припортовых станциях, как Мыс Чуркин и Сухановка.

Однако с начала апреля тенденция стала меняться. «За 11 дней месяца рыбы мы грузим почти на четверть меньше от плана и чуть ниже прошлогоднего уровня», – уточнил

Добытый в Охотском море минтай абсолютно безопасен – за рыбой ведётся постоянный радиологический контроль

Алексей Лоншаков. Основная причина снижения погрузки связана с тем, что Китай поднял закупочные цены на минтай и отечественные промысловики частично переориентировали свои поставки с внутреннего рынка на экспорт. И заметную долю в поставках рыбы в КНР занимает как раз минтай. Кроме того, говорит Алексей Лоншаков, в связи с более активной отгрузкой рыбы в предыдущие месяцы произошло насыщение внутреннего рынка.

В Ассоциации добытчиков минтая отмечают, что промысловики готовы предоставлять информацию о радиологической чистоте продукции морского промысла, добываемой в Дальневосточном бассейне, в связи с ситуацией вокруг японских АЭС. Такая просьба исходит от традиционных и потенциальных покупателей.

«У наших партнёров вызывают обеспокоенность заявления нескольких экологических орга-

низаций Германии и Австрии о возможном радиационном заграждении минтая, добываемого в Охотском море», – поясняют в ассоциации.

Сейчас организованы исследования уровня радиации в районах промысла имеющихся на ряде судов приборами. К мониторингу подключены и силы Тихоокеанского научно-исследовательского института рыбного хозяйства (ТИНРО).

«Всесторонний анализ получаемой ФГУП «ТИНРО-Центр» и нашими судами информации позволяет с уверенностью сделать заключение об отсутствии радиоактивного загрязнения дальневосточных морей России и безопасности вылавливаемого здесь рыбного сырья по радиационным показателям», – заявляют в организации.

Сегодня радиологический контроль за рыбопродукцией идет в портах Владивостока и Находки.

Игнат Выгин

## ПАРК

# Сезон простоя

В КАЗАХСТАНЕ ОТСУТСТВУЕТ ПРОГРАММА СБАЛАНСИРОВАННОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗЕРНОВОЗОВ

Из-за отсутствия экспортного зерна Казахстана невостребованным простояивает четверть парка вагонов-зерновозов Национальной железнодорожной компании «Казахстанские железные дороги» (КТЖ).

В настоящее время на станциях КТЖ простояивают 1330 порожних зерновозов. Всего в инвентарном парке компании насчитывается 5221 зерновоз.

Простои объясняются снизившимися объёмами перевозок. В январе – марте 2011 года КТЖ обеспечена погрузка 1,006 млн тонн зерна, что на 45% меньше, чем в аналогичный период 2010 года, в том числе 431,4 тыс. тонн было отгружено на экспорт (-64%).

Как рассказал «Гудку» начальнику управления корпоративного развития «Казатомтранса» (грузовая «дочка» КТЖ) Серик Баймагамбетов, простой вагонов обусловлен также сезонностью перевозок зерна.

«Ситуация с простоем зерновозов на железных дорогах Казахстана повторяется ежегодно – с апреля по август. При этом компания не терпит убытков в связи с простоем зерновозов, поскольку они не занимают железнодорожные пути, а стоят

на тех станциях, где они понадобятся в период активизации перевозок зерна», – сказал он.

По мнению председателя исполнительного комитета Координационного транспортного совещания государства – участников СНГ Чингиза Измайлова, на ситуацию с простоем вагонов оказывают также влияние зерновые компании Казахстана.

«Зерновики с учётом Таможенного союза пытаются сыграть на ценах на зерно. Россия перестала поставлять зерно

Как рассказал «Гудку» управляющий директор по эксплуатационной работе «Казахстан темир жолы» Канат Альмагамбетов, в настоящее время в компании прорабатывается идея совместного использования зерновозов «Русагротранса» и «Казатомтранса». «Этот вопрос обсуждается с прошлого года, и пока не достигнуто определённых договорённостей, поскольку в нашем законодательстве жёсткие условия создания совместного предприятия с

Владельцы груза решили придержать поставки зерна и тем самым поднять на него цену.

на экспорт, вследствие чего у Казахстана появился на него большой спрос. Владельцы груза решили придержать поставки зерна и тем самым поднять на него цену. Это уже не транспортный вопрос, а экономики стран. КТЖ нужна программа эффективного использования парка зерновозов», – считает он.

Ранее КТЖ предлагали Министерству сельского хозяйства и зерновым трейдерам создать совместное предприятие, которое регулировало бы перевозки зерна по железной дороге.

Рина Мориц

## Соседи

# Забор – залог чистоты

В БОЛГАРИИ ПЫТАЮТСЯ ОГРАДИТЬ ПУТИ ОТ МУСОРА



БЫТОВЫЕ ОТХОДЫ ТОРМОЗЯТ БОЛГАРСКИЕ ПОЕЗДА

компании, будет вывезено более десяти тысяч кубометров мусора.

«Болгарские государственные железные дороги» совместно с администрацией Софии разработали несколько вариантов решения проблемы мусора, вплоть до строительства перерабатывающих заводов.

Планировалось даже приплачивать жителям, если они понесут отходы на пункты приёма, а не будут сваливать их у железнодорожного полотна. Но дешевле всего оказалось просто оградить сплошным забором рельсы, закрыв доступ на пути посторонним лицам.

Правда, обитатели самой Факультета под руководством местного пастора выражают протест против намеченного строительства.

Антон Кавашкин

## Справка «Гудка»

ОАО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» работает на 57 маршрутах пригородных поездов в границах Башкирии, 22 – в Татарии, обслуживает участки железной дороги в Оренбургской и Челябинской областях.

## ПЕРЕВОЗКИ

## Космическая задача

На Дальнем Востоке готовят фундамент для ракетных стартов

На дальневосточной дороге увеличится погрузка цементной продукции в связи с началом строительства космодрома Восточный. Начало строительства нового космодрома запланировано на лето 2011 года. Пусковой комплекс возведут в районе города Углегорск в Амурской области.

На строительстве будут использоваться стройматериалы российского производства. В том числе часть продукции пойдет со Спасского и Теллоозёрского цементных заводов, расположенных в Приморье и Еврейской автономной области, по железной дороге в вагонах Первой грузовой.

Перевозчик – Первая грузовая, отправитель – официальный дистрибутор заводов компании «ДВ-цемент».

«Согласно предварительной договоренности с грузоотправителем, общий объем поставок за два года составит около 1 млн тонн», – сообщила начальник сектора корпоративных коммуникаций Владивостокского филиала ПГК Дарья Алексеева.

Для дальневосточной магистрали, отмечают в Территориальном центре фирменного транспортного обслуживания, это достаточно серьезные объемы. Для сравнения, в прошлом году вся погрузка цемента на дороге составила более 730 тыс. тонн.

Всего в текущем году на строительство Восточного выделяется 3,6 млрд руб. Из них 1,6 млрд пойдет на первоочередные объекты космодрома, включая инфраструктуру, а также на подготовку рабочей документации.

По планам Роскосмоса предполагается, что первый запуск ракеты состоится в 2015 году. А с 2018-го со стартового комплекса планируется отправлять пилотируемые космические аппараты.

После 2020 года, по предварительным расчётам, примерно 45% запусков будет производиться с Восточного, 44% – с Плещеева и 1% – с Байконура. Как отмечают в Роскосмосе, преимущества Восточного в близости железнодорожных и автомобильных дорог. Кроме того, начальный участок траектории ракеты-носителя здесь проходит не над густонаселенными районами.

Игнат Вьюгин

## ПРЕЦЕДЕНТ

## Пусть лежат

С места столкновения поездов в Эстонии вагоны до сих пор не убраны

**AS Eesti Raudtee** (Эстонская железная дорога, ER) в ожидании результатов расследования аварии с прошлого года не решается убрать пять полностью уничтоженных грузовых вагонов ОАО «Российские железные дороги».

Ещё 23 декабря 2010 года ночью в районе Аэгвийду столкнулись грузовой поезд российского формирования и электричка ER. Пустой пассажирский поезд протаранил локомотив грузового поезда, четыре порожних вагона перевернулись.

Следствие, проведённое департаментом технического надзора (ДТН) при Министерстве экономики и коммуникаций Эстонии, установило, что к аварии привело поведение машиниста электрички, который проигнорировал запрашивающий сигнал светофора станции

## ПРАКТИКА

## Масштабный набор

НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ ИЩЕТ СОТРУДНИКОВ В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВУЗАХ

После летней сессии 15 студентов Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) отправятся на практику в Германию, где будут работать в подразделениях концерна Siemens.

Вчера студенты УрГУПСа встретились с представителями немецкой компании. Из нескольких десятков желающих пройти практику за границей специалисты Siemens к концу мая отберут 15 лучших. Как признаётся немецкая сторона, такой масштабный набор практикантов пройдёт впервые. До этого Siemens ежегодно принимала на практику только по два студента из четырёх российских железнодорожных вузов, с которыми у компании заключены соглашения о сотрудничестве.

Желающих работать в Германии студентов будут оценивать по знанию немецкого языка, успеваемости и

аэгвийду и пренебрёг требованиями безопасности.

Как рассказал «Гудку» пресс-секретарь ER Урмас Глазе, первоначально следы столкновения не убирали в связи с тем, что ДТН вёл расследование. Но, поскольку для страховой компании недостаточно заключения департамента, расследование сейчас ведёт полиция Эстонии. «Если мы пойдём и сами уберём оттуда эти вагоны, то может получиться, что мы нарушим закон, поскольку речь идёт о чужом имуществе. Также нельзя быть уверенным в том, что если мы уберём место происшествия, нам кто-нибудь за это заплатит», – сказал он.

По его словам, страховой компании важно точно установить виновника происшествия, поскольку от этого будет зависеть, в какой мере будет выплачена ER компенсация за ущерб.

Сделанной ими научной работе. «Но самое главное – это, конечно, желание работать. Нам да и вам тоже неинтересно организовывать просто экскурсию для студентов, они должны принести и себе, и компании какую-то пользу», – объяснил директор подразделения «Мобильность» концерна Siemens в России Рольф Эштайн. Он отметил, что специальных подразделений, работающих с практикантами, в концерне нет. Российские учащиеся по несколько человек, в зависимости от их специализации, будут закрепляться за различными конструкторскими бюро и цехами.

В дальнейшем студентов, аспирантов и преподавателей вуза руководство концерна планирует приглашать на работу в совместные российско-германские предприятия. Как объяснил Рольф Эштайн, в настоящее время ведутся переговоры по созданию

СП для производства электропоездов Desiro в России. Новое производство потребует более 1200 специалистов – инженеров, логистов, менеджеров.

«Когда создавалось СП «Уральские локомотивы», производящее электропоезда 23С6, на него пришел уже сложившийся коллектив Уральского завода железнодорожного машиностроения. Однако новое производство потребует новых специалистов. Мы планируем до 2013 года подобрать хотя бы 200 из них в Уральском университете», – рассказал Рольф Эштайн.

«Я хочу попасть на практику. Возможно, потом останься работать в компании. Сейчас учю немецкий язык», – рассказал студент четвёртого курса электромеханического факультета УрГУПС Алексей Власов.

Вера Морозова,  
соб. корр. «Гудка»  
Екатеринбург

«Количество магазинов, принимающих карты, стремительно увеличивается, и расплачиваться картами намного удобнее и безопаснее, чем наличными», – отмечает Михаил Чамров.

Новая карта – полноценный платежный инструмент, с её помощью удобно оплачивать покупки в торговых точках, сети Интернет. Эти карты международной платежной системы принимают во всех торговых точках, оборудованных терминалами приёма безналичных платежей. «Количество магазинов, принимающих карты, стремительно увеличивается, и расплачиваться картами намного удобнее и безопаснее, чем наличными», – отмечает Михаил Чамров. – К тому же, используя карту в расчётах, клиент может постоянно контролировать свои средства и с помощью услуги «SMS-информирование» точно знать остаток на счету после каждой операции». Услуга информирования с помощью SMS-сообщений уже подключена к новой карте, и после каждой расходной операции клиент будет получать сообщение-отчёт об операции и остатке на счёте.

Кроме оплаты покупок в магазинах, новую карту удобно использовать для

платежей за различные услуги. Карта выпускается с уже подключённой услугой «Интернет-банка», которая позволяет отслеживать состояние счёта и проводить безналичные платежи по различным направлениям. В Интернет-банке, например, можно оплатить услуги мобильной и стационарной связи, коммунальные услуги, штрафы ГИБДД, пополнить топливную карту, а также многое другое.

Теперь клиенты ТрансКредитБанка получают именно ту карту, которая им наиболее подходит, – при выпуске карты банк учитывает доходы клиента. В зависимости от размера зарплаты банк выпустит карту Maestro, классическую или Gold. При этом, независимо от уровня карты, её обслуживание будет бесплатным для клиента.

Новую карту и все доступные по ней услуги теперь будет очень просто полу-

чить, кроме того, она станет своеобразным пропуском к большинству услуг банка. Теперь клиент подписьт только анкету о присоединении к колективному договору о комплексном банковском обслуживании. Эта схема позволяет банку централизовать предложение различных услуг, а клиенту не придётся подписывать отдельные документы на подключение каждой опции.

Новые карты ТрансКредитБанка будут выпускать своим клиентам постепенно – клиенты, срок действия карты у которых истёк, получат новую карту в рамках перевыпуска. Новые клиенты банка сразу получат обновлённую карту. В течение полутора лет все 1,7 млн действующих карт ТрансКредитБанка будут заменены на новые карты.

Мария Карпова

## Забота

## Не отходя от мониторов

ЗАРЯДКА УВЕЛИЧИВАЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА И ВНИМАНИЕ

На Красноярской дороге стартовал новый старый проект – производственная гимнастика.

С сегодняшнего дня каждое утро ровно в 10.45 на мониторах офисных компьютеров работников КрЖД вместо цифр, отчётов и планов перевозок будет появляться симпатичный инструктор по фитнесу.

Вместе с ней в течение десяти минут железнодорожникам придётся повторять нехитрый курс производственной гимнастики. Кстати, уклониться от зарядки и закрыть программу не получится.

Как пояснил «Гудку» начальник службы корпоративной информации Андрей Щелканов, программа начинает работать на всех компьютерах одновременно и закрывается только после окончания физминутки.

Идея проводить производственную гимнастику принадлежит сотрудникам Дирекции социальной сферы Красноярской дороги.

– Кому-то это, может быть, напомнит старые добрые советские времена, когда из радиоприёмников раздавался бодрый фортепианный наигрыш и команды: «Ноги на ширине плеч! Колени повыше! Ра! Ра! Три! Бодрее, товарищи!» – говорит заместитель начальника Дирекции социальной сферы КрЖД Валерий Пчелинцев. – Но сегодня производственная гимнастика – это не ностальгия по советскому прошлому, а, как и тогда, необходимость. Ведь сейчас большая часть сотрудников магистрали ведёт малоподвижный образ жизни. Постоянное сидение за столом, работа с документами и за компьютером лишают человека физической активности. Как результат – плохое настроение, высокая утомляемость, следовательно, и плохая работоспособность. Лекарством от этого и должна стать наша утренняя зарядка.

Тренировать по утрам железнодорожников доверили председателю Красноярской федерации фитнеса и аэробики Елене Крамариной.

Специальная группа, в которую вошли медики, спортсмены и инструкторы по фитнесу, разработала десять комплексов упражнений производственной гимнастики.



– Каждый месяц упражнения будут разные, – поясняет Валерий Пчелинцев.

– Комплекс не сложный и не требует большой физической нагрузки. Ведь мы не ставим сверхзадачи – убрать лишний вес или привести коллег в спортивную форму. Для нас главное снять усталость, дать расслабиться и отдохнуть мозговым центрам.

За производственными заботами легко забыть о собственном здоровье

– Заниматься нужно как раз без лишнего фанатизма, учитывая, что спортивная одежда и душ отсутствуют, – поясняет Валерий Пчелинцев. – Разминка на рабочем месте в состоянии развеять апатию, а тело спасти от застоя в мышцах и окостенения.

**Производственная гимнастика – не ностальгия по советскому прошлому, а необходимость. Ведь многие сотрудники ведут малоподвижный образ жизни**

А это возможно, как уверяют специалисты, только при смене рода деятельности. И строгие офисные костюмы, и туфли на шпильках не должны стать преградой перед простыми поворотами головы влево-вправо и наклонами туловища.

На дороге к утренней подзарядке пока относятся с осторожностью.

– Конечно, дело нужное, – говорит заместитель начальника отдела перспективного развития новой техники КрЖД Дмитрий Голубев. – Надо попробовать.

Может, при напряжённом рабочем ритме это и будет хорошей разрядкой. Только бы в спортивный процесс подключились все сотрудники, невзирая на возраст и занимаемую должность.

Медики же за такое начинание железнодорожниковолосуют двумя руками.

– Не менее трети всех болезней опорно-двигательной системы связаны с заболеванием позвоночника. Причина – сидячий образ жизни, – говорит заведующая физиотерапевтическим отделением поликлиники №1 Татьяна Коробкова. – Но гиподинамия способствует ещё и развитию таких заболеваний, как ишемическая болезнь сердца, инфаркт миокарда, инсульт. И чтобы избежать этого, нужно больше двигаться. И поэтому даже короткая физминутка дарует организму силы и продлевает жизнь.

Олеся Мизинко,  
соб. корр. «Гудка»  
Красноярск

## Личные финансы

## Карта возможностей

ТрансКредитБанк предлагает новый пакет услуг участникам зарплатных проектов

Железнодорожники стали получать новые зарплатные карты ТрансКредитБанка с расширенными возможностями. Такими картами очень удобно оплачивать покупки в магазинах, услуги с помощью банкоматов, а также осуществлять платежи в Интернет-банке, который уже подключен к карте. Кроме того, держатель карты всегда может контролировать свои средства с помощью услуги «SMS-информирование», которая в первые три месяца предоставляется бесплатно.



Этой весной железнодорожники взамен отслуживших зарплатных карт ТрансКредитбанка стали получать карточки с новым дизайном и дополнительными возможностями. Дело в том, что банк полностью пересмотрел один из основных розничных продуктов – зарплатную карту, чтобы сделать её более функциональной и удобной для клиента. Клиент получает не просто карту, а целый пакет услуг, удобный и понятный в использовании, – рассказывает директор департамента продуктов и маркетинга ТрансКредитБанка Михаил Чамров.

– Зарплатная карта станет базой для различных дополнительных услуг, которые со временем будут появляться в нашем банке».

Новая карта – полноценный платежный инструмент, с её помощью удобно оплачивать покупки в торговых точках, сети Интернет. Эти карты международной платежной системы принимают во всех торговых точках, оборудованных терминалами приёма безналичных платежей. «Количество магазинов, принимающих карты, стремительно увеличивается, и расплачиваться картами намного удобнее и безопаснее, чем наличными», – отмечает Михаил Чамров. – К тому же, используя карту в расчётах, клиент может постоянно контролировать свои средства и с помощью услуги «SMS-информирование» точно знать остаток на счету после каждой операции». Услуга информирования с помощью SMS-сообщений уже подключена к новой карте, и после каждой расходной операции клиент будет получать сообщение-отчёт об операции и остатке на счёте.

Новую карту и все доступные по ней услуги теперь будет очень просто полу-

чить, кроме того, она станет своеобразным пропуском к большинству услуг банка. Теперь клиент подписьт только анкету о присоединении к колективному договору о комплексном банковском обслуживании. Эта схема позволяет банку централизовать предложение различных услуг, а клиенту не придётся подписывать отдельные документы на подключение каждой опции.

Новые карты ТрансКредитБанка будут выпускать своим клиентам постепенно – клиенты, срок действия карты у которых истёк, получат новую карту в рамках перевыпуска. Новые клиенты банка сразу получат обновлённую карту. В течение полутора лет все 1,7 млн действующих карт ТрансКредитБанка будут заменены на новые карты.

Мария

## Соседи

# Прививают пунктуальность

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА

ВСЁ ЧАЩЕ ПРИХОДЯТ ПО РАСПИСАНИЮ

После введения с 1 октября прошлого года штрафных санкций для железнодорожных администраций СНГ за несвоевременное прибытие международных пассажирских поездов на погранстанции количество их опозданий из Казахстана в Россию значительно сократилось.

«В минувшем марте из 101 пассажирского поезда только 14 пришли на Приволжскую из Казахстана с опозданием свыше 30 мин. А в прошлом году за месяц с аналогичной задержкой поступили 66 поездов из 134», – говорит заместитель начальника службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях Приволжской магистрали Александр Гусев.

Такого снижения дорога не могла добиться долгие годы. Обеспечивая ввод в график опоздавших поездов, магистраль несла дополнительные эксплуатационные расходы, связанные с пережогом дизельного топлива и электроэнергии, потому что приходилось останавливать грузовые, пропуская опаздывающие пассажирские. Сокращался в пользу нагона времени и технологический процесс обработки транзитных пассажирских поездов, их быстро снабжали водой и осматривали.

Проблему с опозданиями международных поездов ощущали на себе и пригородные пассажиры. «Например, поезд Душанбе – Москва, прибывающий по графику в 3 часа ночи, как правило, опаздывал на 4–5 часов и заходил на станцию Волгоград-1 в час пик. Его приходилось «протискивать» между электропоездами. Пассажиры нервничали, опасаясь опоздать на работу», – уточняет Александр Гусев.

Кроме того, что поезда и так приходили на станцию с опозданием, нередко их задерживали больше положенного пограничный и таможенный контроль. Главные виновники такого положения дел – проводники и начальники прибывающих из Казахстана поездов. Они пропускали безбилетников, помогали перевозить незадекларированные и скрытые от таможенного оформления грузы. Вагоны были перенаселены, многие пассажиры не имели при себе документов. При этом в вагонах было слабое освещение, что очень усложняло работу пограничников», – говорит начальник станции Озинки Виктор Волхонский.

Железнодорожники двух стран не раз встречались, обсуждали проблему, разрабатывали меры. В прошлом году с апреля по май на Приволжской, Южно-Уральской и Западно-Сибирской дорогах составляли таблицы приёма и сдачи поездов, учитывающие количество опоздавших, определяли, кто чаще срывает графики. Однако проблему, хоть и не кардинально, всё же помогло решить Соглашение об экономической ответственности в виде штрафов



На работе контролирующих органов тоже положительно оказывается движение поездов по расписанию

в расписании положительно оказывается как на функционировании железнодорожной сети в целом, так и на морально-психологическом состоянии пассажиров. Все, как по команде, едут с документами, удостоверяющими личность. Документы правильно оформлены и подготовлены проводниками к моменту прибытия на пограничную станцию. Мы не теряем время на их сбор. А ведь ещё

соседней дороги. В свою очередь российский поезд задержался из-за нарушения работы рельсовых цепей. Всего же в январе на пунктах учёта – Тобольск, Илецк, Золотая Сопка и Петропавловск – отмечено 14 опозданий казахстанских поездов. Однако 13 задержек произошли из-за таможенных и пограничных проверок.

«Случаи задержек пассажирских поездов, поступающих из Казахстана, составили за I квартал 15% от всего поездопотока. В большинстве они связаны с работой таможенных служб», – отмечает и заместитель начальника

**Однако проблему, хоть и не кардинально, всё же помогло решить**

**Соглашение об экономической ответственности в виде штрафов**

**в размере 200 швейцарских франков за каждые полчаса задержки пассажирских поездов международного сообщения**

недавно был просто бардак», – говорит начальник отделения Пограничного управления ФСБ России по Саратовской и Самарской областям Николай Андрущенко.

Приволжская магистраль, по словам заместителя начальника диспетчерского центра управления перевозками дирекции управления движением Валерия Медведева, вздохнула с облегчением: теперь не надо ломать голову, как пропускать поезда, нагоняя время.

Улучшилась ситуация и на Южно-Уральской и Западно-Сибирской дорогах. Как отмечает заместитель начальника службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях Южно-Уральской Анатолий Поздняков в январе предъявлено НК «Казахстанские железные дороги» опоздание лишь одного поезда, которое случилось по вине поездной бригады

по инфраструктуре Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании Сергей Лобанов.

Контрольные органы не укладываются в нормативные 60 минут.

По словам вице-президента АО «Пассажирские перевозки» (национальный перевозчик Казахстана) Талгата Лесова, экономическая ответственность за опоздания дисциплинирует. «Стараемся работать по нулям. Но есть еще третья сторона, на которую повлиять мы не можем. Это пограничники и таможенники», – сказал Талгат Лесов.

Инга Быкова

Евгения Мусихина

Владимир Павлов,

собкоры «Гудка»

Саратов, Челябинск, Новосибирск

по инфраструктуре Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании Сергей Лобанов.

Контрольные органы не укладываются в нормативные 60 минут.

По словам вице-президента АО «Пассажирские перевозки» (национальный перевозчик Казахстана) Талгата Лесова, экономическая ответственность за опоздания дисциплинирует. «Стараемся работать по нулям. Но есть еще третья сторона, на которую повлиять мы не можем. Это пограничники и таможенники», – сказал Талгат Лесов.

Инга Быкова

Евгения Мусихина

Владимир Павлов,

собкоры «Гудка»

Саратов, Челябинск, Новосибирск

по инфраструктуре Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании Сергей Лобанов.

Контрольные органы не укладываются в нормативные 60 минут.

По словам вице-президента АО «Пассажирские перевозки» (национальный перевозчик Казахстана) Талгата Лесова, экономическая ответственность за опоздания дисциплинирует. «Стараемся работать по нулям. Но есть еще третья сторона, на которую повлиять мы не можем. Это пограничники и таможенники», – сказал Талгат Лесов.

Инга Быкова

Евгения Мусихина

Владимир Павлов,

собкоры «Гудка»

Саратов, Челябинск, Новосибирск

по инфраструктуре Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании Сергей Лобанов.

Контрольные органы не укладываются в нормативные 60 минут.

По словам вице-президента АО «Пассажирские перевозки» (национальный перевозчик Казахстана) Талгата Лесова, экономическая ответственность за опоздания дисциплинирует. «Стараемся работать по нулям. Но есть еще третья сторона, на которую повлиять мы не можем. Это пограничники и таможенники», – сказал Талгат Лесов.

Инга Быкова

Евгения Мусихина

Владимир Павлов,

собкоры «Гудка»

Саратов, Челябинск, Новосибирск

## Технологии

## Заглянули за горизонт

Точный прогноз ситуации сократит потери в работе

На Куйбышевской дороге завершено опытное тестирование автоматизированной системы комплексного эмульсирования движения поездов и работы сортировочных станций с построением прогнозных графиков.

По словам проректора Самарского госуниверситета путей сообщения (СамГУПС) по информатизации и руководителя коллектива разработчиков Сергея Никищенко, система тестируется на одном из самых грузонапряжённых участков дороги Абдулино – Октябрьск и сортировочной станции Кинель. Она предназначена в первую очередь для диспетчерского аппарата.

«Разработка позволяет в едином комплексе строить совмещённые графики движения поездов и графики исполненной работы станций вместе с прогнозными графиками движения поездов на диспетчерском участке и работы сортировочной станции. По сути, всего диспетчерского участка и целого полигона», – говорит Сергей Никищенко.

С помощью автоматизированной системы можно прогнозировать продвижение поездов, их сортировку, исполненную работу и принимать решения в



ФОТО: ГАВРИЛОВА МАРИЯ

критической ситуации или для улучшения эксплуатационной работы.

К примеру, на участок поступает опаздывающий пассажирский поезд. Конечно, ему отдаётся приоритет, грузовые должны уступить. Они останавливаются на свободных путях станций участка. В результате их задержка может составлять от 15 минут и больше. В свою очередь грузовые находятся на подъезде к сортировочной станции также временно расставляются на свободных путях. Благодаря

системе, маневрового диспетчера станции Кинель Светланы Арутиной, прогноз поездной

работы на отправление поездов со станции оправдывается примерно на 95%. Этот результат позволяет выдерживать график движения, избегая избыточного накопления составов в парках отправления.

«Мы планируем маневровую работу по трёхчасовому периоду отправления поездов на «нитки» графика. Благодаря системе можно выполнять график и на 100%, но при условии, что нет поломок электровозов и достаточно локомотивных бригад. Раньше, если хотя бы одно из этих условий не выполнялось, прогноз и график могли «слететь», и тогда все вопросы приходилось решать по факту», – говорит Светлана Арутинова.

Достаточно ввести дополнительные условия (к примеру, поломка локомотива), и программа автоматически пересчитывает ситуацию и составляет новый прогноз уже с рекомендацией, что нужно принять. «С учётом реальной обстановки система заранее может предупредить персонал станции о возможных изменениях. Важно, что у диспетчера есть запас времени на принятие и реализацию решения», – уверяет ведущий разработчик системы, заместитель директора Центра внедрения автоматизированных систем и

технологий СамГУПСа Андрей Чёрёмухин.

Ещё один плюс разработки – взаимосвязанность моделей диспетчерских участков, прилегающих к сортировочной станции. Чётко спланировать работу сортировочной станции можно при условии, что диспетчер точно знает, когда будут подведены поезда, когда и как их сможет принять станция.

Любое событие – выдача предупреждений, задержка в приёме или отправлении – отражается в прогнозе работы следующего участка, куда направляются транзитные поезда.

Тестирование подтвердило все возможности системы: составлять прогноз по работе диспетчерских участков, станций и полигона района управления в целом.

Внедрение новой системы позволит автоматизировать формирование детализированного плана работы диспетчерских участков и станций по пропуску поездопотоков на 12 часов. Наличие мощного инструмента выработки и поддержки управлений срочников диспетчерского аппарата всех уровней сократит потери в эксплуатационной работе.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» Самара

системы, маневрового диспетчера станции Кинель Светланы Арутиной, прогноз поездной

## Пригород

## Округлим

Сдача с копейками усложняет жизнь кассиров

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРЕДЛОГАЛИ УСТАНАВЛИВАТЬ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД В ЭЛЕКТРИЧКАХ БЕЗ КОПЕЕК И В ЧЁТНЫХ ЦИФРАХ.

Такое предложение озвучило на коллегии ФСТ начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер.

По его словам, выдача сдачи с копейками снижает производительность кассира в три раза и удорожает выпуск билетных автоматов. Тариф, выраженный нечётной цифрой, также создаёт помехи: многие пассажиры платят только 50% установленной цены, что автоматически приводит к необходимости выдавать сдачу, которая включает в себя 50 копеек. «Нам требуется 1,5 млн десятикопеечных монет каждый день», – сказал он.

В идеале, сообщил он, тарифы должны быть кратными десяти – 20, 30, 40 и т.д. руб.

«Округление цен сделает нашу работу проще и быстрее. Не надо будет отсчитывать мелочь, ведь порой приходится просить у пассажиров лезть в собственный кошелёк за монетками, ведь дать сдачу мы обязаны. Возместить свою «трату» мы можем за счёт пассажиров, которые попросту игнорируют

выданную мелочь в 20–30 копеек, а забирают только деньги покрупнее», – говорят кассиры на вокзале Воронеж-1.

На просьбу «Гудка» высказаться о предложении мнения пассажиров одной из подмосковных электричек разделились.

«Возможно, это и правильно, однако в какую сторону будет «округлять» стоимость? Вряд ли себе в убыток», – беспокоится жительница города Железнодорожного Татьяна Максимова. А житель Щёлкова Михаил Зеленов видел более оптимистичные перспективы: «Утром бегу на работу, покупаю билет от станции Воронеж до Москвы за 82 руб. Всё время нервничаю у билетной кассы – очередь длинная, потому что кассир почти

каждому пассажиру отсчитывает рублей сдачи сдачу, – говорит он. – А вообще решил перейти на абонементный билет – недавно, почитав объявление у кассы, узнал, что существует множество их разновидностей.

Железнодорожникам надо пропагандировать современные формы оплаты проезда, тогда не будет толчей в кассах».

Как утверждает Максим Шнейдер, речь вовсе не идёт о том, что цены ради округления

надо увеличивать.

Игнат Выгин

## ИССЛЕДОВАНИЯ



## РЕФОРМА

## Колесо стоит – дохода нет

СЛАБЫМ ЗВЕНОМ ОТРАСЛИ СТАЛ РЕМОНТ ЛОКОМОТИВОВ

Завершившийся недавно XXXI съезд отраслевого профсоюза принял резолюцию «Обеспечение безопасности движения поездов – основная задача работников транспорта». Этот вопрос не теряет своей актуальности. И я считаю, что при реформировании РЖД необходимо не только сохранить достигнутый уровень безопасности движения поездов, но и повысить его.

Реальность такова: в прошлом году на Северной дороге число событий, связанных с безопасностью движения, выросло на 18%. Но при этом предприятия самой дороги снизили их на 33%, а дирекции центрального подчинения показали рост на 118%. «Лидерами» являются подразделения Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава – там они выросли более чем в два раза. При этом в два раза увеличилось количество неплановых заходов локомотивов (более чем в 80% случаев из-за некачественного деповского ремонта). Наибольшие потери поездо-часов по дороге тоже приходятся на Дирекцию по ремонту тягового подвижного состава. Только за два месяца этого года мы потеряли по этой причине более 20 млн руб.

Анализируя ситуацию, следует признать, что мы пока не получили положительного эффекта от разделения локомотивного комплекса на ремонт и эксплуатацию. Если раньше машинист и помощник боролись за «живучесть» локомотива в случае неисправности, то сегодня они закрепляют состав и ждут помощи, забывая, что, когда колесо стоит, дохода нет. Руководители ремонтных локомотивных депо основную причину поражений видят в не-



Фото: Сергей Годин

Ремонтному комплексу нужны техническое перевооружение и усиление мотивации персонала

ритмичности поставок запчастей. На разборах говорят также о повышении достоверности отчётовых данных. Безусловно, это необходимо: учёт жёстче – работа прозрачнее. Думаю, что рано или поздно эти проблемы будут решены. Но при этом, к сожалению, менеджеры нередко упускают вопросы модернизации производства и самого главное – работу с персоналом. Внедрение новых станков, стендов и оборудования для проведения ТО и ТР за последние 2–3 года в локомотивном комплексе нашего региона незначительно.

Что же касается кадров, то раньше в слесарии шли в основном машинисты и помощники, не прошедшие медкомиссию,

т.е. люди зрелые, с опытом работы, воспитанные на трудовых традициях. А сегодня более 40% слесарей в депо – молодёжь до 30 лет. В основном это выпускники училищ и молодые люди, вернувшиеся после службы в армии. Именно с ними необходимо проводить работу с целью воспитания профессионализма, мастерства и чувства ответственности за обеспечение безопасности. И делать это через наставничество и стимулирование.

Немаловажной для работника любого ранга является и материальная заинтересованность. Между тем зарплата у слесарей самая низкая в локомотивном комплексе. После обучения на курсах и

присвоения разряда заработная плата увеличивается всего на 1 тыс. руб. Стимул через год повысить разряд и получать больше на тысячу невелик. Нужны иные мотивационные методы, реально стимулирующие качественный и высокопроизводительный труд. И здесь как положительный пример можно отметить систему, используемую в вагонных эксплуатационных депо: осмотрщикам вагонов выдаётся премия за трудно выявляемые дефекты. Почему бы не внедрить именные пломбы для слесарей и дополнительно не стимулировать за качество, если в период между ТО (ТР) на локомотиве не было отказов по их вине?

Разработка и внедрение рейтингов слесарей тоже имеет свои плюсы: это психологическая мотивация работников, выявление слабого звена с принятием своевременных мер, а также мониторинг ситуации. Для руководителей и мастеров такая система будет хорошим подспорьем в работе: получая информацию о нарушениях в цехе, можно определить, с кем и где необходимо проводить работу в первую очередь. Рейтинг надо сделать публичным инструментом, чтобы работник видел, какое место он занимает по результатам своей производственной деятельности.

Мы считаем, что омоложение кадрового состава отрасли, смена поколений требуют новых подходов к формированию у работников ответственности за обеспечение безопасности движения поездов. Найти их – наша общая задача.

**Игорь Мосянин,**  
заместитель председателя дорпрофжела  
по Ярославскому региону  
Северной железной дороги

## ? ВОПРОС ДНЯ ?

С какими проблемами вы столкнулись в путевую кампанию прошлого года и есть ли препятствия в нынешней?

**Виктор Шейн,** начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути:

– У нас нет проблем с материалами: рельсошпальная решётка на замену старой готова. Зато трудностей подкинула слегка опоздавшая весна. В прошлом году мы начали кампанию 7 апреля, в этом – 4-го. Планировалось, что мы развернём работы на семи перегонах, но получилось только на трёх, с остальными пришлось подождать несколько дней. Дело в том, что балласт под шпалами оттаял только на 15 см, дальше идёт слой мерзлоты от 8 до 15 см, который почти невозможно убрать в отведённый срок. Был риск передержать «окно», поэтому решено было немного подождать. Сейчас работы начались там, где щебень оттаял, но на востоке – в районе Ртищева всё ещё мерзлота.

Усугубляется ситуация ещё и тем, что балластные призы со временем строительства дороги делались из известняковых пород и только в конце 90-х годов начали менять его на гранитный щебень. Известняковый балласт более мягкий и со временем крошится и слёживается в монолит. Балластная призма получается почти как бетонная, а во время «окон» нам нужно не только приводить в порядок сам путь, но и менять балласт, сделать это даже с привлечением одновременно тяжёлой путевой и автотракторной техники очень трудно. В прошлом году кое-где могли разрушить слежавшийся известняк только с помощью тяжёлых бульдозеров. В этом году замена на гранит продолжается, а учитывая трудоёмкость этого процесса и необходимость уложиться в отведённое время «окна», задача перед нами сложнейшая.

Однако в прошлом году справились, нужно не подкашивать и теперь.

**Олег Смирнов,** главный инженер Уфимской дистанции пути КышЖД:

– Основная проблема – несоблюдение технологии производства работ в полном объёме. Причина – срывы «окон» или предоставление «окон», меньших от заявленных по продолжительности. Особенно на участках, где устраняются недоделки прошлого года.

Из-за нарушения графика работ по «окнам» планы ремонта сдвигаются, происходит их наложение один на другой. В результате осенью приходится форсировать работы, чтобы всё успеть. Весной по той же причине – устранять недоделки после зимы.

**Александр Бабкин,** начальник дистанции пути Мурома, ГЖД:

– Во время прошлогодней летней путевой страды мы ощущали нехватку локомотивных бригад для хозяйственных работ. В этом плане в более выгодном положении оказались ПМС, которые вели более крупные виды ремонта и обеспечивались со стороны локомотивного хозяйства лучше.

Мы – дистанция, работающая на рокадном направлении Киров – Котлас. Значительная часть пути лежит на деревянных шпалах. Лучшие материалы обычно идут на магистральные направления, с большим потоком поездов, и такой подход можно понять. Но в результате сейчас у нас на дистанции 70 дефектных рельсов, почти половина пути – с просроченным ремонтом. Связана такая ситуация с тем, что в прошлые годы ощущалась нехватка рельсов, креплений. Волнуюсь: в достатке ли они будут нынешним летом? Понимаю, что нам достанутся в основном старогодные материалы, раз направление рокадное. Но ведь так хочется сделать всё новыми – чтобы потом несколько лет не болела голова о том, в каком состоянии.

И, конечно, хотелось бы иметь новый или, по крайней мере, прошлый капитальный ремонт самоходного подвижного состава, на котором наши монтёры отправляются на «окна».

**Евгений Шайхутдинов,** начальник путевой машинной станции № 15, Свердловская дорога:

– Раньше самой большой проблемой было сокращение штатов путевых машинных станций – количество сотрудников убавилось на треть. Справляться с работой при ограниченном количестве сотрудников крайне сложно. Но теперь ПМС укомплектовываются специалистами, мы сейчас ждём утверждённого штатного расписания нашей станции. У нас работают временно «несписочные» люди, но мне нужны специалисты, мастера, чтобы полноценно выполнять необходимый объём работ, поэтому очень ждём расписания.

Кроме того, хотелось, чтобы нам обновляли технику, платформы, они устаревают, изнашиваются, это тоже оказывается на скорости выполнения работ. Но это не только наша проблема, с ней сталкиваются ПМС по всей сети.

**Евгений Редванский,** начальник Дальневосточной дирекции по ремонту пути:

– В прошлом году мы столкнулись с серьёзными проблемами в поставках материалов, из-за чего ряд путевых машинных станций выбыли из своего графика летне-путевых работ. По этой причине просторы у ПМС № 18 (Сибирцево) и № 217 (Бикин) доходили до 25–30 суток.

В частности, проблема возникла с поступлением комплектующих, необходимых для капремонта пути на старогодных материалах. Их обещали западные дороги сети, у которых сложился большой запас шпал, рельсов, скреплений. Мы не смогли вовремя развернуть фронт работ. При плане 100 км собрали 82 км решётки. А 20 км – это примерно объём работы одной ПМС в месяц. В итоге прошлый сезон на ряде участков приходилось заканчивать в ноябре-декабре.

Однако на сегодня график поставок по большинству позиций выполняется. Есть некоторое отставание по щебню, но оно будет восполнено.

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

## БЕЗОПАСНОСТЬ

## Недопустимый риск

Изношенность парка – одна из основных причин пожаров



Фото: Давид Гогарин

По результатам анализа состояния локомотивов за последние три года, включая 2010 год, количество пожаров при их эксплуатации составило 43% от общего числа.

Количество пожаров в электровозах и тепловозах в 2010 году увеличилось. Большинство произошло на локомотивах, эксплуатируемых более 15 лет, и основная причина – технические неисправности вследствие изношенности парка, а также некачественного ремонта и технического обслуживания. В 2010 году на путях общего пользования Ространснадзором выявлены более 300 локомотивов, эксплуатируемых с неисправными системами



Фото: Сибирское управление Госжелдорнадзора

Пожар на локомотиве – сигнал о комплексной проблеме

обнаружения, оповещения и тушения пожара, то есть почти каждый десятый. За выпуск на линию таких машин к административной ответственности в 2010 году были привлечены 126 работников, ряд из них уже неоднократно. То есть со стороны руководителей зачастую нет

контроля за выполнением требований пожарной безопасности. К сожалению, и в пассажирском комплексе работа по организации системы противопожарной защиты ведётся неудовлетворительно, в то время как не за горами открытие летнего дачного сезона. Не на должном уровне

находится ситуация с моторвагонным подвижным составом. К примеру, только на Свердловской дороге более 16% электропоездов не оборудованы системой пожарной сигнализации.

Подобная ситуация создаёт увеличенный риск возникновения происшествий и их тяжелейших последствий. Необходимо на очередном заседании Центральной пожарно-технической комиссии рассмотреть итоги весеннего комиссионного осмотра подвижного состава года с участием территориальных органов Госжелдорнадзора.

Мы полагаем, что столь неудовлетворительная ситуация в части обеспечения пожарной безопасности обусловлена, в частности, тем, что работники нещаются в полном объёме профессиональным знанием в данной области.

Также по итогам аттестации пожарных поездов выявлена их сильная изношенность. В этой связи следует как можно скорее принять меры по продлению сроков эксплуатации вагонов, состояние которых ещё допускает их дальнейшую службу.

и к местам отдыха. Это даёт хороший импульс для развития регионов, увеличения мобильности населения.

– Почему, на ваш взгляд, Минтранс предпочитает делать акцент в этом вопросе на авиационном транспорте, а не на железнодорожном?

– Думаю, у Министерства транспорта нет права окончательного принятия решений по субсидированию железнодорожных, авиационных или каких-то иных перевозок. Окончательные решения принимаются правительством. Минтранс – исполнитель. Он может в основном инициировать какое-то подобное предложение. То, что Минтранс пытается ввести категорию социально значимых авиационных перевозок, – это правильно. Но нужно делать социально значимыми и железнодорожные перевозки, особенно пригородные, а не перекладывать бремя финансовых решений на регионы. Им ведь необходимо иметь для этого ресурсы. Даже если дотировать один рейс в регионе, то не менее десяти миллионов в год нужно выделить на него из бюджета. Если поднимут тарифы, цены будут неподъёмными. Кто полетит? Только по крайней необходимости.

Поэтому, на ваш взгляд, Минтранс предпочитает делать акцент в этом вопросе на авиационном транспорте, а не на железнодорожном?

– Думаю, у Министерства транспорта нет права окончательного принятия решений по субсидированию железнодорожных, авиационных или каких-то иных перевозок. Окончательные решения принимаются правительством. Минтранс – исполнитель. Он может в основном инициировать какое-то подобное предложение. То, что Минтранс пытается ввести категорию социально значимых авиационных перевозок, – это правильно. Но нужно делать социально значимыми и железнодорожные перевозки, особенно пригородные, а не перекладывать бремя финансовых решений на регионы. Им ведь необходимо иметь для этого ресурсы. Даже если дотировать один рейс в регионе, то не менее десяти миллионов в год нужно выделить на него из бюджета. Если поднимут тарифы, цены будут неподъёмными. Кто полетит? Только по крайней необходимости.

Поэтому, на ваш взгляд, Минтранс предпочитает делать акцент в этом вопросе на авиационном транспорте, а не на железнодорожном?

– Думаю, у Министерства транспорта нет права окончательного принятия решений по субсидированию железнодорожных, авиационных или каких-то иных перевозок. Окончательные решения принимаются правительством. Минтранс – исполнитель. Он может в основном инициировать какое-то подобное предложение. То, что Минтранс пытается ввести категорию социально значимых авиационных перевозок, – это правильно. Но нужно делать социально значимыми и железнодорожные перевозки, особенно пригородные, а не перекладывать бремя финансовых решений на регионы. Им ведь необходимо иметь для этого ресурсы. Даже если дотировать один рейс в регионе, то не менее десяти миллионов в год нужно выделить на него из бюджета. Если поднимут тарифы, цены будут неподъёмными. Кто полетит? Только по крайней необходимости.

Поэтому, на ваш взгляд, Минтранс предпочитает делать акцент в этом вопросе на авиационном транспорте, а не на железнодорожном?

– Думаю, у Министерства транспорта нет права окончательного принятия решений по субсидированию железнодорожных, авиационных или каких-то иных перевозок. Окончательные решения принимаются правительством. Минтранс – исполнитель. Он может в основном инициировать какое-то подобное предложение. То, что Минтранс пытается ввести категорию социально значимых авиационных перевозок, – это правильно. Но нужно делать социально значимыми и железнодорожные перевозки, особенно пригородные, а не перекладывать бремя финансовых решений на регионы. Им ведь необходимо иметь для этого ресурсы. Даже если дотировать один рейс в регионе, то не менее десяти миллионов в год нужно выделить на него из бюджета. Если поднимут тарифы, цены будут неподъёмными. Кто полетит? Только по крайней необходимости.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ

## Региону не потянуть

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТА УВЕЛИЧИТ МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ



Фото: ТАСС

Дотации в восточных районах страны нужны не только авиационным, но и железнодорожным пассажирским перевозкам.

– Минтранс предлагает дотировать авиаперевозки в Си

# 6. | Фоторепортаж

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

14 апреля 2011 года

четверг

№ 62 (24782)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

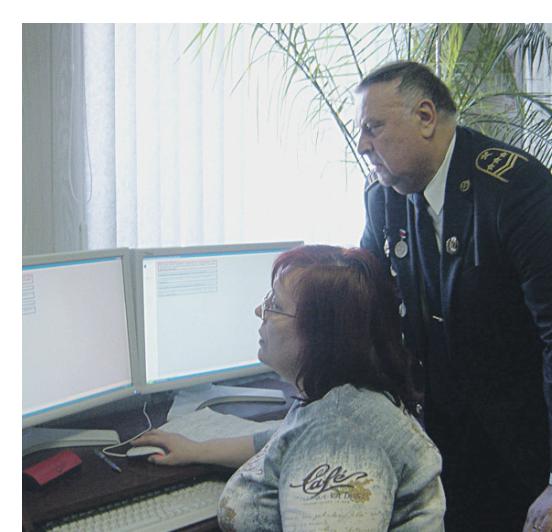
Северо-Кавказская

## «Город» в движении

ПЕРЕМЕНА СТАТУСА СТАНЦИИ НЕ ПОВЛИЯЛА НА РИТМ РАБОТЫ



Электрички в Батайске встречаются немногим реже, чем грузовые поезда



Сегодня здесь формируются судовые партии для азово-черноморских портов

НИКОЛАЙ БЕРЕЗЮК находит время проверить ход технических занятий



Станцию Батайск с начала года уже не называют опорной – нет такого статуса на Северо-Кавказской дороге. Правда, от «смены погон» работы меньше здесь не стало – порой к плану погрузка вырастает втрое. В этом убедился собственный корреспондент «Гудка».

Станция Батайск – настоящий город в городе. Раскинулась на несколько километров, впитала в себя сотни людей, пропустила миллионы тонн груза, обрела собственные «городские легенды». Запись в трудовой книжке, свидетельствующая о былой «прописке» человека в этом городе, уже давно стала хорошей рекомендацией. Как для железнодорожников, так и для решивших сменить профессию.

– Буквально минуту, закончил очередную «Молнию», – встречает меня начальник станции Батайск Николай Березюк.

На столе лист вагтмана с рисунками и фотографиями провинившихся или отличившихся за последнее время железнодорожников. Он заканчивает вычитку и даёт «добро» на вывешивание стенгазеты.

– Как живёт сегодня опорная станция?

– Живёт неплохо, – улыбается Николай Николаевич. – Только мы теперь называемся не опорной, а сортировочно-припортовой станцией. Хотя суть нашей работы от этого не поменялась.

Действительно, как был раньше Батайск весь в движении, так и сегодня на станции всё кипит. Прибывают поезда с юга и севера, формируются составы в порты Азово-Черноморского бассейна и в северном направлении на выход с дороги. Те станции, которые были раньше приписаны к Батайску, сейчас как будто отделились. Но только по хозяйственной деятельности, а что касается технологии, то тут всё по-прежнему.

– В среднем сегодня мы формируем порядка 66 поездов, – показывает графики, рассказывает Березюк. – А ещё около 20 транзитных. Если сравнить с прошлым годом, то объёмы выросли на 22,3%. Так же обеспечиваем порожняком, подаём и убираем вагоны на наших малых станциях – это Азов, Койсуг, Калла, Заречная. Экономически выгоднее этим заниматься здесь, чем держать составителей, локомотивные бригады, локомотив на этих станциях, где требуются не так часто.

Телефон на начальника станции звонит не умолкает. Вернее, не телефон, а телефоны. Да и сам он называется по различным точкам своего «города». Рука на пульсе.

Я попробовал прикинуть, сколько событий происходит здесь одновременно, именно в эту секунду. На четвёртом этаже идут технические занятия с приёмщиками поездов. На южной горке «окно» – работают эсцеписты, возятся с замедлителями. На северной горке роспуск состава. В грузовых парках составители и маневровые

локомотивные бригады обрабатывают свои партии вагонов. Готовится к отправлению грузовой состав на Новороссийск. А ещё один готов уехать в Тимашевск. Где-то неподалёку звенят кувалдами путейцы, а со второго пути отправляется электричка на Ростов. Жизнь кипит.

– Кстати, про грузовой на Тимашевку, – вспоминает вдруг Николай Березюк. – Он идёт с локомотивной бригадой по обороту. То есть бригада только что прибыла к нам из Тимашевской, а мы им уже подготовили состав для возвращения. Благо время работы у них ещё не закончилось. Как раз успеют к себе вернуться.

Никаких проблем в части согласованности действий в связи с реорганизацией железнодорожной структуры, выделением дирекций, изменением подчинённости на станции нет. Как и раньше, проводятся общие планёрки с анализом работы каждой смены, с участием всех структур, базирующихся в этом «городе», решаются вопросы. То, что часть бригад удаётся отправлять по обороту, как раз и было одним из таких вопросов. А ещё и локомотивы здесь тоже стараются отправлять сразу, не задерживая. Сегодня они по обороту составляют около 40% от общего числа прибывающих машин.

**Телефон у начальника станции звонит не умолкая.**

**Вернее, не телефон, а телефоны. Да и сам он называется по различным точкам своего «города»**

Начальник станции идёт на селекторное совещание, а я в сопровождении председателя стационного профкома Юлии Матвеевой совершаю экскурсию по станции.

В красном уголке возле свежей «Молнии» уже собирались читатели. Среди них и девушка, угодившая в главные герои выпуска за какой-то просчёт. Чуть не плачет. Её подбадривают, но, кажется, она этого не замечает.

– Не скажу точно, но, по-моему, второй раз в «Молнию» никто не попадал, – говорит Юлия Матвеева. – Очень действенное средство, сильнее, чем простой выговор.

Гляди на несчастную виновницу выпуска, в то, безусловно, веришь. Кстати, старые выпуски стенгазеты здесь не выкидывают, а аккуратно подшивают. Подшивка хранится в местном музее, в котором собрана вся история станции – наградные знамёна, грамоты, дипломы. Батайск не раз становился победителем как дорожного, так и сетевого соревнования.

Да и сегодня дела обстоят неплохо. Смотрю на график плановых цифр. При задании по погрузке в 200 тонн в сутки вижу здесь в отдельные дни и 389, и 525, и даже трёхкратные 649 тонн. Соответственно и отправление грузовых вагонов зашкаливает: вместо 4 тыс. – 4,5–5 тыс. вагонов.

Отправляемся на горку. Мимо с пронзительным визгом следуют вагоны из распускаемого состава. Не слышно даже рёва проходящего поблизости маневровика. Поднимаемся в «скворечник» дежурного по горке. Смена полностью женская. Наталья Шуканова – дежурная и Ирина Пташкина и Галина Ломовцева – операторы. У всех разные стаж и опыт. Если Ирина уже 25 лет на дороге и из них 22 года в Батайске, то у Галины стаж около четырёх лет.

– Ни разу не пожалела, что когда-то выбрала железную дорогу, – говорит Ирина Пташкина. – В нашем железнодорожном техникуме был День открытых дверей, и почему-то меня сразу заинтересовала работа движенца. После того как отучилась – на дороге.

– А у меня дедушка железнодорожник, путейцем работал, – делится Наталья Шуканова. – Он и посоветовал идти на дорогу. Восемь лет отработала, надеюсь и дальше буду здесь.

Родственники сосватали работать на «железке» и Галину Ломовцеву. Здесь вообще много больших и малых династий. И много молодёжи.

– Всего у нас работают четыреста человек без двух, – рассказывает заместитель началь-

ника станции по кадрам и социальному вопросам Марина Архипова. – Из них молодёжь примерно 70–80%. Сейчас ждём пополнение из выпускников техникума и вузов, это ещё 11 ребят. Правда, четверо из них уже работают с нами, совмещая учёбу с работой. К примеру, Женя Ерошенко уже три года на станции. Прощёл уже рабочие профессии, был составителем, а сейчас ученик дежурного по парку отправления. Как только получит диплом, перестанет быть учеником и у нас.

Возвращаюсь к начальнику станции. Николай Березюк – настоящая «городская легенда». Лицо мне ни разу не встречался человек, который бы отработал руководителем сортировочной станции уже 28 лет.

– Ну как, осмотрелись? – спрашивает он. – А я сейчас в Ростов, могу подвезти.

– А что в Ростове?

– Еду к руководству Дирекции управления движением с представлением на поощрение работников смены, которая в ночь на 3 апреля не только выполнила, но и перевыполнила повышенное задание по приёму, отправке и формированию поездов. Отлично отработали, а раз так, надо людям отметить.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДОК»  
БАТАЙСК  
ФОТО АВТОРА

## Инициатива

## Налог на патриотизм

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЗДРАВНИЦЫ РЕКОНСТРУИРУЮТ НА ПОБОРО С ТУРИСТОВ



Фото: Денис Чечев

**С предложением о возрождении курортного сбора к президенту Дмитрию Медведеву обратилась мэр города-курорта Анапы Татьяна Евсикова.**

Глава государства поручил чиновникам проанализировать вопрос, отметив, что ранее с аналогичной просьбой к нему обращался губернатор Ставропольского края. Однако проверка, которую поручено было провести, «застряла в Минфине». Президент уверен, что курортный сбор не станет обузой для туристов, если они будут понимать, что эти деньги идут на развитие курорта, а не кому-нибудь в карман.

Туристический налог существовал с советских времён до 2004 года. Ставка курортного сбора не могла превышать 5% от минимального размера оплаты труда (МРОТ). В последнее время многие страны задумались о введении туристического налога. С 1 января 2011 года пошлина для отдыхающих введена в Риме. Её размер – от 1 до 3 евро в сутки. Если говорить о государствах-соседях, то с 2006 года курортные сборы существуют в Абхазии, с 2011-го – на Украине. «Чтобы отдохнуть в Крыму, туристы должны заплатить 1% от стоимости проживания», – пояснил «Гудку» эксперт агентства независимой аналитики «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов. – Теоретически платить его обязаны все отдыхающие. Но реально налог собирают лишь с тех, кто поселился в гостинице или пансионате. Если же туристы – а таких большинство – проживают в частном секторе, никакие сборы с них не взимаются. И никто властям о них не сообщает».

По мнению аналитика, курортные сборы в нашей стране будут неэффективны, а возможно, даже убыточны. «Как показал опыт предыдущих лет, в некоторых регионах затраты на сбор и администрирование этого налога в отдельные годы превышали поступления», – напомнил он. – Именно из-за этого они в своё время и были отменены».

Председатель Клуба защиты прав туристов Дмитрий Давыденко напомнил

Туристы ждут от отечественных курортов повышения уровня сервиса

«Гудку», что в России до 2004 года курортный сбор взимался в виде наценки на товары. «С каждого проданного товара государство имело некий процент, а торговцы, соответственно, устанавливали курортную наценку. Без наценки продавались только товары первой необходимости», – говорит Дмитрий Давыденко.

Если власти вернутся к прежней практике, сувениры с моря резко подорожают.

В Абхазии, как и на Украине, курортный сбор взимается при въезде, заметил эксперт. Но к нам основная масса туристов едет из-за границы, поэтому сборами денег с отдыхающих занимаются местные таможенники. На российских же курортах отдыхают в основном наши граждане, поэтому такая система нам не подходит. Однако, по мнению Дмитрия Давыденко, в каком бы виде ни взимался курортный сбор, Россия – не Италия, чтобы его вводить. «Цены на отечественных курортах на Чёрном море и так необоснованно завышены, учитывая низкий уровень сервиса, куда заставляя туристов платить ещё больше?» – возмущается эксперт.

Гендиректор национального туроператора «Алеан» Илья Уманский полагает, что курортные сборы могли бы принести пользу отечественным здравницам, если бы деньги туристов тратились действительно на развитие региона. «Отдыхающие не будут против заплатить 200–300 руб., если на курорте они увидят чистоту, порядок и удобный сервис», – считает он. – Если же им предложат грязные пляжи, обшарпанные гостиницы, возникнет резонный вопрос: а за что мы платим?»

По словам эксперта, правильнее будет, если здравницы начнут собирать с туристов налоги после того, как приведут курорты в порядок, чтобы не вызывать раздражение у отдыхающих. Деньги на развитие здравниц можно было бы взять из бюджета, а потом компенсировать затраты курортным сбоям, полагает Илья Уманский.

**МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ**

## Есть мнение

**Владимир Лебедев, машинист-инструктор локомотивного эксплуатационного депо им. Ильича МЖД:**

– Я думаю, что россияне эту инициативу не поддержат. Сервис на черноморских наших курортах как был всю жизнь суперсовременный, так и остался сегодня и, мне кажется, останется на долгие годы в будущем. Не могу говорить за всех, может быть, многим соотечественникам нравится ездить на юг, в Сочи, Анапу, и их всё устраивает – ведь курорты не пустуют летом, людей там очень много. Но лично я не готов платить за этот сервис, те услуги, которые предлагаются приезжающим на Черноморском побережье Краснодарского края. Поэтому мы с женой предпочитаем ездить отдыхать за границу. Там тоже есть курортные сборы, но при этом их сервис кардинально отличается от нашего, он очень высокого уровня.

## ГЛАС НАРОДА

## Мама по штатному расписанию

РОССИЯНКИ СОГЛАСНЫ РОЖАТЬ ЗА ЗАРПЛАТУ

Новый способ повышения рождаемости предложил спикер Совета Федерации Сергей Миронов: выплачивать зарплату и сохранять трудовой стаж одному из родителей в семьях с тремя и более детьми.

Потенциальные многодетные мамы его поддержали. Как выяснил Исследовательский центр портала Superjob.ru, инициатива пришла по душе каждой второй женщине, находящейся в благоприятном для рождения детей возрасте (18–40 лет).

Такие респондентки считают, что воспитание детей, тем более нескольких, – тяжёлый труд, который вполне достоин оплаты. Если предложение политика будет закреплено законодательно, родить троих и более детей согласились бы 46% опрошенных.

Главный вопрос, который волнует женщин, готовых рожать за деньги, –



Фото: Андрей Жаков

Во многих российских семьях один ребёнок – на большее не хватает денег

размер потенциальной зарплаты. «Меня беспокоит отсутствие средств от момента рождения ребёнка и до выхода на работу. Именно по этой причине мне пришлось пойти работать, когда второму ребёнку исполнилось всего 3,5 месяца. Мужу

одному трудно обеспечить безбедное существование всей семьи», – призналась участница опроса из Челябинска.

Почти все уточняют, что предлагаемое государством зарплата должна быть достойной, иначе затея попросту бессмыслица. «Решилась бы, если бы эта зарплата не была такой же смешной, как ежемесячное пособие на ребёнка», – говорит потенциальная мама. С ней солидарны и те, кто не пошёл бы на такой шаг, женщины просто не верят в то, что государство может предложить матери адекватную зарплату. Некоторые хотят иметь большую семью вне зависимости от того, поможет ли им в этом государство, другие же признаются, что пошли бы на такой шаг только при условии, что государство обеспечит их жилищем.

**ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА**

## Творчество

## Прикладной космос

ЮНЫЕ ХУДОЖНИКИ СВЯЗЫВАЮТ ПЛАНЕТЫ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ



Пятидесятилетие первого полёта человека в космос стало темой многих проектов. Вот и ОАО «РЖД» стало организатором конкурса детских рисунков и поддержало международный творческий конкурс «Юрий Гагарин».

Главные железнодорожники принимают «зачёт» по космической теме у участников конкурса «Юрий Гагарин»

знания детского представления о важности юбилейной даты и космоса в целом комиссии позволили выступления авторов.

Представляя свою работу, ребята, конечно, волновались: мало того, что конкурс ещё не завершён и от результатов выступления, возможно, зависит будущий успех, так ещё и докладывать надо членам жюри, среди которых такие взрослые и сёрые люди.

Тем не менее небольшой концерт, состоящий из театральной постановки учеников московской гимназии «Созвездие», документального фильма балашинского школьника Евгения Третьяка о жизни и судьбе Юрия Гагарина, музыкальной комиссии принимались конкурсной комиссией.

Предваряя объявление результатов масштабных творческих соревнований, организаторы решили дать участникам последний шанс блеснуть талантом – в понедельник для конкурсантов устроили творческую встречу с членами жюри. Школьники Москвы и Подмосковья прибыли в Центральный дом детей железнодорожников (ЦДДЖ) лично, а связаться с конкурсантами из других регионов помог Интернет.

Посмотреть на достижения ребят пришли президент ОАО «РЖД» и председатель попечительского совета Центра национальной славы Владимир Якунин с супругой, вице-президент компании Олег Атьков, руководитель аппарата президента ОАО «РЖД» Владимир Бушев, вице-президент Центра национальной славы Михаил Байдаков и исполнительный директор Центра Анатолий Мищенко.

Посмотреть на достижения ребят пришли президент ОАО «РЖД» и председатель попечительского совета Центра национальной славы Владимир Якунин с супругой, вице-президент компании Олег Атьков, руководитель аппарата президента ОАО «РЖД» Владимир Бушев, вице-президент Центра национальной славы Михаил Байдаков и исполнительный директор Центра Анатолий Мищенко.

Специально к мероприятию в старинных залах ЦДДЖ была организована выставка рисунков, поделок и рефератов. Однако по-настоящему включиться в процесс по-

школ-интернатов, детских домов и образовательных учреждений компаний. После объявления конкурса в марте к нему подключились порядка 10 тыс. юных художников во всех уголках страны. После отбора рисунков на уровне школ, затем дорог в адрес центральной комиссии поступило около 1,5 тыс. рисунков.

Удивительно, насколько разнообразна детская фантазия, если дело касается столь неведомой области, как космос. Помимо знаменитой добродушной улыбки Юрия Гагарина, на рисунках ребят среди миллионов солнц и комет, как в фантастических фильмах, врезающихся в Землю, можно встретить небывалые ракеты и скафандры, представителей иных миров и их обитателей.

Немалое место занимает и тема освоения космического пространства человеком: вот

**Участники конкурса рассказывали об идее аппаратов для добычи полезных ископаемых на других планетах**

позиции «Первый полёт», исполненной учеником петербургского лицей Александром Пингинским, и множества других творческих работ не оставил зрителей равнодушными. Ребята читали стихи о внеземных цивилизациях, рассказывали об идее космических аппаратов для добычи полезных ископаемых на планетах Солнечной системы. Расширил за счёт конкурса знания о космосе и вдохновлённые темой исторического полёта Гагарина, ребята охотно делились творческими достижениями. Именно с успешными открытиями, которые конкурсантам сделали для себя, их поздравили Владимир Якунин и Олег Атьков в конце встречи.

В ближайшие дни президенту компании предстоит утвердить список победителей другого конкурса, посвящённого Году российской космонавтики, – детских рисунков. ОАО «РЖД» организовало его для ребят из

мириад звёзд встречают путешественников необыкновенным свечением, вот российские инженеры, размахивая флагами, провожают в полёт ракеты, космонавт с огромной охапкой цветов радуется возвращению на Землю, а вот из иллюминатора одного корабля на зрителя смотрят доверчивые глаза Белки и Стрелки. В этом мире нашлось место и железнодорожному транспорту: планеты связаны между собой многокилометровыми рельсами, поезда, состоящие из огромного количества вагонов, совершают межпланетные странствия.

Награждение победителей конкурса состоится до конца апреля. Однако вручением призов момент славы не закончится: центральной комиссии конкурса будет издана книга с рисунками победителей, а лучшие работы можно будет увидеть на выставке, организованной в ЦДДЖ.

**ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА**

UFI Approved Event

## TRANS RUSSIA

16-я международная выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике  
26-29 апреля 2011 • Москва, ЦВК «Экспоцентр»

# ТРАНСРОССИЯ

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.  
506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м<sup>2</sup> экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА [www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организатор: При поддержке: Генеральный информационный партнер: Стратегический медиапартнер: Генеральный спонсор:

**ITE** **Министерство транспорта Российской Федерации** **РНД: партнер** **TRANSLOGIST** **PLASKE**

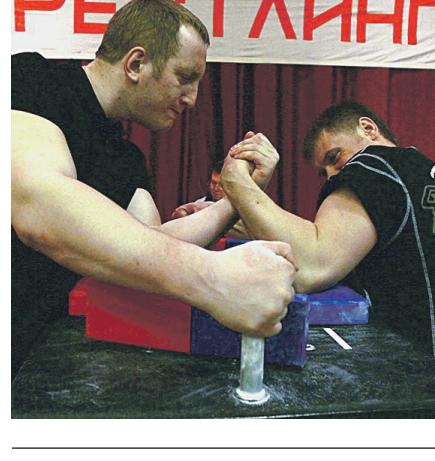
РЕКЛАМА

## АРМРЕСТЛИНГ

## Дуэли на локтях

Закончился чемпионат Московской дороги по армрестлингу. В нём приняли участие семь команд. Уверенную победу в общекомандном зачёте одержала сборная Смоленского региона, второе место – у сборной Орловско-Курского региона, третье – у сборной Тульского региона.

В отдельных весовых категориях победителями стали Евгений Фролов (70 кг, Тульский), Алексей Папсев (80 кг, Смоленский), Александр Бакланов (90 кг, Смоленский), Дмитрий Сериков (свыше 90 кг, Смоленский). После завершения соревнований в отдельных весовых категориях их победители и призёры состязались за звание абсолютного чемпиона. Как и ожидалось, эти дуэли, где строгие арбитры не скучились предъявлять нарушителям правил жёлтые карточки даже за малейший сдвиг локтя, прошли в зрелищной борьбе.



Чемпионат Московской дороги показал, что армрестлинг становится всё более популярным среди железнодорожников

После тяжелейших испытаний в суперфинал пробились два спортсмена Смоленского региона: Алексей Папсев и Дмитрий Сериков. По итогам двухраундового поединка красную ленточку абсолютного чемпиона Московской дороги примерил на себя Алексей Папсев. Ему же было предоставлено и почётное право опустить флаг соревнований.

О своих эмоциях триумфатор рассказал «Гудку»:

– Испытывал гордость за итог турнира. Здесь я сумел превзойти своего учителя, чемпиона мира – 2010 Александра Бакланова, который и вдохновил меня на занятие этим замечательным видом спорта.

Сергей Владимиров

## РЕГБИ

## Тарелка в утешение

В городе Крымске Краснодарского края завершился розыгрыш Кубка России по мини-регби.

Победителем турнира стала команда «ВВА-Монино», переигравшая в финале «Красный Яр» – 17:7. Московский «Локомотив» по итогам турнира занял пятое место. На предварительном этапе железнодорожники уступили «ВВА-2-Монину» (5:10), всухую разгромили сборную Кабардино-Балкарии (29:0), победили московский «Спартак» (12:10) и действующего чемпиона страны краснодарский «Юг» – 15:10. Со второго места в своей группе «Локо» вышел в четвертьфинал, где разгромно проиграл «Красному Яру» – 0:36. В утешительном раунде «Локомотив» одолел «Сибирь» – 12:10 и ещё раз «Юг» – 7:5. В соревнованиях участвовали 13 команд, и «Локомотив» в них был заметной командой. Оргкомитет турнира вручил «Локомотиву» специальный утешительный приз – «Маленьку тарелку», ставшую первым трофеем команды в нынешнем сезоне.

Владимир Суэтин

## ФЕХТОВАНИЕ

## Финальный укол

В итальянском Наполи завершился клубный Кубок Европы по фехтованию на шпагах среди женщин. Представительница «Локомотива» Влада Власова в составе команды «Фехтовальный клуб», за которую также выступали Татьяна Андрюшина, Евгения Серёгина и Яна Зверева, стала серебряным призёром турнира. В первом круге наши спортсменки победили финский клуб «Хельсинки Миккайля» – 45:23, а в четвертьфинале одолели эстонский «Гарде» – 45:42. Полуфинал с французским «Лагардер Париж Рэйсинг» получился напряжённым, и в итоге «Фехтовальный клуб» победил – 45:44. Однако в финале наши девушки уступили бухарестскому клубу «Стяуа» – 35:45. Бронзовым призёром турнира стала итальянская «Форестале».

Виктор Романов

## ХОККЕЙ

## Тусклая бронза

ПРЕЗИДЕНТ ЯРОСЛАВСКОГО «ЛОКОМОТИВА» ЮРИЙ ЯКОВЛЕВ  
БОИТСЯ ПРОГНЕВИТЬ БОГА



Юрий Яковлев,  
президент  
хоккейного клуба  
«Локомотив»  
(Ярославль)

Хоккейный «Локо» из Ярославля остановился в шаге от финала Кубка Гагарина. Команда завоевала бронзовые награды, однако её наставник Владимир Вуйтек пост главного тренера покинул. Было тому причиной поражение от «Атланта» или другие мотивы, будут ли изменения в составе команды и о многом другом корр. «Гудка» узнал в беседе с президентом клуба Юрием Яковлевым.

## Как далось вам решение расстаться с тренером?

– С одной стороны, оно было непростым, а с другой – вполне ожидаемым, ведь контракт с Владимиром заключался сроком на год. Мы заранее договорились, что поработаем вместе до конца сезона, а дальше будет видно.

– Есть мнение, что пан Вуйтек не сумел во второй раз добиться высоких результатов в Ярославле прежде всего потому, что постарел...

– Надеюсь, вы говорите не о глубокой старости, правильно? Да, Владимир – человек взрослый (в мае Вуйтеку исполнится 64 года. – Ред.), но называть его стариком никак нельзя. Он по-

«Железнодорожники» бились, не жалея сил. Но остались лишь третьими

прежнему энергичен, не лишен харизмы. Я такое мнение с ходу опровергаю и думаю, что в некоторых вопросах он способен дать фору и более молодым.

– Сайт ХК «Локомотив» извещает, что с чешским тренером вы расстались по обюдному согласию. Вместе с тем ходят слухи, что он обиделся...

– Тоже абсолютно неверно. У нас очень хорошие отношения. Уже с десяток лет нас (меня как президента клуба, его как тренера и всех, кому «Локомотив» дорог) связывает – и я надеюсь, будет всегда связывать – дружба. Хотя бы потому, что вместе мы пережили славные времена (под

– Извините, но дать информацию по этому поводу я ещё не могу. Для начала нам необходимо внести детально проанализировать. Есть ошибки, которые лежат на поверхности. К примеру, в некоторых связках и линиях мы выглядели не слишком удачно. Кроме того, нам нужно понять, каким будет завтрашний, но и последавтрашний день российского хоккея. Всё меняется. В частности, продолжается колоссальный рост зарплат хоккеистов, при этом по-настоящему классных мастеров не становится больше. Нам важно выдержать свою стратегию, в соответствии с которой мы всегда опирались

– Как бы то ни было, сезон прошёл совсем не просто так, ведь в кармане команды бронзовые медали...

– Я скажу так... Да, если посмотреть на выступление команды из Ярославля за последние 15 лет, то приходишь к выводу, что она – самая стабильная. Трижды завоёвано «золото», дважды «серебро», и я даже не помню, сколько раз мы брали «бронзу». Действительно, мы – самые стабильные. Но что касается последнего результата, то... Я боюсь прогнозировать Бога, но, если честно, эта «бронза» нас не радует.

– Какая задача встанет перед «Локомотивом» в сезоне-2011/12? Надеемся, традиционно максимальная?

– Разумеется. Мы всегда должны быть на верху. Мы же «Локомотив» и работаем под егидой ОАО «РЖД». В связи с этим мне хотелось бы выразить нашим железнодорожникам слова благодарности и глубокого уважения. Я надеюсь на то, что мы, как и они, по-прежнему будем идти вперёд и достигать новых высот. Для этого в «Локомотиве» выстроена целая система – начиная с прекрасно работающей детской школы, отличной материальной базы и заканчивая командой мастеров. Будущее – за нами, и никакие локальные неудачи нас не остановят.

Беседовал  
Андрей Мельников

## Третье место – это настоящий удар.

Убеждён, мы должны были выступить значительно сильнее

руководством Вуйтека «Локомотив» дважды – в 2002 и 2003 годуах – выигрывал чемпионат России. – Ред.). Что касается нашего последнего с Владимиром разговора, то мы покинули в ресторане и расстались по-дружески.

– В составе «Локомотива» – целая группа хоккеистов из Чехии и Словакии. Очевидно, с Владимиром Вуйтеком им работалось комфортно. Что

составил ваше решение расстаться с тренером?

– С одной стороны, оно было непростым, а с другой – вполне ожидаемым, ведь контракт с Владимиром заключался сроком на год. Мы заранее договорились, что поработаем вместе до конца сезона, а дальше будет видно.

– Есть мнение, что пан Вуйтек не сумел во второй раз добиться высоких результатов в Ярославле прежде всего потому, что постарел...

– Надеюсь, вы говорите не о глубокой старости, правильно? Да, Владимир – человек взрослый (в мае Вуйтеку исполнится 64 года. – Ред.), но называть его стариком никак нельзя. Он по-

на собственные резервы – игроков, которых вырастила наша школа, наша система. Необходимо, как и раньше, разумно распоряжаться деньгами, но по-прежнему ставить перед собой высокие задачи. А это, поверьте, совсем непросто...

– Некоторые СМИ «сватают» в «Локомотив» известных специалистов, в частности канадца Кролера...

– Называть конкретные имена я не могу всё по той же причине – мы ещё не провели детальный анализ прошедшего сезона. Могу сказать лишь одно: фигура тренера определится только тогда, когда мы поймём, какие игроки у нас останутся и какой в целом будет команда. То есть тренер будет «подбираться» под состав. А не наоборот!

– Кто придёт на замену пану Владимиру?

А не наоборот!

## КРОССВОРД

## ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Масло из семян клещевины, употребляемое в медицине, парфюмерии и как смазочное средство. 5. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

## ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»? 8. Праздничная тусовка рожених. 9. Блюдо, которым следует закусывать «мёд-пиво», текущее по бороде. 15. Спортсмен, бегающий по корту и мающимся ракеткой. 17. Истребитель тех, кто первым покидает тонущий корабль. 18. «Барabanная перепонка» в телефоне. 20. Вдох, сокращающий жизнь курильщика. 22. Игра, в которой мяч становится ручным. 23. Союз нерушимых двух металлов. 24. Кто живёт на доходы со своих ценных бумаг? 27. Антоним благоухания.

Составил Михаил Сергеев

1. Источник святого благовония. 2. Огороженный участок, на котором возводится дом. 3. Операция выкручивания мокрого белья. 4. Спортивная ориентация Чака Норриса. 6. И дыра в стене, и скважина в земле. 7. Кого Вольтер назвал существом, «которое одевается, болтает и раздевается»?