

Таможенники не хотят перемещать оформление грузов для олимпийской стройки в Абхазию

На Горьковской дороге впервые на сети устанавливают систему контроля смещения грунта

Фонд социального страхования готов оплачивать детские пособия вместо компаний-банкротов

Связующий «Локомотива» Александр Бутыко – о выступлениях в Лиге чемпионов и о достижениях сборной России

15 марта 2012 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 42 (25003)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	179035
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Принуждение к экономии
В стране стартовал марафон в честь Всемирного дня водных ресурсов. Он проходит в семи регионах с участием более 100 тыс. детей и взрослых. Основная цель этого мероприятия – обратить внимание как обычных людей, так и руководителей предприятий на необходимость сбережения воды. Сейчас в среднем один россиянин тратит около 370 литров воды в день, в то время как, к примеру, поляк – всего лишь 149, датчанин – 114. И хотя мы занимаем первое место в мире по запасам этих ресурсов, они не безграничны. Не случайно специалисты призывают проводить конкретные действия по экономии воды на государственном уровне. Одна из таких мер – установка согласно закону «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности» с 1 июля 2012 года в обязательном порядке во всех домах и промышленных предприятиях, в том числе на объектах железнодорожного транспорта, приборов учёта. Именно по их показаниям и физические, и юридические лица станут оплачивать счета за потребление этих ресурсов. По данным исследований, расход воды после введения подобного порядка учёта должен будет снизиться в нашей стране до 150–200 литров на человека в день, так как мы начнём более ответственно относиться к её использованию. Однако если организации в целом требования закона уже выполнили, то лишь четверть жителей городов установили квартирные приборы учёта. При этом закон обязывает также применять и общедомовые счётчики, фиксирующие объём всего потреблённого ресурса в многоквартирных зданиях. Их пока установили всего 22% от необходимого объёма. Поэтому велика вероятность того, что требования закона об установке водомерных счётчиков до конца полугодия не будут выполнены. Скорее всего, многие жители надеются, что наказывать их за подобные действия не будут, ведь штрафные санкции за отсутствие приборов учёта не предусмотрены. А, учитывая дешевизну водных ресурсов, их перерасход существенно на семейном бюджете не отражается. В связи с этим органы власти должны предложить меры материального стимулирования рачительных хозяев и наказания виновных в излишнем расходе воды. Например, ввести научно обоснованные нормы потребления, за невыполнение которых виновным придётся расплачиваться. Иначе приучить наших граждан к экономии природных ресурсов, по-видимому, не получится.

Цифра дня

75,9 млн пассажиров планируется перевезти в дальнейшем и пригородном сообщении на сети ОАО «РЖД» в текущем месяце.

Деловой сезон в редакции газеты «Гудок»

«круглый стол»
ПРОБЛЕМЫ КАЧЕСТВА
ЛИТЬЯ И БРАКА
ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ

Организаторы:

Продолжение читайте на стр. 3

www.gudok.ru/events/

Москва, конференц-зал газеты «Гудок»

27|03|2012|14.00–17.00

Вопросы участия:
Евгения Трояновская,
Светлана Нуриханова

Телефоны:
+7 (499) 262-15-56,
+7 (499) 262-26-53

реклама

Планы

Путь к инновациям

Российскую «кремниевую долину» свяжут с Москвой скоростными поездами



В 2014 году инновационному центру «Сколково», где планируют провести саммит G8, обеспечат надёжную транспортную связь с Москвой. В том числе и по железной дороге.

Как рассказала «Гудку» начальник отдела экспертизы и оценки экономически эффективных проектов и перспективного планирования инвестиций инвестиционной службы Московской дороги Олеся Матвеева, отдельного сколково-ского проекта нет. Но есть три других, которые смогут обеспечить сообщение с российской «кремниевой долиной». «Это организация ускоренного сообщения Москва – Одинцово, Москва – Усово и Москва – Новопеределкино. Все три на стадии разработки, и к реализации последних двух планируется приступить уже к концу года», – сказала она. Сегодня Трёхгорка – обычный остановочный пункт между Москвой и Одинцовом. Но в ближайшие два года здесь построят новые платформы под ускоренные поезда. От них будет сделан пешеходный мост к шоссе, ведущему к инновационному центру. От станции до «Сколково» недалеко –

К инновационному центру можно будет подъехать на «Ласточке»

около полукилометра, но, возможно, здесь запустят электрокары. «Строительством пересадочного узла займётся не ОАО «РЖД», на котором лежат прокладка третьего пути и подвижной состав. Здесь будет другой инвестор, он ещё не определён», – отметила Олеся Матвеева. Экспресс от Москвы до Одинцова будет останавливаться всего на четырёх станциях: Москва-пассажирская-Смоленская, Славянский бульвар, Сколково (Трёхгорка) и Одинцово. Всего планируется запустить 25 пар новых электропоездов. По словам Олеся Матвеевой, на линию выйдут Desiro RUS с максимальной скоростью 160 км/ч или ЭД4МКМ-аэро, развивающие 130 км/ч. Если запустят Desiro RUS, для их обслуживания потребуется строительство депо. Под это есть отдельный проект для станции Подмосковная. Чтобы запустить экспрессы, необходимо, как уже говорилось, построить третий путь – существующая инфраструктура просто не справится с новой нагрузкой.

Сейчас здесь интервал движения в час пик – 5–6 минут. Проект дорогостоящий, так как включает мост через Москву-реку и путепровод над Шмитовским проездом. Оценить стоимость третьего пути можно по участку между станциями Рабочий Посёлок и Одинцово – предварительно 11 км новой линии стоят 4–4,5 млрд руб. Добраться железной дорогой до ИЦ «Сколково» можно будет не только от Белорусского, но и от Киевского вокзала. По проекту ускоренного сообщения Москва-пассажирская-Киевская – Новопеределкино экспрессы будут останавливаться на станции Солнечная. Отсюда до центра значительно дальше, чем от Трёхгорки, – 5,6 км. Для подвоза пассажиров также планируется использовать электрокары или даже скоростной трамвай. На Солнечной установят дополнительную платформу, уложат новый путь, а к линии трамвая (или электрокаров) построят разноуровневый переход.

> Окончание | 2

Блиц

Свист сойки

ОАО «РЖД» внедряет акустическую систему отпугивания животных от путей



Марек Столярский, генеральный директор ООО «NEEL»

– Господин Столярский, недавно подписано соглашение об экспериментальном применении системы для защиты животных от поездов UOZ-1 в России. Скажите, эта система уже внедрена в Польше? – Да, вдоль польских железных дорог уже установлено более 600 таких устройств. За несколько лет эксплуатации в

зоне действия системы было всего два случая гибели животных, и только потому, что за ними гнались собаки. Я хочу обратить ваше внимание, что наши устройства устанавливаются не вдоль всех линий, а только там, где к путям вплотную подходит лес, где есть пути миграции, то есть там, где высока вероятность выхода животных на пути. При этом система не мешает животным пересекать пути, когда нет приближающегося поезда. В нужный момент система сначала выдаёт голосовое предупреждение для людей, а потом тревожным пением птиц отгоняет животных. В России опытным участком выбрана скоростная линия Москва – Санкт-Петербург. – Когда ожидается реализация проекта? – В ближайшее время мы начнём монтаж на опытном

участке, и по результатам будет принято окончательное решение о распространении на сеть. – В чём преимущества вашей системы перед другими вариантами? – Наша система позволяет не разделять места обитания животных и не нарушать пути их миграции, как это случается при постройке ограждений. Особенно важно это в местах обитания редких видов. Поскольку полоса вдоль путей лучше освещается, она может быть для животных более привлекательной. Если сравнивать со стоимостью так называемого зелёного моста – надземного перехода для животных, то стоимость одного такого сооружения сопоставима примерно двум сотням километров, защищённых нашей системой.

БЕСЕДОВАЛ
Олег Воробьёв

Коллегия

Готовиться к вызовам

Производитель обязан быть ответственным

В инициативном порядке ОАО «РЖД» призвало независимых участников перевозочного процесса к согласованным и совместным действиям по предупреждению аварийности.

«Гудок» в среду рассказывал, что ОАО «РЖД» подготовило пакет антиаварийных мер для коллегии Ространснадзора в связи с низким качеством вагонного литья. Вчера вице-президент компании Александр Тишанин на расширенном заседании коллегии выступил с этими предложениями. Он, в частности, напомнил, что только в 2011 году прямые убытки из-за изломов вагонного литья составили 83 млн руб. Для своевременного возмещения ущерба предлагается взять на вооружение принцип формирования достаточной финансовой гарантии всех участников перевозок. Также компания страхует свою гражданскую ответственность и имущество. Опыт показал эффективность использования механизмов страхования защиты имущественных интересов. Средний срок возмещения понесённых компанией расходов по договорам гражданской ответственности составляет не



более 70 дней, а заявленные расходы в прошлом году были возмещены до 99%. При этом гарантированное обеспечение финансовой устойчивости достигается за счёт страхования всех участников процесса, в том числе заводов-изготовителей, собственников подвижного состава, ремонтных предприятий и самого владельца инфраструктуры. Важнейшим условием безопасной работы является гармонизация нормативных требований к производству и оценке крупного вагонного литья. С этой целью необходимо исключить двойное толкование норм исполнителями, а также создать механизмы для объективного принятия решений о степени опасности эксплуатируемой продукции.

> Окончание | 2

Интервью

Отвечаем взаимностью



Виктор Кресс, губернатор Томской области

Срок полномочий Виктора Кресса на посту губернатора Томской области истекает 17 марта. Он руководил регионом больше 20 лет и подводит итоги своей работы.

– Виктор Мельхиорович, назовите главное, что было сделано и что планируется для развития региона. – Главным индикатором развития я считаю не экономику или состояние бюджетной сферы, а демографию. А демографический рост мы наблюдаем не первый год. Что это означает? Дело в том, что люди видят политическую и экономическую стабильность, их устраивает средняя зарплата, которая в прошлом году составила больше 24 тыс. руб. Хотя есть отрасли, прежде всего сырьевые, где сотрудники получают и больше – 70 тыс. В Томской особой экономической зоне, где уже больше 60 резидентов, реализуются мегапроекты, и с ними растёт малый инновационный бизнес. Который год область попадает в рейтинг самых благоприятных для развития бизнеса регионов. Вместе с тем мы понимаем, что Томск пока что остаётся советским городом, который строился не для людей, а для нужд экономики, причём в основном секретной, работающей на военно-промышленный комплекс. Отсюда чересполосица промышленных и жилых зон, железнодорожных переездов, которые на часы закрывают основные автодороги. К этому добавьте исторически узкие дороги в центре города. Именно поэтому последние несколько лет главной своей задачей я видел превращение Томска и области в регион комфортного проживания, где есть возможность работать и зарабатывать.

> Окончание | 4

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Работа на безопасность

На Московской дороге в этом году капитально отремонтируют 38 поездов. На 32 уложат новый резино-кордовый настил, на 29 – модернизируют энергоснабжение, на 44 – электроосвещение. Устройствами ограждения планируется оборудовать два переезда.

Обновят хозяйство

На обновление оборудования и устройств хозяйства электроснабжения Горьковской дороги в этом году инвестируют более 700 млн руб. В частности, деньги потратят на реконструкцию контактной сети на перегоне Вязники – Денисово, участках Ковров – Гостюхино и Гостюхино – Сарыево. Запланировано техническое перевооружение и перегона Боголюбово – Второво, станции Петушки, а также тяговой подстанции Владимир.

В два этажа

В конце марта в Харьков должен прибыть двухэтажный электропоезд. Предполагается, что в первый рейс он отправится уже в мае. Поезд чешского производства будет курсировать на электрифицированных участках с постоянным и переменным током и сможет развивать скорость до 160 км/ч.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

КОЛЛЕГИЯ

ГОТОВИТЬСЯ К ВЫЗОВАМ

>Начало | 1

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Касьянов считает, что к излому боковины надо относиться как к комплексной проблеме, которая может зародиться и при производстве, и в ходе эксплуатации, и на ремонте. Глава Ространснадзора также отметил, что новые собственники подвижного состава активно лоббируют свои интересы при разработке нормативных документов, пытаясь включить те правила, которые позволяли бы минимизировать расходы на техническое содержание вагонного парка, в том числе и за счёт снижения требований к безопасности движения. Результаты проверок выявили факты закупки и применения несертифицированных деталей и узлов, упрощения технологии их изготовления и ремонта, что свидетельствует о серьёзных нарушениях в вопросах входного и выходного контроля на предприятиях. Для ограничения доступа на рынок недобросовестных участников Ространснадзор предлагает восстановить лицензирование деятельности по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и технических средств, а также по изготовлению литых деталей вагонов. Министр транспорта Игорь Левитин напомнил, что в 90-е годы, с развалом Союза, транспортники взяли на себя функцию поддержания жизненного цикла продукции машиностроения и тащат этот груз на своих плечах до сих пор. При этом ещё не было ни одного случая, чтобы после крушения сам производитель вагонов попросил о приостановлении их эксплуатации, чтобы разобраться в причинах излома детали. Поэтому надо переломить укоренившуюся тенденцию, чтобы именно производитель техники, конструкторское бюро отвечали за продление жизненного ресурса техники. Игорь Левитин подчеркнул, что на безопасности будут напрямую отражаться развитие инновационных процессов, интенсификация транспортной работы, повышение скоростей движения, в связи с чем катастрофы, к сожалению, ожидаются более серьёзные. И к таким вызовам надо серьёзно подготовиться. Участники заседания не приняли окончательного решения в связи с проблемой изломов. Итоговый документ дорабатывается и в течение трёх дней будет выпущен Ространснадзором.

Олег Сергееenko

Светлана Казанцева

ПРОЕКТ

Выбор школы жизни

Ребят из интернатов ознакомили с компанией

В последнюю неделю марта девять городов страны, где расположены университеты путей сообщения, примут у себя профориентационный проект для подростков «Открытые двери компании».

Традиционно департамент социального развития ОАО «РЖД» совместно с Роспрофжелом проводит проект в дни зимних и летних школьных каникул. Нынешняя смена отличается от предыдущих не только сроками – её участниками станут как дети железнодорожников, так и ребята, оставшиеся без попечения родителей. Сейчас выпускники школ-интернатов в числе прочих старшеклассников определяются с выбором учебного заведения для поступления, так что компания решила продемонстрировать им

возможности для работы и развития молодёжи в РЖД. В программе смены – посещение железнодорожных объектов, общение с руководителями дорог, также ребят ждёт телемост с топ-руководителями ОАО «РЖД» в зале правления компании. Один день отведён под знакомство с университетами путей сообщения, условиями обучения, специальностями. Ребятам предложат пройти компьютерное профориентационное тестирование, чтобы определить склонность к той или иной профессии. Не забыли организаторы и о развлекательно-познавательной части, включив в неё экскурсии, концерты, командные тренинги и спортивные игры. «Компания проводит системную работу с ребятами, оказавшимися в трудной жизненной ситуации, –

отмечают в департаменте социального развития. – В образовательных учреждениях РЖД обучаются более 500 сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, и компания компенсирует 90% затрат на их содержание. Для воспитанников школ-интернатов Детские железные дороги организуют экскурсии, бесплатные поездки, занятия в кружках и так далее. Подобная работа, с одной стороны, является практической помощью и профилактикой такого социального явления, как беспризорность, а с другой – вовлечением в профориентацию с перспективой трудоустройства в компанию широкого числа детей и подростков. Мартовская сессия проекта «Открытые двери компании» делает акцент именно на этом».

Светлана Коваль

ПРОБЛЕМА

Невыносимый пост

Таможенники не хотят перемещать оформление грузов для олимпийской стройки в Абхазию



то время как таможенный пост на ЖДПП «Адлер», несмотря на недостаточную техническую оснащённость, может обрабатывать как минимум вдвое больше составов, а при составлении графика прибытия – до восьми составов в сутки, – говорит начальник Сочинской таможни Светлана Степанова. – Поэтому сложностей с перевозкой инертных грузов, которые бы указывали на недостаточность пропускных мощностей, таможня не видит». По словам Светланы Степановой, порядка 90% поданных деклараций обрабатывается с начала этого года всего за два часа, в остальных случаях причины задержек в том, что отключается электроэнер-

Таможенные посты не готовы к увеличению перевозок из Абхазии

гия. Это связано с перегрузкой сочинских электросетей во время строительства. Тем не менее ситуация более сложная, чем представляется таможенникам. Действительно, до сих пор из Абхазии везли относительно небольшое количество инертных грузов. Причины – чисто коммерческие (об этих сложностях «Гудок» писал в номере от 11 января 2012 года). Однако в начале марта ОАО «РЖД» подписало с Абхазской железной дорогой соглашение, которое предусматривает увеличение перевозок. Как говорят в Центральной дирекции управления движением ОАО

«РЖД», даже уже утверждённые два миллиона тонн ЖДПП Адлер пропустит с трудом при условии ритмичности поставок. А о ритмичности говорить пока не приходится. За январь и март абхазская сторона уже недогрузила 136 тыс. тонн инертных материалов. Если она решит наверстать отставание в более благоприятный летний сезон, будут большие проблемы. Если абхазские компании ещё более увеличат поставки, на чём настаивает ОАО «РЖД», встанет вопрос о том, возможно ли это вообще сделать.

Сергей Плетнёв

Планы

Путь к инновациям

>Начало | 1

«Мы организуем ускоренное движение для жителей Солнцева, Новопеределкина, Одинцовского района и обеспечим транспортную доступность к «Сколково» с небольшими временными затратами. Кроме того, минимизируем пересадки на маршруте «Сколково» – аэропорты Шереметьево и Внуково, а также организуем удобные пересадки на метро у станции метро «Славянский бульвар», – уточнила Олеся Матвеева. Планируется строительство перехватывающей парковки в районе станции Трёхгорка для разгрузки автодотор ближайшего Подмосковья и Москвы. И, наконец, проект предусматривает создание базовой площадки для запуска скорых поездов на Минск и Берлин.

В досье

Схема транспортного обеспечения «Сколково»



ПРОДАЕТСЯ КОМПЛЕКТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВАРКИ РЕЛЬСОВ В ПУТИ

1. Путевая рельсосварочная самоходная машина ПРСМ-4 No 101 (2003 г.). Сварочная установка типа К900 У1 для контактной сварки, заводской No 38. На сегодняшний день сварено ~ 3300 стыков, при наработке (ПРСМ-4) 2820 м.ч. Машина находится в исправном состоянии.
2. Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады сварщиков ПРСМ-4, оборудован дизель-генераторной установкой и малогабаритным прессом модели МПС-300 с компьютерной регистрацией данных для испытаний до разрушения сварных стыков, шлифовальным станком Geismar MP12, верстаком с тисками, выдвигной лебедкой, полуавтоматической электро-сваркой ТХ-240, бензиновым генератором SDMO модели LX3000.
3. Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригады сварщиков алюминотермитом. Вагон оборудован складом для хранения-транспортирования материалов, верстаком с шлифовальным станком, переносным гайковертом Geismar MIW2 (2 шт.), рельсореальным станком Geismar MTZ350-S (2 шт.), гратоснимателем Geismar ESN3-MS с насосной станцией (2 шт.), шлифовальным станком Geismar MP5 (2 шт.). Все устройства французской фирмы Geismar – новые.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: <http://jkg.rodali.lt/prsm>

Экспортная цена всего комплекта – 680 000,00 EUR. Условия поставки: Инкотермс – 2000, EXW Каунас, Литва. КОНТАКТЫ: тел. +370 37 320173 моб. тел. +370 698 36598, +370 618 10538 эл.почта: jkg@rodali.lt

Реклама

ТРАНСРОССИЯ

17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

24 – 27 АПРЕЛЯ 2012 МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА www.transrussia.ru

Организатор: ITE Moscow Тел.: +7 (495) 935 7350 Факс: +7 (495) 935 7351 transport@ite-expo.ru

Генеральный спонсор: PLASKE ПЛАСКЕ Генеральный информационный партнер: РЖД партнер

При поддержке: Министерство Транспорта Российской Федерации

Стратегический медиа-партнер: 5 ЛЕТ ТРАНСПОРТ



Олимпиада-2014

Грузы для спорта

В РЖД НЕ СОМНЕВАЮТСЯ В ВЫПОЛНЕНИИ ВЗЯТЫХ ЗАДАНИЙ



ОАО «РЖД» ОБЕСПЕЧИТ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА СТРОЯЩИЕСЯ ОБЪЕКТЫ В СОЧИ И ДОСТАВКУ ПассажиРОВ НА ЧЕРНОМОРСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ.

Специалисты компании проанализировали пропускные способности направления Туапсе – Адлер и разработали оптимальный график движения поездов на 2012–2013 годы в соответствии с поручением Минтранса рассмотреть возможность увеличения количества грузовых поездов для доставки грузов в Сочинский транспортный узел.

По словам начальника управления движения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Анатолия Кужеля, движение пассажирских поездов будет осуществляться по графику. Если не случится каких-либо форс-мажорных ситуаций, то по существующим планам все грузы будут поставлены в срок. График движения обеспечивает подвоз грузов, необходимых для строительства и ввода в эксплуатацию олимпийских объектов, ответственным исполнителем по которым является ОАО «РЖД», и позволяет сделать это, не затрагивая пассажирских перевозок.

В январе ОАО «РЖД» обеспечило доставку грузов для строящихся объектов инфраструктуры Сочи в объеме 1,402 млн тонн, или 100,1%.

Олег Воробьев

Безопасность

Контроль пустоты О карстовых провалах железнодорожники узнают заблаговременно



ФОТО: НИКОЛАЙ МОРОЗИН

На двух участках Горьковской дороги во время предстоящих летних путевых работ впервые на сети установят систему контроля смещения грунта.

Новую технологию, позволяющую следить за карстообразованием в реальном времени, применят на перегонах Дзержинск – Игумново и Пешелань – Арзамас-1. Здесь проложат оптико-волоконный кабель, который станет реагировать на связанное с деформацией смещение грунта и подаст об этом сигнал на электронный блок регистрации.

Горьковская имеет самую большую на сети протяженность участков, которые подвержены карстовым процессам, – 175 км. А выбранные перегоны относятся к вызывающим наибольшие опасения специалистов. Например, между станциями Дзержинск и Игумново за последние два десятилетия вблизи полотна образовались

До карстового провала рядом с перегонном Дзержинск – Игумново когда-то ходил трамвай

новые озера, рухнул от проседания грунта один из заводских корпусов, а в конце зимы 2007 года в 35 м от линии произошёл глубокий провал под путями трамвая.

Что касается ближайших окрестностей Арзамаса, то здесь, на 226-м км, зимой

будет и усиление подбалластного слоя грунта специальными добавками – профилизаторами.

– Укрепляться ими будет слой грунта толщиной в метр. И это позволит предотвратить разрушение пути даже в том случае, если под поездом образуется провал диаметром до двух метров. Если новая технология себя оправдает, то мы

Вблизи полотна образовались новые озёра, рухнул от проседания грунта один из заводских корпусов

1994 года вагоны грузового поезда провалились в воронку, которая внезапно образовалась под путями. Затем просадки балласта происходили и всё той же зимой 2007 года.

На том месте, где линия пересекает реку Тёша, летом 2012 года, кроме установки системы контроля, предусматри-

будем её применять и на других карстоопасных участках дороги, – рассказал «Гудку» начальник отдела инженерных сооружений службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры Сергей Чавгун.

Льонид Акопов Нижний Новгород

Развитие

«Кнорр» на тормоз скор

На Свердловской дороге начались обкаточные испытания полувагонов, оснащённых воздухораспределителями нового типа.

На 204 полувагонах ОАО «Вторая грузовая компания» (ВГК) впервые на сети использованы комплекты воздухораспределителей КАВ60-01 производства немецкой компании «Кнорр-Бремзе». Новым тормозным оборудованием вагоны оснащают в Нижнем Тагиле, на производственном участке Смычка.

«Воздухораспределители разработаны для российского подвижного состава. Они полностью взаимозаменяемы с теми, что сейчас эксплуатируются, и могут устанавливаться в любой комбинации», – поясняет заместитель гендиректора – директор Екатеринбургского филиала ВГК Михаил Шарин. Новые устройства имеют ряд технических особенностей. Оси подвижных органов в главной и магистральной частях расположены вертикально. Это исключает возможность самопроизвольного срабатывания на торможение или отпуск тормозов. Переключатель грузовых режимов расположен на главной части, что удобнее. Монтаж и демонтаж главной и магистральной частей производится на кронштейне, входящем в состав оборудования, и только с одной внешней стороны, что упрощает работу.

Полувагоны с новыми воздухо-распределителями сформированы в три состава по 68 штук. Последний был подготовлен 12 марта. По словам Михаила Шарина, составы задействованы на перевозке щебня в северные районы Урала.

Всего предстоит по-новому оборудовать 321 полувагон. Обкаточные испытания продлятся 18 месяцев и должны завершиться в мае следующего года.

Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка» Челябинск

Деловой сезон
в редакции газеты «Гудок»

«круглый стол»

ПРОБЛЕМЫ КАЧЕСТВА ЛИТЬЯ И БРАКА
ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

27|03|2012|14.00–17.00

27 марта 2012 г., Москва, конференц-зал газеты «Гудок»

Организаторы:

Гудок

ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ

В рамках работы «круглого стола» его участникам предлагается обсудить меры, которые необходимо принять как на законодательном, так и на административном и технологическом уровнях для обеспечения необходимого качества железнодорожного литья и выпускаемой вагоностроительными заводами продукции.

Темы для обсуждения:

Требования к стандартам качества вагонного литья и поставляемой продукции – законодательное регулирование.

Меры по усилению ответственности производителей за низкое качество вагонной продукции, повлекшее за собой угрозу безопасности движения поездов, материальный ущерб или непроизводительные простои подвижного состава.

Оптимизация сроков эксплуатации вагонной продукции, контроль состояния и выявление дефектов, возникших в процессе эксплуатации, ремонт подвижного состава.

Необходимо ли введение обязательного страхования ответственности за ущерб, причиненный в результате ЧП из-за неисправности техники, эксплуатируемой на железнодорожной инфраструктуре? Должна ли сфера страхования ответственности распространяться на производителей техники и ремонтников?

Импорт вагонной продукции или отечественное производство? Чьими силами и в какие сроки возможно преодолеть дефицит качественного литья на рынке?

www.gudok.ru/events/

Вопросы участия: Евгения Трояновская, Светлана Нуриханова

Телефон: +7 (499) 262-15-56, +7 (499) 262-26-53

РЕКЛАМА

ПАССАЖИРСКИЙ
ФОРУМ

11 АПРЕЛЯ 2012

МОСКВА, МЕЖДУНАРОДНЫЙ
МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ПРЕСС-ЦЕНТР
РИА НОВОСТИ

АЗРОПОРТЫ

МЕГАПОЛИСЫ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ВОКЗАЛЫ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР

ОРГАНИЗАТОР

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

реклама

+7 (495) 988 1800 info@businessdialog.ru www.businessdialog.ru

Интервью

Отвечаем взаимностью

Железнодорожники, региональные власти и грузоотправители вырабатывают новые «правила игры»

>Начало | 1

– Получилось?
– Мы бросили много сил и средств на благоустройство в том числе рекреационных зон, строительство дорог, крупных развязок, одну из которых завершили в прошлом году. Ещё одну хотим сдать через год-другой. И тогда Томск перестанет быть городом, где все дороги ведут через исторический центр.
– В Томской области есть программа «Золотые проекты»...

– ...и жизнь доказала, что ни один из них не оказался фальшивым. Центр ядерной медицины уже есть в Дубне, хотят строить в Обнинске, но правильное второй центр построить в Томске – на востоке страны. И научная, и экспериментальная база, и профильные специалисты в Томске уже готовы, а потребность в таком центре в Сибири не меньше, чем в европейской части страны.

Пока за 2020 год отодвигаются сроки запуска первого энергоблока Северной АЭС, но, убеждён, жизнь ставит и нас, и атомщиков сделать это раньше: новые производства в особой экономической зоне потребуют новых энергоёмностей. Да и научный, строительный, рабочий потенциал закрытого пока города атомщиков Северска требует применения.

Огромные запасы железной руды на северо-западе области требуют подтверждения и новых технологий добычи и переработки. Я не хочу ещё одного дымного, шумного и опасного производства в Томской области. К тому же наша руда располагается глубоко, она сильно обводнена, поэтому требуются принципиально новые подходы в добыче и переработке. Верю, что рано или поздно Бакcharское месторождение войдёт в строй.

– Больше ста лет назад Томск, а не Новосибирск должен был встать на Транссибе. Тогда купцы испугались конкуренции заезжих европейцев. Готов ли сейчас бизнес поддержать идею возвращения главной железнодорожной ветки? Насколько это возможно сейчас – Томску встать на Транссиб?

– Нынешние купцы были бы и рады, но мощной, боюсь,



ФОТО: ТАБЕЛ ГИРАТОВА

Без железной дороги освоить лесные богатства региона невозможно

тряхнуть не готовы. Тем более в таких объёмах, какие потребуются для строительства железной дороги. Думаю, что тупиковость Томска сыграла как отрицательную, так и положительную роль. Мы, безусловно, потеряли в транспортной доступности, зато у нас нет болячек большого города.

Я не очень хочу, чтобы через Томск днём и ночью ходили большегрузные поезда. Наша роль другая – от нас должна идти наукоёмкая продукция, для которой один-два вагона в сутки или несколько десятков в месяц – это нормально. Главное, чтобы железнодорожники понимали, что эти один-два вагона для Томской области как одна-две тысячи для Кузбасса.

– Расскажите о взаимоотношениях власти и железнодорожников.
– Руководство Западно-Сибирской дороги всегда нас слышало, а мы отвечали взаимностью. Последний кризис, когда томские предприятия жаловались на дефицит вагонов, это только доказал. С другой стороны, когда железнодорожники попросили нас посмотреть, как выглядит «умный инновационный Томск», если

проехать по нему по стальной магистрали, я немедленно собрал всех руководителей, чья территория примыкает к путям, и показал им: так содержать своё хозяйство нельзя. Работа началась, она будет продолжена, потому что хлам, свалки и бурьян вдоль железной дороги не красят томичей.

В этом году начал работу и Сибирский межрегиональный транспортный координационный совет, первое его заседание прошло в Томске. Подобные советы создаются повсеместно по стране, чтобы объединить усилия железнодорожников, грузоотправителей, операторов подвижного состава и власти по выработке новых «правил игры». Сибирский совет объединил представителей двух дорог, Западно-Сибирской и Красноярской, и трёх регионов – Томской области, Красноярского и Алтайского краёв.

– Влияет ли железная дорога на развитие лесопромышленного комплекса Томской области?
– Определяет его. Основная часть действующих и создаваемых мощностей сосредоточена в зоне действия ветки Томск – Асино – Белый Яр.

В 2011 году предприятиями ЛПК загружено и отправлено более 11 тыс. вагонов, но уже в этом потребность в подвижном составе увеличится до 13,25 тыс. в год. К 2020 году потребность может вырасти до 35 тыс., учитывая выход на полную проектную мощность двух заводов по глубокой переработке древесины, реализацию российско-китайского проекта.

Совокупный объём перевозок только у двух томских компа-

ных и железнодорожных перевозок отличается на 15–20%. Не в пользу РЖД. Вторая – доступность подвижного состава. На совете мы внесли предложения ОАО «РЖД» совместно с грузоотправителями разрабатывать меры по увеличению до 2020 года объёмов внутриобластных перевозок лесных грузов по тарифам, сопоставимым с затратами перевозок автотранспортом. А для повышения оборачиваемости вагонов на совете было решено

ЗСЖД поддерживает нашу инициативу об ускорении сроков

начала строительства второго пути Тайга – Томск

и ещё одного нового захода дороги от Новосибирска через

Болотное и далее до Проскокова и до Томска

ний – «Томлесдрев» и «Партнёр-Томск» – в текущем году должен превысить 1 млн тонн. В связи с этим вопросы гарантированного обеспечения лесопромышленников подвижным составом, сокращения времени оборота вагонов становятся всё более актуальными.

– Есть ли проблемы, с которыми сталкивается томский ЛПК?
– Да. Первая – это тарифы: уже сегодня стоимость автомобиль-

организовать ежесуточную работу грузового поезда на участке Асино – Белый Яр.

В будущем, чтобы упорядочить погрузку, помочь грузоотправителям в прокладывании маршрутов и оформлении документов, необходимо создание представительства «РЖД Логистики» в Томской области. В прошлом году такой филиал успешно наладил свою деятельность в Новосибирской, Кемеровской областях и Алтайском крае.

– Как вы оцениваете состояние перевозок лесных грузов?

– Доля Томской области в перевозке лесных грузов по Западно-Сибирской дороге составила в 2011 году 52,6% (630 тыс. тонн). В то же время лес занимает 27% всех железнодорожных грузов, сформированных в Томске. Значительный объём грузов формируют Сибирский химический комбинат и нефтехимический комплекс.

В соответствии со Стратегией развития лесной отрасли к 2020 году на территории Томской области будет сформирован крупный лесопромышленный кластер на базе передовых технологий по комплексной переработке древесины. Объёмы лесозаготовок и лесопереработки за этот период увеличатся втрое и достигнут 9 млн куб. м. Соответственно, значительно возрастёт и потребность в перевозках древесины, готовой продукции и прочих грузов. Так что без теснейшего сотрудничества с железнодорожниками нам не обойтись.

– Область нуждается в развитии пассажирского движения. До 2025 года Правительство РФ и региональная администрация планируют проложить северный ход через Томскую область, вторые пути на участке Томск – Транссиб. На какой стадии сейчас эти проекты?

– ЗСЖД поддерживает нашу инициативу об ускорении сроков начала строительства второго пути Тайга – Томск и ещё одного нового захода дороги от Новосибирска через

расчёты и экономические обоснования.

Прямой выход на Болотное – возможность буквально за полтора часа доезжать до Новосибирска. Другое дело, что реализовать эту идею быстро вряд ли возможно, но линия будет включена в планы инфраструктурного развития Сибири.

На данном этапе мы также просчитываем проектную стоимость строительства железнодорожного пути от Бакcharского месторождения через Пихтовку до станции Кокوشيно в Новосибирской области. Проекты сложные, дорогостоящие, но мы будем их продвигать.

– Одно из приоритетных направлений – строительство международного аэропорта в Томске. Какие здесь перспективы?

– В городе будет создан центр образования, исследований и разработок «ИНОТомск-2020». Реализация этого проекта без повышения транспортной доступности невозможна. Для этого мы разработали программу развития аэропорта.

В апреле 2010 года Владимир Путин подписал указ о присвоении томскому аэровокзалному комплексу статуса международного на весь срок действия Томской особой экономической зоны до 2025 года. Реконструкция комплекса стоит 1,6 млрд руб. Около 700 млн руб. из федерального бюджета уже направлено на реконструкцию взлётно-посадочной полосы. Правительство области также выделило порядка 15,4 млн руб. на проектную и сметную документацию по реконструкции аэровокзального комплекса для создания здесь пункта временного пропуска через границу. В этом году её планируется завершить, открыть пункт пропуска и начать международное авиасообщение.

Подписано соглашение с Росавиацией о дальнейшем соинвестировании реконструкции аэропорта. Планируется открыть рейсы до Санкт-Петербурга, возможно, до Челябинска, Читы, Улан-Удэ. Что касается международных рейсов, то регулярные направления будут в Китай, Германию, Казахстан, Украину, Турцию, Египет, Таиланд, Вьетнам. Это будут чартерные рейсы.

БЕСЕДОВАЛ
АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ

Ситуация

Тяга к сервису

Ответственность за эксплуатацию и обслуживание локомотивов последнего поколения разграничат

На полигоне работы электровоза 2ЭС6 организуют сервисные участки обслуживания с центром на Свердловской магистрали.

Напомним, опытный образец электровоза 2ЭС6 был выпущен на ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» (город Верхняя Пышма) в декабре 2006 года. И сегодня локомотивы этой серии эксплуатируются на трёх дорогах – Южно-Уральской, Западно-Сибирской, Свердловской, на долю последней в январе и пришёл наибольший пробег (40%).

– Электровоз работает эффективнее. Есть положительная динамика по общему пробегу, производительности, времени нахождения в неплановом ремонте, по количеству рекламаций на неисправности локомотива, – отметил начальник Свердловской дирекции тяги Анатолий Крутько.

Однако степень надёжности электровоза пока не отвечает эксплуатационной нагрузке, которая на него ложится. За прошлый год ремонтное локомотивное депо Свердловск направило в адрес ООО «Уральские локомотивы» (завода-изготовителя) 807 рекламаций по неисправностям узлов и деталей машины, и 707 из них были приняты.

– Наибольшее количество отказов касается тяговых двигателей, статических преобразователей, электроаппаратуры. Уже на девяти локомотивах требуется замена двигателей, – сообщил начальник Свердловской дирекции по ремонту



ФОТО: ЕКАТЕРИНА КАМЕР

Надёжность электровоза пока недостаточна для эксплуатационной нагрузки, которая на него уже сейчас ложится

тягового подвижного состава Николай Ивах.

Представители завода – производителя электровоза подтвердили: технические недостатки у него есть, но отказов на 1 млн км пробега становится меньше. В декабре 2009 года их было 225, а в том же месяце 2011-го – 81. Однако выйти на предусмотренное техническими условиями число отказов (11) «Уральские локомотивы» пока не могут.

– Причины неисправностей тяговых двигателей известны. Есть и конкретные решения. Они уже применены с электровоза под номером 144, – рассказал начальник департамента конструкторских разработок и исследований ООО «Уральские локомотивы» Виталий Брексон.

Для скорейшего устранения неисправностей, обеспечения ритмичной работы 2ЭС6 как раз и необходима разветвлённая сервисная сеть. Под обслуживание

новых электровозов на всём полигоне их обращения организуются сервисные участки с центром на Свердловской дороге. Он уже сформирован и действует на базе ремонтного локомотивного депо Свердловск.

– В состав участка входят служба рекламационной работы, производственно-диспетчерская служба, мастера, руководитель. Здесь расположен наш склад с запасными частями на сумму 22,7 млн руб., – пояснил первый заместитель генерального директора ООО «СТМ-Сервис» Юрий Кулаков.

Однако этих средств и запаса расходных материалов, по мнению участников совещания, явно недостаточно. По их оценкам, на 150 локомотивов требуется постоянное наличие запчастей на сумму не менее 500 млн руб. И пунктов складирования должно быть от девяти и больше на 1200 км полигона работы 2ЭС6. Тогда время реагирования сервисных служб на отказ не превысит шести часов.

– Ни один отказ ещё не признан системным. Но сделать это, видимо, всё-таки придётся, поскольку гарантийный срок работы закончится, а конструктивные недостатки локомотива останутся, – считает начальник Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александр Лубягов.

В качестве альтернативного варианта «Уральским локомотивам» предложено увеличить гарантийные сроки некоторых деталей и продолжить их сервисное обслуживание. Желательно, чтобы такая возможность была рассмотрена уже

в ближайшее время, поскольку в условиях роста грузоперевозок магистрали остро нуждаются в исправно работающей тяге.

– 18% от приписного парка электровозов 2ЭС6 Свердловской дирекции тяги числятся неисправными. С учётом этих цифр, времени простоя локомотивов на неплановых ремонтах и отсутствия качественного сервиса мы станем камнем преткновения для сети, – предположил глава Свердловской магистрали Алексей Миронов.

Исправить ситуацию позволит чёткое распределение сфер ответственности за каждую неисправность.

Единым центром ответственности от локомотивного хозяйства выступит Дирекция тяги. По этой схеме к ней применят ремонтный блок компании, сервисные базы, заводы ОАО «Желдорреммаш», сторонние предприятия и заводы – изготовители локомотивов.

– Объединение усилий всех причастных сторон через разветвлённую систему сервиса обеспечит качество работы нового локомотива. Каждый в этой схеме должен осознавать и нести свою часть ответственности за текущее состояние электровоза, – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротицкий.

По его словам, сервисное обслуживание локомотивов новых серий – это требование не отдалённого будущего, а дня сегодняшнего, и оно вполне укладывается в рамки существующей деловой практики.

ЕВГЕНИЙ НЕВОЛЬНИЧЕНКО

Финансы

«Свой» или «чужой»

Клиенты могут требовать от кредитных организаций установки новых банкоматов



Для многих железнодорожников, зарплата и пенсии которых перечисляются на пластиковые карты, до сих пор остро стоит вопрос шаговой доступности банкомата или отделения ТрансКредитБанка.

Встречаются ситуации, когда работники железной дороги живут на линии, на которой нет ни того, ни другого, и снять наличные деньги проблематично. За примером далеко ходить не надо. Выходной день, пора на рынок за покупками, а в кошельке только пластиковая карта, которую не примут ни на рынке, ни в магазинах. А поблизости нет «своего» банкомата.

Снимать деньги в «чужом» терминале – это значит платить комиссию. Не вдаваясь в детали, это 1% от суммы операции снятия наличных, но не менее 100 руб. в зависимости от типа валюты. Отдавать за это деньги просто так, конечно, не хочется.

Наша банкоматная сеть – это 2,5 тыс. устройств – тянется вдоль железной дороги. Мы оснастили банкоматами железнодорожные вокзалы и станции, а в



Платить комиссию за снятие наличных железнодорожники не хотят – лучше поставьте банкомат

городах установили их в крупных торговых центрах. У нас более 280 подразделений, действующих в 190 городах и сёлах. Разумеется, с учётом масштабов страны остались населённые пункты, где нет банкоматов, операционных касс или отделений банка. Почему их нет везде? Потому что это небезопасно. Мы соблюдаем три «железных» правила работы банкомата: он должен быть наполнен купюрами, работать и быть безопасным для клиента. Мы отвечаем за денежные средства, чтобы железнодорожники не пострадали от мошенников.

Во многом по этой причине люди должны ездить в другие города, областные центры, тратить на снятие наличных выходной день. Однако 1 июля прошлого года в рамках интеграции ТрансКредитБанка с Группой ВТБ произошло объединение банкоматных сетей ТКБ, ВТБ 24 и Банка Москвы. Поэтому без комиссии ваши деньги можно снять в любом из указанных банкоматов. Проверьте, где ближайший банкомат ВТБ 24 или Банка Москвы, идите туда и снимайте деньги, не выплачивая проценты за «обналичку». Узнать о банкоматах можно, позвонив в

Внедрение

Подконтрольная работа

На сеть вышли вагоны на инновационных тележках



Совсем недавно на сеть вышли первые вагоны, под которые подкачены инновационные тележки моделей 18-9810 и 18-9855, разработанные и построенные на ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» при участии специалистов ОАО «НВЦ «Вагоны».



Тихвинский завод уже подготовил специалистов по обслуживанию новых вагонов

индикаторные выемки, позволяющие без применения средств измерения определить наличие сверх допустимых износов, что значительно упрощает осмотр вагонов.

В этих тележках основные отличия от серийных – боковые рамы опираются на кассетные подшипники колёсной пары через адаптеры, тогда как у серийных тележек опора производится на буксовые узлы с цилиндрическим подшипниками, фрикционный гаситель колебаний принципиально новой конструкции и боко-

вые скользуны постоянного контакта – у серийных жёсткий бесконтактный или упруго-катковый.

Несмотря на то что конструкции серийных и новых тележек имеют существенные отличия, методики контроля технического состояния тележек будут мало отличаться. При техническом обслуживании тележек новой конструкции не требуется применения ряда средств измерений и шаблонов, степень износа трущихся поверхностей определяется по индикаторным выемкам,

а браковка по износу производится при выходе изношенной поверхности на индикаторную выемку.

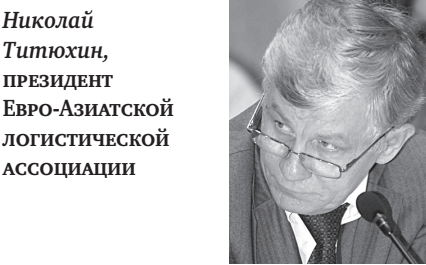
Для подготовки сети железных дорог к началу эксплуатации новых вагонов на тележках Barber S-2-R на предприятии был разработан и утверждён План мероприятий, в соответствии с которым были разработаны руководящие документы по техническому обслуживанию, текущему, деповскому и капитальному ремонту этих тележек. ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» проведены технические занятия с руководителями всех эксплуатационных вагонных депо по техническому обслуживанию и текущему ремонту тележек Barber S-2-R, разработана методика измерения деталей и узлов тележек при ремонте и комплект средств допускового контроля для её выполнения. Определён и перечень запасных частей, размещаемых в пунктах их хранения, которые находятся на каждой железной дороге. По мере увеличения парка вагонов на новых тележках планируется обеспечить запасными частями все вагонные депо сети дорог.

Сегодня в эксплуатации 2 полувагона модели 12-9853 с тележками модели 18-9855, которые находятся в подконтрольной эксплуатации на Восточно-Сибирской железной дороге на участке Челутай – Ванино.

Инфраструктура

Региональные грузопотоки

В нашей стране логистические издержки в конечной цене товара составляют в среднем 23–26%



По этой причине иностранные компании, собирающие у нас автомобили, вынуждены продавать их примерно на столько же процентов дороже, чем в европейских странах.

Правда, приход России в ВТО со временем всё должен расставить на свои места, но при этом отечественным фирмам надо быть готовыми к очень жёсткой конкуренции на уровне управления логистическими издержками.

Проблема в том, что мы сегодня не можем предоставить заинтересованным в транзите компаниям инфраструктуру с высокой пропускной способностью и современными терминалами.

До сих пор не принят закон об экспедировании. Сейчас этот документ находится в Госдуме, и я надеюсь, что его примут после доработки в соответствии с международной практикой. Это надо сделать быстро, поскольку в настоящее время меняется мировой рынок транзитных перевозок. В последние три года на 60% сократился грузопоток контейнеров,



Развитие автосборочного производства требует снижения логистических издержек

доставляемых из Тихоокеанского региона морскими судами в европейские порты Гамбург, Роттердам и др.

Зато быстрыми темпами растут объёмы поставок по сухопутным коридорам (Трансibu, ТРАСЕКА и др.). Дело в том, что Суэцкому каналу требуется серьёзная реконструкция, поэтому южные районы Европы уже начинают обслуживаться через Средиземноморье.

Конкурентоспособным маршрутом является Транссиб, особенно с учётом проекта ОАО «РЖД» продлить широкую колею

1520 мм до Вены. При этом важно обеспечить высокий уровень логистического сервиса, в том числе процессное управление и использование электронного документооборота. На российской границе планируют ввести принцип «единого окна» при оформлении документов на всех пунктах пропуска транспорта.

Это повысит их пропускную способность, уменьшит очереди и улучшит контроль. Не должно быть никаких углублённых досмотров, всё будет определяться предварительным уведомлением и оценкой по группе

рисков для того или иного участника внешнеэкономической деятельности.

Российские железные дороги уже подготовили решение по сокращению транзитного времени следования контейнеров из стран Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии в Европу через нашу страну за 15–17 дней. Это действительно абсолютно реально даже при существующей пропускной способности и перегрузочной мощности отечественных магистралей.

Одновременно с этим надо развивать транспортно-логистические системы в стране, особенно во всех крупных городах коридора «Запад – Восток». За образец можно взять Новосибирск, где в последнее время увеличивают число складских и контейнерных терминалов.

Стратегия развития Ростова-на-Дону также предусматривает создание современной транспортно-логистической системы. В Москве, в свою очередь, планируют реализовать проект ЦКАТ по строительству на расстоянии 80 км от города шестиполосной кольцевой автотрассы, которая будет уводить транзитный транспорт от мегаполиса.

Кроме того, все вновь создаваемые индустриально-логистические зоны, в частности в Смоленской области, должны принять на себя функцию распределения грузопотоков, как это уже сделали, например, в Калужской области. В связи с этим необходимо с помощью учёных регулярно проводить мониторинг региональных грузопотоков.

Вопрос дня?

С февральской зарплатой железнодорожники получили вознаграждение за индивидуальную безаварийную работу. Справедливо ли оценили ваш труд?



Алексей Емелин, ЭЛЕКТРОМЕХАНИК КОНТАКТНОЙ СЕТИ СЫЗРАНСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ:

– Вполне справедливо. И размер премии – свыше 20 тыс. руб. – меня устраивает. Ведь оценивалась моя работа за весь год, было очень много критериев. Например, при определении результатов труда учитывались не только факторы безопасности движения, безаварийного функционирования устройств контактной сети, требований по охране труда, но и повышение квалификации в течение года, разряд, отсутствие больничных листов, а также работа с молодыми сотрудниками-стажёрами. Полагаю, по всем показателям мою работу оценили на «хорошо». Подобная мотивация оправдана и работает. Ведь рассчитывать на премию может каждый человек при условии выполнения всех требований нового положения о премировании.

Роман Соколов, МАШИНИСТ-ИНСТРУКТОР ДЕПО ЛОСТА:

– По итогам года, в течение которого я работал машинистом электровоза, получил вознаграждение за безаварийную работу в размере полутора должностных окладов. По-моему, новая система оценки более справедливая, она в большей степени учитывает индивидуальные показатели каждого. Но люди, имеющие нарушения в течение года, такое вознаграждение не получили. То есть работать безаварийно сейчас выгодно, но далеко не у всех это получается.

Думаю, заслужить такую премию, работая в новой должности машиниста-инструктора, мне будет сложнее. Ведь теперь приходится отвечать за 60 локомотивщиков, каждый из которых может допустить брак в работе. Хотя за три месяца у моих подопечных ничего такого не случилось.

Валерий Кудрявцев, МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ЛИХОБОРЫ-ОКРУЖНЫЕ:

– Оценку труда считаю несправедливой. Февральской надбавки за «безаварийку» я не получил, как и практически все локомотивные бригады на нашем предприятии. В новое положение добавили множество условий лишения человека этого вознаграждения, поэтому просто можно считать, что этой доплаты нет. Я работаю на дороге более 30 лет. Раньше человек не получал «безаварийку», если был в течение года лишён премии на 50 или 100%. А если – на 15%, то на «безаварийку» мог рассчитывать. Потом «безаварийки» лишились все, кто не получал премий и не важно за что. Теперь денег на «безаварийку» выделяется мало, и это не зависит от того, как ты работаешь – хорошо или плохо. Руководство награждает тех, кто хорошо себя ведёт. Причём помощники машинистов отбрасываются сразу, несмотря на то, что они члены локомотивных бригад.

Марина Янушкина, ДЕЖУРНЫЙ ПО ПЕРЕЕЗДУ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ГОРЬКИЙ-МОСКОВСКИЙ:

– В февральской зарплате мне дали вознаграждение за безаварийную работу – с учётом индивидуальных критериев. Мне представляется, что сейчас оно стало справедливее. Например, это правильно учитывать в таких случаях стаж работы. Проработал человек несколько лет – и тут уже ясно, что отсутствие брака – не случайный результат, а итог опыта и добросовестного отношения к делу. Ещё я учитывала бы обязательно в расчёте этой надбавки и профессиональное образование.

Владимир Пылаев, и.о. МАШИНИСТА-ИНСТРУКТОРА ДЕПО КРАСНОДАР:

– Практически весь прошлый год я проработал машинистом и премию эту получил как машинист. Считаю, что новая система достаточно прогрессивная. В ней ни от кого не зависило, только от себя. Есть возможность контролировать набор премиальных баллов, есть возможность исправить какие-то упущения в работе, допущенные в течение года. Однако к машинистам-инструкторам новая система чрезвычайно строга. Хотя один выговор в течение года – и на премию человек может не рассчитывать. Мне кажется, что должна быть у машиниста-инструктора возможность отличной работой компенсировать единственный за год «прокол» и по итогам года рассчитывать на премию.

Николай Рушенцев, МОСТОВОЙ МАСТЕР ДИСТАНЦИИ ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ Сverdловской ДОРОГИ:

– Оценка труда – справедливая. Но премия мастеру – это и оценка труда всего коллектива цеха. Показатели у нас были высокими. На всех 184 сооружениях пропуск поездов обеспечивался с установленной скоростью. По нашей причине не было ни одного сбоя.

Марина Бабушкина, ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР КУЙЫШЕВСКОЙ ДИРЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ:

– По итогам года получила внушительную премию за безаварийную работу в размере 1,5 оклада. Труд оценен вполне справедливо, так как весь год старалась соответствовать всем критериям работы. Прежде всего, это касается безопасности движения и отсутствия браков при пропуске поездов. Достаточно много и других не менее сложных критериев, но все они выполнимы. Например, взять больничные листы. Если человек полгода находится на больничном, то он не участвует ни в производственном процессе, ни в обеспечении безаварийной работы. О какой премии может идти речь? Конечно, состояние здоровья очень субъективный фактор, но у нас есть все возможности позаботиться о себе. Поэтому совершенно правильно, что теперь стали оценивать результат труда по индивидуальным критериям, включающим и этот показатель.

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

20 ЛЕТ ГАРАНТИЙ

В числе крутых дат этого года (175-летие железных дорог России, 95 лет «Гудку» и др.) есть не менее значимый юбилей – 20 лет Отраслевому соглашению. История социального партнёрства началась в последний день февраля 1992 года, когда железнодорожники одни из первых в стране заключили Отраслевое тарифное соглашение. Документ дал работникам ощутимые для того времени льготы и гарантии. Он постоянно дорабатывается и во многом продолжает определять социальную ситуацию в компании и отрасли.

Хроника

С 1992 по 2012 год было подписано девять отраслевых (тарифных) соглашений, на основе которых принимались колдоговоры дорог, отделений и других организаций, один Генеральный коллективный договор, принято четыре решения об их продлении. Каждый из документов или поправки к ним добавляли в систему соцподдержки новые гарантии.

1992-й. Принято первое Отраслевое тарифное соглашение между Правительством РФ, МПС и Независимым профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей. Среди гарантий: – поэтапное повышение зарплат с ежеквартальным уточнением темпов роста; – применение единых тарифных ставок и окладов; – возмещение расходов за разъездной характер работы; – дополнительный отпуск (24 дня) за тяжёлые и вредные условия труда; – норматив средств на охрану труда (не менее 500 руб. в среднем на работающего в основной деятельности); – обеспечение спецодеждой, спецообувью и другими средствами индивидуальной защиты; – льготы за работу в неблагоприятных условиях труда; – питание в пути следования категориям работников, связанных с разъездным характером труда; – бесплатная переквалификация работников в случае ликвидации предприятия или сокращения штата; – обеспечение бытовым топливом нуждающихся; – разовая материальная помощь в размере годового заработка и возмещение дополнительных расходов семьям железнодорожников, погибших на производстве; – единовременная помощь работникам в случае перевода на инвалидность из-за производственной травмы или профзаболевания – не менее полугодового заработка; – единовременное пособие при уходе на пенсию (в зависимости от стажа в отрасли); – матпомощь пенсионерам, проработавшим в отрасли 20 и более лет (два минимальных размера пенсии РФ); – единовременная медицинская помощь железнодорожникам и членам их семей, оздоровление; – бесплатный проезд неработающих пенсионеров (стаж не менее 20 лет) по разовому билету в плакатре. 1993-й. Установлены ежемесячная выплата за выслугу лет (до 30% в зависимости от стажа) и годовое вознаграждение за безаварийную работу. Повышен размер выплат при выходе на пенсию (до шести зарплат). 1994-й. Введены поквартальная индексация зарплат и материальная помощь на оплату ритуальных услуг семьям неработающих пенсионеров в случае их смерти. 1998-й. Введены проезд работникам и пенсионерам в купе (был плацкарт) и компенсация при сокращении численности или штата (для отработавших 15 и более лет). 2001-й. Закреплён принцип роста зарплат в зависимости от производительности труда. Оговорена схема выплат пенсионерам отрасли из НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Введено страхование детей на время нахождения в лагерях. 2002-й. Введены выплаты бывшим работникам отрасли, награждённым знаком «Почётный железнодорожник» из БФ «Почёт» в размере 300 руб., пенсионерам, не получающим корпоративную пенсию, – 150 руб. 2005-й. Принят Генеральный колдоговор ОАО «РЖД», который, по сути, заменил ОТС. Кроме имеющихся гарантий в нём в том числе предусмотрены: – выплата одному из родителей пособия при рождении ребёнка (2 МРОТ компании) и ежемесячного пособия (1 МРОТ в РФ) по уходу за ребёнком до 3 лет; – обязательные медосмотры работников с оплатой времени на их прохождение; – единовременное поощрение в связи с выходом на пенсию независимо от возраста (в т.ч. по инвалидности); – корпоративная поддержка работникам, строящим и приобретающим жильё в собственность; – льготы молодым специалистам; – бесплатный проезд к месту учёбы и обратно; – горячее питание локомотивных бригад и работников, занятых на ремонте пути в «окна», ликвидации ЧС. 2008-й. Принято Отраслевое соглашение, продлено на 2009–2010 годы. В числе прочего добавлено: – повышение реальной зарплаты с ростом эффективности деятельности организации; – выплата дополнительного вознаграждения за нерабочие праздничные дни; – негосударственное пенсионное обеспечение работников через НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»; – дополнительная материальная помощь ветеранам Великой Отечественной войны к Дню Победы; – передача неработающих пенсионеров на ветеранский учёт во вновь созданные филиалы, подразделения, ДЗО. 2009-й. В связи с кризисом решено временно приостановить пункт соглашения об индексации зарплаты. 2011-й. Первое Отраслевое соглашение сроком действия три года – с 2011 по 2013 год. Из нового: – зарплата работника, отработавшего за месяц норму времени и выполнившего нормы труда, не ниже МРОТ; – проезд по личным надобностям раз в год на суммарное расстояние до 200 км или оплата (компенсация) проезда: работникам и находящимся на их иждивении детям до 18 лет (не более двух) и детям работников, погибших в результате несчастного случая на производстве; – расширение периода для включения в стаж на выплату единовременного поощрения за добросовестный труд при выходе на пенсию (впервые независимо от возраста); – гарантии неработающим пенсионерам: бесплатный проезд, медпомощь, услуги по зубопротезированию, ежемесячная материальная помощь через БФ «Почёт».

Полосу подготовила Елена Кудрявцева

Отраслевое соглашение (ОС) подписывают две стороны – работники, интересы которых представляет профсоюз, и работодатели, позицию которых сегодня выражает объединение «Желдортранс». По каким-то вопросам, касающимся документа, стороны занимают схожую позицию, по другим их оценки расходятся.

Итак, на вопросы «Гудка» отвечает председатель Роспрофжела Николай Никифоров и генеральный директор «Желдортранса» Сергей Чаплинский. – Как выглядит Отраслевое соглашение железнодорожников в сравнении с подобными документами других отраслей? Сергей Чаплинский: – Высокое правовое качество документа подтвердила экспертиза Роструда. Специалисты ведомства считают, что наше ОС на фоне других отраслей выглядит очень достойно по содержанию. Достаточно сказать, что в нём треть социальных благ и гарантий закреплена законодательством, а две трети – сверх него. То есть работодатели сознательно идут на дополнительные расходы, так как человеческий капитал – главное богатство нашей отрасли. Николай Никифоров: – По оценке Минздравооцразвития, наше считается одним из лучших по наполняемости конкретикой: минимальные льготы и гарантии у нас чётко прописаны. Документ взвешенный, продуманный и, самое главное, реальный для исполнения.

Немаловажно и то, что профсоюз при подготовке и подписании ОС учитывает реалии сегодняшнего дня. В частности, становление дочерних структур связано с определёнными рисками, и этот момент в соглашении предусмотрен. Например, по обращению руководителя организации и профкома отраслевая комиссия может принять решение о приостановке того или иного пункта соглашения в виду сложного финансового положения. И такие примеры сейчас уже есть. – В 90-х годах соглашение заключалось между профсоюзом, МПС и правительством, с 2007 года его подписывают Роспрофжел и «Желдортранс». Какая из сторон взяла на себя функции государства? С.Ч.: – Государство выступало гарантом льгот и компенсаций, предоставлял же их работодатель. Так что в принципе ничего не изменилось, социально ответственные работодатели по-прежнему предусматривают льготы и гарантии. При этом трудовым законодательством с 2002 года установлено, что ОС заключаются именно с объединениями работодателей. Н.Н.: – Правительство и сейчас выполняет контрольную функцию: следит, чтобы документ соответствовал Трудовому кодексу. Поэтому ОС обязательно проходит регистрацию в Минздравсоцразвития. – На момент подписания первых ОС они распространялись на все предприятия отрасли. В «Желдортранс» входят не все организации. Так можно ли сейчас считать соглашение отраслевым? С.Ч.: – В наше объединение входит 53 организации с общей численностью работающих свыше 1 млн человек, то есть более половины всех работников железнодорожного транспорта. По закону мы имеем статус общероссийского. Соответственно, ОС распространяется на все организации отрасли и является

Очевидцы

Всё сложилось для партнёрства

Борис Лапидус, генеральный директор ОАО «ВНИИЖТ» (до 2003 года – руководитель департамента экономики МПС): – Принятие первого Отраслевого тарифного соглашения – это историческое событие, достойное написания серьёзной книги. В этой связи важно вспомнить несколько моментов государственной важности, которые позволили нам быть конструктивными партнёрами с профсоюзом. Первое – это отмена в 1992 году статуса советов трудовых коллективов. Трудно было представить, как перейти к партнёрству в этих условиях, и заключение Отраслевого тарифного соглашения между профсоюзом и администрацией стало на тот момент конструктивным шагом. Второе событие – принятие в 1995 году федерального закона о железнодорожном транспорте, в котором был установлен запрет забастовок. До тех пор многие организации, которые называли себя профсоюзами, считали, что такая форма протеста вполне приемлема на железнодорожном транспорте. И это было разрушительно как для экономики страны, отрасли, так и для социального партнёрства.



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

обязательным для исполнения. В противном случае для работодателей предусмотрена ответственность по закону. Кроме того, неисполнение соглашения может привести и к существенным финансовым издержкам, связанным с взысканием работниками сумм всех недополученных предпочтений, предусмотренных документом. Н.Н.: – Некоторые руководители предприятий заблуждаются, когда считают, что ОС распространяется только на членов «Желдортранса». Если они не дали обоснованный отказ от выполнения соглашения в Минздравсоцразвития, то документ, по 48-й статье ТК, для них обязателен для исполнения в полном объёме. Кстати, за время действия

телей, но самим работодателям объединение создавать необязательно. По этой причине многие профсоюзы так и не имеют ОС. Мы считаем, что в таких случаях ОС от имени работодателей должен заключать Российский союз промышленников и предпринимателей. – Как удаётся договариваться профсоюз и бизнесу при полярных задачах – сохранение соцгарантий по максимуму и полученные прибыли, в том числе за счёт уменьшения соцнагрузки? С.Ч.: – Задача у нас как раз одна – обеспечить работникам достойный уровень жизни и труда. А вот пути достижения несколько отличаются. Мы считаем, что человеку нужно

Некоторые руководители заблуждаются, когда считают, что Отраслевое соглашение распространяется только на членов «Желдортранса»

нашего ОС только Ведомственная охрана и ОАО «Рефсервис» воспользовались такой возможностью. В этом отношении в законе полная ясность, чего не скажешь о других моментах. В частности, нет точной формулировки, что значит «предприятие или организация железнодорожного транспорта». К примеру, метрополитен: с одной стороны, у них тот же список профессий, как и у нас в отрасли. В то же время он подведомствен муниципалитету. И здесь у нас одинаковая с «Желдортрансом» позиция, что такое понятие нужно в законе закрепить. Ещё один казус: по Трудовому кодексу ОС нужно заключать с объединением работода-

тель, но самим работодателям объединение создавать необязательно. По этой причине многие профсоюзы так и не имеют ОС. Мы считаем, что в таких случаях ОС от имени работодателей должен заключать Российский союз промышленников и предпринимателей. И, кстати, включение в коллективные договоры, заключаемые на базе ОС, различных выплат в пользу работников позволяет решать не только мотивационные задачи, но уменьшить налогооблагаемую базу.

Иван Шинкевич, председатель отраслевого профсоюза с 1985 по 1997 год: – Подписание Отраслевого соглашения 20 лет назад явилось событием времени и обстановке, сложившейся в конце 80-х – начале 90-х годов. Экономика была в упадке, социальное положение работающих на железнодорожном транспорте – сложным. Очевидцы тех событий наверняка помнят, как проходили съезды, выступали отдельные трудовые коллективы за улучшение своего положения. В это время появились альтернативные профсоюзы, которые обвиняли наш отраслевой в том, что он бессилен, звучали призывы его разогнать. Политиком сильный профсоюз в то время был не нужен, и работодатели тоже осыобого стремления к укреплению профсоюза не проявляли, нужно было искать выход. Первый вариант – идти по пути конфронтации, второй – социальное партнёрство. Пришли к мнению, что первый путь ведёт в тупик. Трудовые коллективы должны быть заинтересованы в нормальной, стабильной работе предприятий, поэтому второй вариант поддержал весь актив железнодорожного профсоюза.

Н.Н.: – Действительно, переговорный процесс бывает сложным. Если брать все переговоры за 20 лет, то самые тяжёлые были при заключении первых соглашений – тарифного и после создания «Желдортранса». Спорных моментов было много. И оно понятно: при заключении первого ОС у работодателя не было никакого опыта. Но от нас был проект, долго над ним работали и в результате получили документ, который устроил всех. Я думаю, что благодаря ему мы и сохранили отрасль. Серьёзные вопросы решали за столом переговоров, и принцип социального партнёрства, заложенный в то время, позволил железнодорожному транспорту нормально работать и в условиях кризиса, и в период повсеместных забастовок в стране. В 1992-м вообще стоял вопрос: быть или не быть МПС? Документы о передаче его в Министерство транспорта уже были на подписи. Тогда мы полным составом президиума ЦК дали бой сторонникам такого решения и даже пригрозили, что не избежать конфликтных ситуаций, работа транспорта может быть приостановлена. И начальники железных дорог вели переговоры, так совместными усилиями удалось сохранить Министерство путей сообщения. – У вас есть видение, каким должно быть следующее ОС с учётом реформы отрасли, экономических процессов в стране, изменения трудового законодательства? С.Ч.: – Социальная нагрузка на бизнес увеличилась. Выросли взносы в госфонды, количество дней нетрудоспособности, оплачиваемых работодателями. Эти новации уже оказали негативное влияние на экономическую стабильность организаций. И я не исключаю, что они могут привести к пересмотру отдельных гарантий. Хочется, чтобы государство стимулировало социально ответственное ведение бизнеса, а не наоборот. Все понимают, что необходим последовательный переход от предоставления прямых соцгарантий к развитию страховых, накопительных и кредитных принципов на основе долевого софинансирования. Уже одобрено предложение предоставлять работникам, которые будут увольняться на пенсию с 2014 года, преимущественно именно совместно финансируемые страховые продукты, такие как, например, негосударственное пенсионное обеспечение. И тех, кто ещё не стал участником-вкладчиком, будем заранее информировать об этом, чтобы люди могли исполнить пробыл.

Кроме того, необходимо решить вопрос о гарантированном предоставлении ветеранам отрасли набора социальных льгот вне зависимости от дальнейшего реформирования и модернизации отрасли. В течение 2012 года мы планируем выработать и согласовать с профсоюзом формулировки будущего ОС. Н.Н.: – Я думаю, новый документ должен быть похож на действующий. Однако в нём необходимо более чётко прописать вопросы индексации реальной зарплаты в зависимости от конечных экономических результатов. По пенсионерам нужно детально прописать порядок предоставления льгот и гарантий, чтобы для всех был единый стандарт, а не отсылки на колдоговоры предприятий, где они состоят на учёте. Кроме того, нужно заложить пункты, связанные с пропагандой работы на железнодорожном транспорте, подготовкой отраслевых специалистов.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Правда, были и скептики со стороны работодателей и даже профсоюза: какие мы партнёры и чего добьёмся? Но в ходе дебатов всё-таки признали, что нужно начинать работать с руководством МПС. В результате родился проект первого Отраслевого тарифного соглашения. Документ был первым и среди профсоюзов России. Мы стали своего рода инициаторами социального партнёрства не только у нас, но и в странах СНГ. В его основу легли несколько основных позиций. Первое – чтобы соглашение выполнялось. В противном случае в него никто не поверит, и идея пойдёт под откос. Поэтому все усилия направили на то, чтобы документ был реальным, а не формальным, не ущемлял ничьих прав и был выполним. Во-вторых, учитывая неодинаковое финансовое положение дорог, в ОТС заложили минимальные соцгарантии. Больше – пожалуйста. И многие дороги этим воспользовались, закрепив в своих коллективных договорах дополнительные льготы. Первый год Тарифного соглашения показал, что оно было выполнено, люди в него поверили, высказывали предложения по ОТС на будущий год. Сложилась рабочая обстановка, которая способствовала заключению нормальных тарифных соглашений. Это укрепило позиции профсоюза, успокоило трудовые коллективы, и министерство поняло, что это правильный путь для стабилизации ситуации в отрасли.

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Врачи для детских душ

ПЕДИАТРОВ ХОТЯТ НАУЧИТЬ РАЗБИРАТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО В МЕДИЦИНСКИХ, НО И СЕМЕЙНЫХ ПРОБЛЕМАХ ПАЦИЕНТОВ



Лечить не только телесные, но и душевные недуги предлагают детским врачам. Союз педиатров России хочет внести социальную педиатрию в перечень медицинских специальностей.

Социальная педиатрия – сравнительно новая область медицинского знания, ещё не до конца освоенная в нашей стране.

Доктора приходят к выводу, что частуюо заболевания вызваны не медицинскими, а биопсихосоциальными факторами. К числу последних относятся бедность, неравенство, плохая доступность услуг здравоохранения, миграция, распад семей, алкоголь, телевидение, компьютерные игры, фастфуд, отсутствие физической активности. Так что, по мнению представителей Союза педиатров, современный врач должен обладать знаниями, навыками и умениями в области детской эпидемиологии, психологии и других наук, чтобы выходить на конкретные семьи, решать проблемы в частном порядке. Проявление повышенного внимания и контроля к маленьким пациентам в идеале приведут к снижению заболеваемости на почве стресса.

Медики отмечают, что социальная педиатрия возникла как ответ на призыв врачебной общественности начала XX века активно бороться с таким социальным злом, как высокая смертность детей, главной причиной которой были бедность и невежество большей части населения.

«Базовые знания по социальной педиатрии необходимы детскому врачу любого профиля, – уверен руководитель отдела социальной педиатрии Научного центра здоровья детей РАМН Валерий Альбицкий. – Курс должен стать обязательным в процессе подготовки врача педиатра как в вузе, так и на ступени последилопмного образования. Тем же, кого я, исходя из зарубежной практики, предлагаю называть социальными педиатрами, должны даваться углублённые знания».

Зарубежный опыт действительно богатее нашего. Например, в 1970 году в медицинском колледже в Монтефиоре (Нью-Йорк) была введена трёхгодичная резидентура по социальной педиатрии, в Нидерландах

Даже врождённые болезни могут быть спровоцированы социальными факторами – например, неправильным питанием матери

в 1993 году в университете Мaaстрихта в обучение педиатров ввели несколько часов лекций, в 2006-м в Канадском университете Макгилла началось преподавание четырёхнедельного курса социальной педиатрии, являющегося обязательной для всех обучающихся в резидентуре по педиатрии.

В российских вузах, за исключением Саратовского государственного медицинского университета, отсутствуют кафедры и курсы социальной педиатрии. В секторе последилопмного образования в прошлом году было всего четыре кафедры.

На XVI Конгрессе педиатров России, прошедшем в Москве в конце февраля, зарубежные врачи убеждали российских коллег в необходимости развития данного направления. Педиатр Королевского колледжа педиатрии и здоровья ребёнка (США) Тони Ватерстон привёл пример из своей практики, когда необходимость терапевтического лечения ребёнка полностью исчезла, как только нервную систему пациента привели в равновесие.

Но находятся и противники выделения социальной педиатрии в отдельную специальность. «Должна присутствовать многофакторная оценка состояния здоровья, приближенная к медицине, а не выделенная из неё, – аргументирует свою точку зрения заведующий кафедрой поликлинической педиатрии Российской медицинской академии последилопмного образования Валерий Доскин. – Кроме того, это просто нереально: педиатров и так не хватает. Необходимо работать над освобождением врача от функций бухгалтера и ликвидации стандарта «12 минут на ребёнка».

Тем не менее на конгрессе приняли решение о создании Общества социальной педиатрии. Первым шагом организации станет подача резолюции в Минздравсоцразвития с предложением добавить к кафедре поликлинической педиатрии название «социальной».

Наталья Савельева

КНИЖНАЯ ЛАВКА

Реформа в контексте

Для адекватного понимания преобразований необходимы универсальные подходы

Вышла в свет книга К.Э.Н. Фарида Хусайнова «Экономические реформы на железнодорожном транспорте». М. «Издательский дом «Наука», 2012.



Автор исследования провёл комплексный анализ предпосылок структурной реформы на железнодорожном транспорте в России, дискуссий, которые имели место на этапе выработки ключевых решений, и влияния преобразований на смежные отрасли. Также обобщены результаты трёх этапов реформирования. Кроме того, одна из глав посвящена анализу реформ на зарубежных железных дорогах – как успешных, так и неудачных.

Характерной чертой монографии является то, что автор, анализируя реформу российских дорог, стремится уйти от собственных нередко для такого рода публикаций узкоотраслевых подходов. Отбор фактов, аргументация и оценки базируются на исследовании объективной логики экономических процессов, протекающих в общемировом масштабе в последние десятилетия. В частности, реформы, проводимые на железных дорогах мира, в книге рассматриваются с точки зрения попыток преодоления затратных методов организации перевозок и принципиального обновления инвестиционного инструментария железнодорожных компаний, а также повышения их клиентоориентированности, способности гибко реагировать на платёжеспособный спрос.

Большой научный и практический интерес представляют главы, посвящённые проблемам реформирования системы государственного тарифного регулирования (дерегулированию тарифов и ценовой дискриминации), а также вопросам управления вагонными парками в условиях формирования конкурентного рынка в данном сегменте перевозок. При этом автор не ограничивается исследованием прикладных и локальных аспектов ситуации, сложившейся в ходе построения Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок в России, а постоянно обращается к фундаментальным аспектам функционирования рыночных систем, способствуя прояснению теоретических представлений о том, что такое рынок на современном этапе, какую функцию в экономике выполняют свободные цены и экономические стимулы и т.п.

В монографии оцениваются промежуточные итоги реформы, анализируются её успехи и неудачи, прогнозируются перспективы и возможные варианты дальнейшего развития событий.

Книга рассчитана прежде всего на научных работников, преподавателей, аспирантов, студентов транспортных вузов, а также специалистов, работающих на железнодорожном транспорте и в регулирующих данную отрасль государственных органах.

Монография доступна на сайте <http://f-husainov.narod.ru>, высказать своё мнение о ней можно в блоге <http://f-husainov.livejournal.com>.

ПРОБЛЕМА

Сознались мамам

Фонд соцстраха готов оплачивать пособия вместо компаний-банкротов

Фонд социального страхования (ФСС) выпустил памятку для граждан, не получивших пособия или компенсации, гарантированные законом, по вине недобросовестных работодателей. Так чиновники отреагировали на массовые акции протеста.

Последние пикеты состоялись в преддверии женского праздника, что неудивительно – по данным правозащитников, в последнее время участились случаи незаконного увольнения беременных женщин и молодых матерей без выплаты детских пособий по беременности и родам. Потому в Санкт-Петербурге перед зданием ФСС требовали справедливости женщины, пострадавшие от трудовой дискриминации. Лидер движения «Молодые мамы – за справедливый закон» Ирина Румянцева говорит, что только в Северной столице более сотни матерей уже не один год не получают законных денег. Общая сумма задолженности – порядка 2 млн руб.

В настоящий момент общественная организация «Петербургская эгида», которая участвовала в акции, ведёт полтора десятка судебных дел по этому поводу. «Есть решения в пользу пострадавших, но получить свои деньги женщины не могут – работодатели от этого уклоняются, некоторые сворачивают фирмы или перепродают подставным лицам», – рассказала «Гудку» президент организации Римма Шарифуллина.

По мнению Ирины Румянцевой, острота проблемы нарастает с каждым днём. «И только здравый закон о прямых выплатах денег, минуя работодателя, может решить данную проблему».

«Лишнее звено» – работодатель в схеме получения государственных пособий участвует благодаря закону «Об обязательном социальном страховании на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством». Они платятся из средств организаций, а затем возмещаются предприятию ФСС.

Однако, как показывает анализ, проведённый Центром защиты социально-трудовых прав, эта схема часто сбивает. Некоторые работодатели отказываются принимать от женщин обращения за назначением и выплатой пособий и, соответственно, не платят. Нередко прокуратура или трудовая инспекция при проведении проверки выясняют, что виновной организации по месту регистрации просто нет.

Но даже если и существует, то не факт, что ведёт хозяйственную деятельность и располагает средствами на выплату пособий. Взыскать деньги даже по суду в этом случае невозможно: не с чего. При этом суд не считает нужным обязать работодателя обратиться в ФСС, чтобы получить средства на пособия. И если пострадавшая напрямую обращается в фонд, то от неё требуют выполнить ряд условий. Во-первых, должно быть заявление работодателя, во-вторых, нужно



Будущие и настоящие матери требуют исключить лишнее звено в государственной системе соцзащиты

представить доказательства, что у него есть задолженность и по другим платежам. Сделать это практически невозможно, а значит, и напрямую получить выплаты тоже.

Ещё один вариант – наличие у работодателя задолженности по обязательным платежам в бюджет. Даже если ФСС перечислит такому работодателю деньги, налоговая их спишет на погашение первоочередных долгов.

Только здравый закон о прямых выплатах пособий, минуя работодателя, может решить данную проблему

Проблема никак не решается. Потому пикеты, аналогичные питерскому, регулярно проходят и в Москве, а в прошлом году была организована Всероссийская акция протеста. После неё правительство разработало поправки, которые позволяют женщинам выбирать, по доходам какого периода им стоит рассчитывать пособия – за год или два. Однако действовать они будут лишь до 31 декабря 2012 года. То есть уже в следующем году размер пособий может значительно уменьшиться, не говоря о том, что и получить их непросто. Поэтому женщины вновь и вновь выходят на улицы.

По словам директора Центра защиты социально-трудовых прав Елены Герасимовой, акции протеста всё-таки возымели действие, и сейчас уже удалось договориться, что

в отделениях ФСС на местах начнут работать люди, которые будут давать консультации по назначению пособий для работающих матерей. «Сотрудники фонда признали, что действующую сейчас схему выплат нужно менять, но требуется время на опробование новой системы, она уже запущена в пилотном режиме в двух регионах, и в ближайшее время её планируют запускать ещё в нескольких», – говорит она.

Но до этого далеко, пока ФСС обошёлся рекомендациями. И, как указано в памятке, фонд готов через территориальные органы выплатить деньги пострадавшим, но только

Елена Кудрявцева

Документы ЦИК

Итоговый финансовый отчёт о поступлении и расходовании средств

избирательного фонда кандидата Хамиева Рината Зайнулловича

р/с № 40810810500020008743, отделение № 0002/00001 ОАО «Сбербанк России», г. Москва, ул. Вавилова, д. 19

По состоянию на 2 марта 2012 года

Строка финансового отчёта		Шифр строки	Сумма, руб.	Примечание
	1	2	3	4
1	Поступило средств в избирательный фонд, всего	10	500 000,00	
в том числе				
1.1	Поступило средств в установленном порядке для формирования избирательного фонда	20	500 000,00	
из них				
1.1.1	Собственные средства кандидата	30	5 000 000,00	
1.1.2	Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией	40	0,00	
1.1.3	Добровольные пожертвования гражданина	50	0,00	
1.1.4	Добровольные пожертвования юридического лица	60	0,00	
1.2	Поступило в избирательный фонд денежных средств, подпадающих под действие п. 2 и 6 ст. 58 федерального закона от 10. 01. 2003 г. № 19-ФЗ*	70	0,00	
из них				
1.2.1	Собственные средства кандидата	80	0,00	
1.2.2	Средства, выделенные кандидату выдвинувшей его политической партией	90	0,00	
1.2.3	Средства гражданина	100	0,00	
1.2.4	Средства юридического лица	110	0,00	
2	Возвращено денежных средств из избирательного фонда, всего	120	420 000,00	
в том числе				
2.1	Перечислено в доход бюджета	130	0,00	
2.2	Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших с нарушением установленного порядка	140	0,00	
из них				
2.2.1	Гражданам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном документе	150	0,00	
2.2.2	Юридическим лицам, которым запрещено осуществлять пожертвования либо не указавшим обязательные сведения в платёжном документе	160	0,00	
2.2.3	Средств, превышающих предельный размер добровольных пожертвований	170	0,00	
2.3	Возвращено жертвователям денежных средств, поступивших в установленном порядке	180	0,00	
3	Исрасходовано средств, всего	190	80 000,00	
в том числе				
3.1	На организацию сбора подписей избирателей	200	80 000,00	
3.1.1	Из них на оплату труда лиц, привлекаемых для сбора подписей избирателей	210	0,00	
3.2	На предвыборную агитацию через организации телерадиовещания	220	0,00	
3.3	На предвыборную агитацию через редакции периодических печатных изданий	230	0,00	
3.4	На выпуск и распространение печатных материалов	240	0,00	
3.5	На проведение публичных массовых мероприятий	250	0,00	
3.6	На оплату работ (услуг) информационного и консультационного характера	260	0,00	
3.7	На оплату других работ (услуг), выполненных (оказанных) юридическими лицами или гражданами РФ по договорам	270	0,00	
3.8	На оплату иных расходов, непосредственно связанных с проведением избирательной кампании	280	0,00	
4	Распределено неизрасходованного остатка средств фонда пропорционально перечисленным в избирательный фонд денежным средствам	290	0,00	
5	Остаток средств фонда на дату сдачи отчёта (заверяется банковской справкой) (стр. 300=стр. 10-стр.120-стр.190-стр.290)90)	300	0,00	

Публикуется на основании федерального закона «О выборах Президента Российской Федерации»

БАСКЕТБОЛ

Вредные потери

«Локомотив-Кубань» в матче чемпионата России уступил подмосковным «Химкам» – 80:88. В чемпионате России наступила горячая пора. Дело в том, что нынешний год олимпийский, а сборной России ещё предстоит побороться за путёвку на Игры в квалификационном турнире. Поэтому и принято решение провести нынешний чемпионат по укороченной схеме, когда в плей-офф борьбу за медали поведут команды, занявшие места с первого по четвёртое. Пока «Локомотив-Кубань» сохраняет шансы на награды, но для этого оставшиеся матчи необходимо выигрывать. Железнодорожникам было бы гораздо легче, обыграв они «Химки». Соперники «Локо» сразу убежали вперёд. Первая десятиминутка завершилась с преимуществом хозяев в 11 очков, и в дальнейшем они поддерживали столь комфортную для себя разницу в счёте. Краснодарцы же



Трениер кубанцев Божидар Малькович считает, что шансы на призовое место у его команды есть

по ходу встречи не только грешили неточными бросками, но и допустили слишком много потерь. При этом баскетболисты «Локомотива-Кубань» старались отыграться. Уступая в четвёртой четверти 18 очков, гости нашли в себе силы сократить отставание до 8 очков, но на большее их не хватило. – Мы начали игру очень медленно, – рассказал главный тренер железнодорожников Божидар Малькович. – Соперник много забивал, быстро набрал 15 очков преимущества, мы же совершали много потерь. Вообще, у нас сейчас тяжёлые дни. Мы играем с ЦСКА и «Химками», а это две лучшие команды чемпионата.

СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВ

БОКС

Чемпионский удар

Представитель ЦСК «Локомотив» Евгений Аверин стал победителем крупного международного турнира GEEVE-TURNAUS в Финляндии. Евгений, выступающий в весовой категории до 56 кг, в первом круге уверенно победил португальца Телмо Лопеса (13:3). Затем Аверин встретился с боксёром из Армении Арамом Агаянцом. Как рассказал тренер Евгения Дмитрий Сиверский, этот поединок получился для его подопечного очень тяжёлым. Но и здесь Аверин всё-таки оказался сильнее – 15:11. В финале нашего боксёра ждала встреча со шведом Саломо Нтуве, который ростом на десять сантиметров выше Аверина. Такая разница явно была не в пользу россиянина. К тому же Нтуве по ходу турнира победил британского боксёра, который уже обеспечил себе право выступить на Олимпиаде в Лондоне. Однако Аверин провёл поединок уверенно и добился победы 15:10. Евгений является одним из претендентов на место в олимпийской сборной страны.

АЛЕКСЕЙ ВОРОПАЕВ

Триатлон

По апеннинским трассам

В Мальсе (Италия) прошёл этап Кубка Европы по зимнему триатлону (бег, велосипед, лыжная гонка). Татьяна Чарочкина, выступающая за Центральный спортивный клуб «Локомотив», стала бронзовым призёром соревнований. Она опередила занявшую четвёртое место австрийку Марлиз Пенкер на 4 мин. 16 сек. Серебряным призёром этапа также стала российская спортсменка Юлия Сурикова, выигравшая у Чарочкиной всего 13 секунд. Победу же одержала Рената Форстнер из Германии, опередившая Сурикову на 2 мин. 12 сек. Напомним, что на недавнем чемпионате Европы Чарочкина в составе сборной России стала серебряным призёром в эстафете. Теперь впереди у Татьяны чемпионат мира, который стартует 24 марта в Финляндии.

Виктор Романов

Волейбол

Большая игра

Александр Бутко рассчитывает добратсья до финала Суперлиги



Александр Бутко (справа) считает казанский «Зенит» одним из самых главных соперников своей команды

Новосибирский «Локомотив» в скором времени ждёт полуфинальная серия чемпионата России, где железнодорожники встретятся с сильнейшим клубом страны последних лет – казанским «Зенитом».

Один из лидеров «Локо», связующий Александр Бутко, рассказал «Гудку» о подготовке команды к полуфиналу, а также о выступлении железнодорожников в Лиге чемпионов и достижениях сборной России, где в нынешнем сезоне сам Бутко был одним из ведущих игроков. – Александр, вы уже успели перевести дух после встречи с уфимским «Уралом», с которым встречались в четвертьфинале чемпионата страны?

– Нам дали несколько дней отдыха. Мы только-только начали непосредственную подготовку к матчам с «Зенитом». Сейчас больше внимания уделяем работе над «физикой». Время у нас ещё есть, ведь начало нашей серии с казанцами перенесли на несколько дней вперёд. – Позади у вас длинный сезон, где лично вы сыграли не только в матчах чемпионата страны, но и в Лиге чемпионов, и в составе сборной России на Кубке мира, и в Мировой лиге. Неужели не устали от волейбола? – Есть немного. Сезон действительно получился сложным. Но усталость накопилась даже не физическая, а моральная. Впрочем, та пауза, которая у нас была после игр с «Уралом», позволила немного отвлечься. За это время мы даже успели немного соскучиться по игре и теперь с нетерпением ждём матчей с «Зенитом».

– Как провели в выходные? Наверняка просто лежали на диване и ничего не делали... – Почти. По ходу сезона мы, к сожалению, не так много времени можем уделять семье. Вот я и постарался хоть немного компенсировать этот недостаток. Ходили с женой гулять, были в кино. – Признаться, «Зенита» хоть немного, но боитесь? – Нет. У нас в команде собраны достаточно опытные игроки, много уже повидавшие на своём веку. Кого нам бояться?! Да, казанцы – сильные соперники. Но тем интереснее против них играть. Будет воз-

стороны обслуживающего персонала, со стороны судей. Наш блокирующий Райан Миллар принимал участие в трёх Олимпиадах, играл в Турции, но и он сказал, что ничего подобного в его карьере ещё не было. Представьте ситуацию, когда во время перерыва по игровой площадке бегают какие-то непонятные люди. Мальчики, подающие мячи, швыряют их куда попало. Кстати, в прошлом году «Факел» из Нового Уренгоя оказался в точно такой же ситуации. Вообще, непонятно, как такое возможно в турнире, где выступают сильнейшие клубы Европы?! Впрочем, не хочу, чтобы это вы-

Я рад, что впервые за 12 лет наша национальная команда выиграла большие турниры

возможность проверить, как мы выйдем на их фоне. – В этом году «Локомотив» уверенно сыграл в Лиге чемпионов. Вы остановились в шаге от «Финала четырёх», уступив по сумме двух матчей в «Раунде шести» турецкому «Аркасу». – Мы уверенно обыграли турок дома. Но при этом все прекрасно понимали, что легко в ответной игре нам не будет и на своей площадке «Аркас» предстанет совершенно другой командой. Знали мы и то, что в Измире у хозяев будет сумасшедшая поддержка трибун. Но реальность, скажем так, превзошла все ожидания. Было очень много, мягко говоря, негатива по отношению к нам. Причём не только со стороны болельщиков, но и со

глядело как оправдание нашего поражения. В том, что «Локомотив» не прошёл турецкий клуб, виноваты, в первую очередь, мы сами. По ходу матча вели 2:0, но потом чуть сбавили обороты и предоставили сопернику шанс отыграться. Турки счёт сравняли, а пятую партию нам не дали выиграть судьи. После этого настроиться на «золотой» сет, который и определял победителя серии, мы не смогли. Но я не сомневаюсь, что «Аркас» в «Финале четырёх» не ждёт ничего хорошего. Эта команда на порядок слабее остальных участников. – Долго вы приходили в себя после поражения от турок? – У нас не было времени горевать, так как нас ждал четвертьфинал с «Уралом». Если бы мы

проиграли первый домашний матч, то это уже могло бы стать для нас нокаутом. Игра в итоге получилась непростой. Ребята из «Урала» так и говорили, что приехали в Новосибирск, чтобы именно здесь решить все вопросы. Но и мы понимали, что поражение вгонит нас в яму. К тому же были настроены доказывать, что поражение в Турции не выбило команду из колеи. Сыграли мы неплохо, да и удача на этот раз повернулась к нам лицом. Во втором же матче всё решил первый сет. В концовке мы проигрывали несколько очков, но в этот момент блестяще сыграл Филипп Воронков. Прежде я никогда не видел, чтобы в концовке игрок делал на подаче четыре эйса подряд. В итоге мы взяли первую партию, и для «Урала» это стало таким ударом, от которого он уже не смог оправиться. И вот теперь впереди – встреча с «Зенитом». – Не могу не спотыкнуться о вашем личном выступлении за сборную страны, в составе которой вы стали победителем Мировой лиги и Кубка мира. – Конечно. Я рад, что впервые за 12 лет наша национальная команда выиграла большие турниры. Для меня же этот сезон стал, по сути, дебютным в сборной. Прежде я в национальной команде играл совсем немного. Конечно, пришлось тяжело, ведь я сразу стал основным связующим. Но мне очень хотелось доказать, что я способен играть на таком уровне. Иначе всё время так и можно проходить в подающих надежды. Мне выпал шанс, и я постарался его использовать. Надеюсь, у меня получилось и в попаду в состав сборной на Олимпиаду в Лондоне.

БЕСЕДОВАЛ РОМАН ВИШНЁВ

Увлечения

Удачи на склонах

Между лыжами и путями много общего



Спусти 13 лет Василий Семеновых не побоялся встать на лыжи и вновь легко закладывает на трассе крутые виражи

В соревнованиях на Кубок Челябинской области по горнолыжному спорту «Скорость ветра» железнодорожник Василий Семеновых занял три первых места. Есть у него и другие успехи. На прошлогоднем соревновании Кубок чемпионов он, не являясь профессиональным спортсменом, пришёл вторым, проиграв лишь действующему чемпиону РФ Дмитрию Заболоцких.

Сегодня Василий Семеновых – главный инженер Центральной дирекции по тепловодоснабжению, одного из подразделений ОАО «РЖД». О себе рассказывает не очень охотно, хотя вспомнить есть что. Говорит, что на лыжи встал первоклассником. Спортивная жизнь пришлось по душе будущему железнодорожнику, частые тренировки стали приносить плоды. Ещё во времена Советского Союза он неоднократно становился призёром и чемпионом РСФСР среди юниоров. На всесоюзных соревнованиях успехи были поскромнее, но в пятёрку – десятку лучших он входил. Лыжная колея уверенно вела в сборную страны, но из-за развала Союза эти планы рассыпались. Тренером Василий Семеновых проработал полтора года. За преподавание ему платили 40 тыс. руб. По тем временам – копейки. Пришлось искать более доходное место. Железная дорога оказалась отличным вариантом. В первый месяц помощник слесаря-сантехника заработал в три раза больше тренера – 120 тыс. руб. На железной дороге он работает уже 18 лет. И почти все эти годы о лыжах не вспоминал.

«Всё изменилось, когда я в 2005 году из Чусового переехал в Екатеринбург с назначением на должность заместителя начальника службы гражданских сооружений. В марте мне на глаза попался баннер – старты на «Приз губернатора Свердловской области». Вспомнил прошлое. Взял на прокат лыжи. Конечно, проиграл, но не остановился!» – рассказал Василий Семеновых.

На этих первых за 13 лет «безлыжной» жизни соревнованиях железнодорожник встретил бывших одноклассников-горнолыжников, теперь уже представителей самых разных профессий и социального положения – от бизнесменов до госслужащих. Нынешняя зима стала для Василия временем его полного возвращения в спорт. Только за этот сезон он успел выиграть такие крупные соревнования, как «Скорость ветра», Кубок Абзакова. Приз губернатора Свердловской области. А на Кубке чемпионов с участием 40 профессиональных спортсменов он стал лучшим среди любителей, а в общем зачёте – вторым, уступив действующему чемпиону России в специальном слаломе Дмитрию Заболоцких.

Потом Василия Семеновых перевели в Москву, где на лыжах особо не покатаешься. Это в Екатеринбурге имелся шанс трижды в неделю по окончании работы выходить на гору. Из-за пробок за пределы столицы выбраться непросто. До 26 января, когда был дан старт соревнованиям «Скорость ветра», на лыжи Василий вставал только четыре раза. Это, впрочем, не помешало ему взять первые места в специальном слаломе, слаломе-гиганте и супергиганте. Скорости спуска здесь варьируются от 50 до 110 км/ч.

Теперь цель – командное первенство России, которое в ближайшие дни пройдёт в Миассе. Спортсмен нацелен на победу и звание чемпиона России. Перед этим, правда, придётся решать вопрос спонсорства командировок, чтобы поездки были не в ущерб работе. Может РФСО «Локомотив» стоит задуматься о создании своей команды горнолыжников-любителей?

Пожелаем удачи на склонах!

Владислав Кукреш