

Все дети из многодетных семей железнодорожников теперь смогут раз в год путешествовать поездом бесплатно

Психологи должны принимать участие в расследовании нештатных ситуаций и ЧП, связанных с работой машинистов

15 декабря 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
 четверг [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
 № 230 (24950) E-MAIL: [gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)

# ГУДОК



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
151887  
экземпляра

## | От РЕДАКЦИИ

### Слова и дело

На днях состоялось заседание экспертов совета по агропромышленному комплексу при Федеральной антимонопольной службе, где обсуждались проблемы, связанные с хранением, транспортировкой и конечным сбытом сельхозпродукции. На заседании констатировали, что все звенья зерновой цепочки не справляются с большим урожаем. «Узким местом» оказалась даже подготовка документов на перевозку контролирующими органами – на это уходит слишком много времени.

Между тем зачастую крайними в проблемах зернового рынка называют железнодорожников. И наша газета, например, недавно рассказывала подробно о том, как по поручению руководства страны глава РЖД Владимир Якунин лично разбирался с любой сельхозпроизводителем на работу железнодорожников. Жалоба, кстати, не подтвердилась.

Да, технологический дефицит вагонов ни для кого не секрет. Как, разумеется, очевидно и то, что при нехватке подвижного состава его следует использовать с максимальной эффективностью. А вот в этом-то и проблема. Недавно в интервью вице-премьер Сергей Иванов напомнил: Советский Союз зерно не экспортровал, поэтому создавать большие портовые мощности для вывоза сельхозпродукции не было необходимости. Но теперь ситуация поменялась, урожай бывают довольно большими, и зерно потекло на мировой рынок. Маршруты за маршрутами подходят к портам, а там просто не справляются с их переработкой. Вагоны с зерном простаивают, ожидание разгрузки может длиться не одну неделю. И всё это время где-то в другом конце страны производители бьют тревогу: нет порожняка, не в чем вывозить урожай, а значит – наказать железнодорожников!

Наказать-то, конечно, можно, но погружочных ресурсов это не приведет и оборот порожняка не ускорит.

Интенсифицировать перевозки могло бы, например, вложение средств в развитие инфраструктуры портов и зернохранилищ, в большую механизацию грузовых операций. Но куда дешевле и проще обвинять во всём других, «наехать» на смежников.

А между тем смежники-то как раз стремятся делать хоть что-то. Недавно в ФАС от перевозчиков поступило предложение о создании Транспортной зерновой компании, которая займется организацией внутренних и международных перевозок урожая, а также будет оказывать транспортно-экспедиционные и агентские услуги и даже строить собственные элеваторы. В конце ноября в ведомстве инициативу одобрили.

## ЦИФРА ДНЯ

# 316 млрд

руб., или 80% от запланированного на год, – выше этой суммы оценивается исполнение инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 11 месяцев 2011 года.

## ПРЕСС-ЦЕНТР

Только на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
 полный отчёт о работе  
 IX Международной  
 конференции  
 «Рынок транспортных  
 услуг: взаимодействие  
 и партнерство»

• Видеотрансляция с заседаний

• Новости, события, оценки, интервью

• Видеовыступления участников и репортажи с места событий

14–15|12|2011

[www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)

Следите за событиями вместе с нами!

## ФОРУМ

# Время интеграции

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ПРЕДСТОИТ ВНЕДРИТЬ НОВЫЕ ИДЕИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ



ФОТО СЕРГЕЙ ГОНЧАРУК

Сформировать новую систему управления грузовыми перевозками можно только при условии тесного взаимодействия всех участников рынка, которого сейчас нет. Участники IX Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство» полагают, что настало время интегрировать все наработки в этой сфере.

Транспортная стратегия России до 2015 года, которая была сбалансирована и по грузопотокам, и по финансированию инфраструктуры, столкнулась со значительными трудностями из-за финансового кризиса. Это повлекло за собой большие проблемы для перевозок, признал заместитель министра транспорта Андрей Недосеков. Поэтому приходится искать новые способы финансирования и управления, притом что инфраструктура перегружена. «Мы находимся в состоянии, когда новые идеи не появляются, мы по три-четыре года обсуждаем одни и те же вопросы», – констатировал Андрей Недосеков.

Предлагается часть парка объединить под управлением ОАО «РЖД» на рыночных условиях

Перевозчик ОАО «РЖД» и операторское сообщество только начали приходить к общему мнению относительно того, как нужно рационально выстраивать рынок, формировать правила поведения на нём.

Сегодня предлагается часть универсального парка объединить под управлением ОАО «РЖД» на новых рыночных условиях тарифообразования. «Нет оснований опасаться, что консолидация возродит монополизм, это не шаг назад и не пересмотр реформы, а стабилизирующая мера в сложных переходных условиях», – подчеркнул первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Причём различные формы консолидации уже проявляют свою эффективность на практике. Объединив парк 11 крупных операторов, удалось взять под контроль ситуацию с вывозом угля в Кузбассе. Кроме того, по инициативе РЖД созданы и начинают действовать на дорогах координационные советы по повышению эффективно-

сти перевозок – наша газета неоднократно об этом рассказывала.

Как признал генеральный директор ООО «Независимая транспортная компания» Александр Сапронов, именно операторы оказались пока не готовы к новым условиям. Между тем они отвечают перед своими акционерами за инвестиции в подвижной состав и должны обеспечивать гарантированную безопасность этих вложений.

«Есть рабочие группы, но нам недостает системной координации в работе, поэтому нужные решения долго не принимаются, – считает глава НТК. – Но с другой стороны, мы находимся на этапе формирования рынка без инвентарного парка. Рынок ещё не устоялся, не отлажен, поэтому есть многочисленные проблемы». Как раз следующий, 2012 год и должен, по его мнению, стать годом системной интеграции всех интересов для того, чтобы перевозки стали более эффективными.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

## Блиц

### Бдительное око

На Казанском вокзале Москвы в тестовую эксплуатацию запустят систему идентификации лиц КАРС



ФОТО: БОРис КАЛашНИКИ

Павел Шмелёв,  
 заместитель  
 начальника  
 отдела  
 транспортной  
 и экономической  
 безопасности  
 службы  
 безопасности  
 дирекции  
 железнодорожных  
 вокзалов

– Павел Павлович, расскажите, для чего предназначена эта система?

– Комплексная автоматическая

дана ФСБ России для распознавания лиц людей, совершивших преступления и находящихся в розыске. Она также позволяет выявлять лиц, подозревающихся в совершении террористических актов.

– Эта система где-либо ранее применялась?

– Нет, это пилотный проект, который будет реализован в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства РФ. До конца текущего года на Казанском вокзале установят 170 видеокамер, чтобы каждый сектор здания был под контролем. Кроме того, для обработки данных, поступающих в систему, будет установлено 90 серверов.

К тестовым испытаниям приступим в начале будущего года.

– Каким образом распознаются лица?

– Оказалось, что в поле зрения камеры лицо фиксируется, и си-

стема в автоматическом режиме обрабатывает базы данных розыска и идентифицирует совпадения. При совпадении оператору подаётся сигнал. Система будет отслеживать перемещения подозрительного человека в автоматическом режиме до момента его задержания полицией.

– Будет ли установлена подобная система в регионах?

– Это будет зависеть от результатов испытаний. Итоги подведёт ФСБ.

Предполагается, что в случае успешного испытания КАРС может быть установлена на других вокзалах Москвы, а также на станциях Северного Кавказа.

Кроме того, ДЖВ разместит более тысячи видеокамер в дополнение к уже 700 установленным на вокзалах столицы, которые будут подключены к интегрированной комплексной системе безопасности.

Беседовал  
 Марьяна Балашкина

## СОТРУДНИЧЕСТВО

### Пригласили с кредитом

Чешские компании вошли в проект на Ямале

Соглашение о совместной реализации проекта «Северный широтный ход» (СШХ) подписали генеральный директор ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный» Александр Белецкий и генеральный директор чешской ОНЛ ZS Михаил Штрафф.

Речь идет о достройке трассы Обская – Салехард – Надым, включая мост через реку Обь.

Как рассказал заместитель генерального директора ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный» Александр Агаджанов, основная причина, по которой был выбран иностранный генеральный подрядчик, в том, что компания ОНЛ ZS несет долгосрочное льготное финансирование (не менее 18 лет). Объем кредитного портфеля, привлекаемого для реализации проекта, составит не менее 1,5 млрд евро.

«Немаловажным моментом является северная господдержка со стороны Чешской Республики. Было подписано соглашение с АО «Экспортное гарантийное и страховое общество» (EGAP), которое фактически является госструктурой, о стратегическом сотрудничестве и поддержке финансирования», – добавил г-н Агаджанов.

Кроме того, подписано соглашение о стратегическом финансировании чешскими и российскими банками проекта «Северный широтный ход». В роли организатора финансирования выступает АО «Чешский экспортный банк».

«Стоит отметить значимость подписанных соглашений для чешской стороны, – отмечает Александр Агаджанов. – Речь идет как об участии финансовых институтов Чехии в реализации российских масштабных проектов, так и о возможности производственных мощностей республики. Результатом такого сотрудничества становится создание новых рабочих мест на территории Чехии и увеличение налоговых поступлений в бюджет страны».

Напомним, магистраль протяжённостью 707 км планируется проложить к 2016 году. Проект предполагает достройку станции Обская-2, строительство железнодорожного участка Салехард – Надым, включая два мостовых перехода через реки Обь (2400 м) и Надым (1300 м), а также достройку железнодорожных участков Пангоды – Надым, Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево.

>Окончание | 3

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

15 декабря 2011 года

четверг

№ 230 (24950)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### Назначение

#### Новый начальник дороги

Приказом президента ОАО «РЖД» Фролов Василий Фёдорович назначен начальником Восточно-Сибирской железной дороги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

 Василий Фролов родился в 1965 году, образование высшее, в 1988 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте».

Трудовую деятельность начал в 1988 году. Начинал дежурным по парку, был начальником маневровой станции, заместителем начальника Мичуринского отделения Юго-Восточной железной дороги, начальником Орловско-Курского отделения Московской железной дороги, заместителем начальника дороги – начальником дорожного центра фирменного транспортного обслуживания, начальником Московско-Смоленского отделения Московской железной дороги.

С 2007 года по 2010 год – первый заместитель начальника Московской железной дороги, а с 2010 года работал первым заместителем генерального директора ОАО «Федеральная пассажирская компания».

В 2011 году в АНО «Корпоративный университет ОАО «РЖД» прошёл программу повышения квалификации руководителей холдинга «РЖД» «Корпоративный лидер».

### Фотофакт



ВЧЕРА ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Владимир Якунин представил коллективу Восточно-Сибирской железной дороги нового руководителя. Им стал 46-летний Василий Фролов.

Как отметил Владимир Якунин, решение о назначении было непростым, учитывая значимость ВСЖД для успешной работы компании. «Восточно-Сибирская – связующее звено между Западной Сибирью и дальним Востоком. Она обеспечивает почти 6% сетевой погрузки.

Да и в Федеральной пассажирской компании с трудом расставались с таким руководителем. Но интересы дела требовали, чтобы такое решение было принято», – сказал президент компании.

Как отметил в своём выступлении Василий Фролов, для него большая честь руководить Восточно-Сибирской железной дорогой, которая всегда отличалась стабильностью и эффективностью работы даже в непростой период реформирования отрасли.

«Но один в поле не воин. Только вместе мы сможем удержать и повысить результаты», – обратил свою слова к коллективу дороги Василий Фролов.

ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ВСЖД

### Лента новостей

#### Выросли к прошлому

С января по ноябрь Куйбышевская магистраль перевезла более 61 млн тонн грузов. Это на 8,1% превышает аналогичные показатели прошлого года.

Основной для дороги груз – нефть и нефтепродукты – составил более 33,6 млн тонн. Наибольший рост погрузки по отношению к аналогичному периоду прошлого года достигнут при перевозках сахарной свёклы (в 2,5 раза), металлоконструкций (на 41,6%), цветных металлов (на 41%), строительных грузов (на 20,6%).

#### Со своей инициативой

Дорожная профсоюзная организация ВСЖД создала инициативную группу по выдвижению губернатора Иркутской области Дмитрия Мезенцева на должность Президента РФ.

«Дмитрий Мезенцев – железнодорожник по специальности. В молодые годы строил БАМ. Он близок к нашим железнодорожным проблемам, проблемам Сибири. Поэтому мы осознанно создали инициативную группу для его выдвижения кандидатом президента России», – сказал председатель дорпрофсоюза ВСЖД Александр Старцев.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

«Гудок» и информационных агентств

### Соцпакет

# Всем одинаково

## МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СМОГУТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ БЕСПЛАТНО



В Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы внесены изменения – снято ограничение на проезд детей железнодорожников, так как раньше правом бесплатного проезда могли пользоваться только два ребёнка из семьи.

«Поправки в Коллективный договор вносятся постоянно, это живой, творческий процесс. Что-то меняется в компании, обновляется федеральное законодательство, одни льготы устаревают, а другие, наоборот, приобретают актуальность – всё это поводы для внесения дополнений в основной документ компании, – пояснил начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин. – У нас немало работников, имеющих трёх и более детей. Поэтому было решено поддержать многодетные семьи со стороны компании».

Пользоваться новой возможностью можно уже сейчас: дополнительное соглашение к Коллодоговору подписано и прошло юридическую регистрацию. Теперь бесплатный проезд железнодорожным

транспортом по территории РФ предоставляется всем несовершеннолетним детям, находящимся на иждивении работника, раз в год.

По данным Роспотребнадзора, имеющих трёх и более детей, в компании насчитываются около 12 тыс. Как говорит заместитель председателя профсоюза Сергей Железнов, ещё при подготовке действующего Коллодоговора Роспотребнадзор предлагал сделать бесплатным проезд для всех детей, но тогда это предложение не прошло.

«Но в компанию и профсоюз такие пожелания регулярно поступали, – отметил он. – И на совместном заседании правления компании и первичной профорганизации РЖД по подведению итогов Коллодоговора за первое полугодие к этому вопросу вернулись. Он был вынесен на заседание рабочей группы, и решение было принято достаточно оперативно».

На дорогах уверены, что новой льготой семьи воспользуются в самое ближайшее время – в период новогодних каникул. «В больших семьях и расходы немалые, очень хо-

рошо, что для них ввели дополнительную поддержку», – говорит заместитель начальника отдела оплаты и мотивации труда Приволжской железной дороги Светлана Трифонова.

На Калининградской дороге такого решения тоже ждали. «У нас на дороге есть многодетные семьи, поэтому люди искренне порадовались новым возможностям, – сказала заместитель начальника службы управления персоналом Валентина Новикова. – Правда, калининградцам теперь понадобятся загранпаспорта и на детей. Но, думаю, к лету семьи смогут в полном составе поехать отдыхать».

Кроме того, принятые решения о продлении в 2012 году выплаты зарплаты за счёт средств компаний руководителям первичек с численностью работников, являющихся членами профсоюза, свыше 500 человек (это изменение также внесено в Коллодоговор). На этот счёт мнения железнодорожников тоже не разошлись. Люди считают, что в этом случае с профсоюзных лидеров и спрос выше, и отдача должна быть больше.

Елена Кудрявцева

### Сотрудничество

## Визит с разрешением

### Польша отменяет визы для калининградцев



Окно в Европу на этот раз хотят «прорубить» из Калининградской области

ВЧЕРА МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ СЕРГЕЙ ЛАВРОВ И МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ПОЛЬШИ РАДОСЛАВ СИКОРСКИЙ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ОСОБОЙ БЕЗВИЗОВОЙ ЗОНЫ НА ГРАНИЦЕ РОССИИ И ПОЛЬШИ.

Жители Калининградской области смогут беспрепятственно ездить в Гданьск и Ольштынское воеводство. Для этого потребуются загранпаспорт и специальное разрешение, которое можно получить в консульствах обеих стран.

Непрерывное пребывание иностранцев на безвизовой территории будет ограничено 30 днями, а приезжие не должны заниматься инициативой группой для его выдвижения

«Польша получит богатого соседа и будет использовать новые условия пограничного режима для подъёма экономики в пограничных воеводствах. Люди повезут свои деньги в их торговые центры, магазины. Кроме того,

если россияне покажут себя благонадёжными, законопослушными партнёрами, европейцы скорее согласятся на отмену виз. Следующей в первую очередь с точки зрения экономики может стать Литва», – считает начальник аналитического отдела Калининградской социологической службы Олег Почекин.

Как рассказал заместитель начальника Калининградского филиала ОАО «ФПК» Александр Бова, с мая по октябрь жители областей могут поехать в Польшу ежедневным поездом Калининград – Берлин. И если будет потребность в более интенсивном железнодорожном сообщении с Польши, возможно, пустить в этом направлении дополнительные поезда. Обсуждение международных маршрутов из Калининграда ОАО «ФПК» запланировано на февраль 2012 года.

Игнат Вьюгин

### Технология

## Обратно с подписью

### ГРУЗОВЫМ ВАГОНАМ УПРОСТИЛИ ВОЗВРАЩЕНИЕ ИЗ ФИНЛЯНДИИ

ОАО «РЖД» утвердило безбумажную технологию перевозок пригородных порожних грузовых вагонов, возвращающихся из Финляндии в Россию.

Технология устанавливает временный порядок перевозки порожних грузовых вагонов, следящих из Финляндии в Россию, по электронной наладкой с применением электронной цифровой подписи. То есть без оформления перевозочных документов на бумажном носителе.

Как пояснил один из разработчиков данного проекта, начальник технологического отдела Октябрьского территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) ОАО «РЖД» Юрий Ермаков, речь идёт о приватных вагонах собственности российских операторов, которые следуют из Финляндии после выгрузки грузополучателем обратно в Россию.

«Выглядеть это будет следующим образом, – рассказывает Юрий Ермаков. – Из России в Финляндию идёт гружёный вагон, там он выгружается и возвращается обратно без бумажных документов. То есть по территории России он пойдёт под подписанный электрон-

ной подписью. По прибытии на станцию назначения его можно будет раскредитовать также с её применением».

Пока что безбумажную технологию утвердили временно. Сначала её нужно опробовать, чтобы увидеть необходимость каких-либо дополнений. Будет ли она действовать на постоянной основе, зависит от того, насколько проект окажется эффективным.

«Сначала нам надо посмотреть, как она работает. На-

пример, будут ли задержки, какие-то трудности или нет. При положительных результатах её утвердят на постоянной основе, и тогда она будет распространяться на всю сеть, – говорит представитель Октябрьского ТЦФТО.

«С аналогичной технологией перевозок порожних грузовых вагонов в Финляндию из России так и произошло. Сначала она была временной и ограниченной по полигону применения, а теперь с любой станции российских желез-

ных дорог грузоотправители могут оформить порожние вагоны направлением в Финляндию без бумаги, с помощью электронной подписи».

ЗАО «Русагротранс» – один из российских операторов, осуществляющих грузоперевозки в Финляндию. Туда компания в небольших объёмах возит рожь и жом (побочный продукт свеклосахарного производства). Обратно вагоны стараются загружать солдом, ячменём или глином. Но иногда небольшое

количества из них загрузить не удается.

«В этих редких случаях вагоны возвращаются порожними, – говорит директор департамента стратегического маркетинга компании Алексей Федотенков. – Поэтому внедрение такой безбумажной технологии для них на постоянной основе значительно упростило бы перевозочный процесс. Прежде всего в скорости и удобстве её применения».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

### Реконструкция

## Путеводные процедуры

### ВЕСЕННИХ ЗАБОТ У ПУТЕЙЦЕВ ЗАМЕТНО УМЕНЬШИЛСЯ

На Арчединской дистанции пути Приволжской дороги мосты заменили водопропускными трубами.

без остановки движения поездов – во время небольших «окон», – пояснил Алексей Огородников.

Сейчас эти объекты сдаются в эксплуатацию.

Обновление искусственных сооружений позволит уменьшить затраты на их текущее содержание и ремонт.

«Достаточно хлопотно было обслуживать мост постройки конца XIX – начала XX века. Он уже давно выработал свой срок службы, – рассказал «Гудку» главный инженер Арчединской дистанции пути Алексей Огородников. – Приходилось постоянно ремонтировать дефекты бетонных пролётов и устоев из бутовой кладки. Во время весенних паводков и ливней существовала угроза их обвалов и разрушений».

После демонтажа пролётов специалисты установили временный рельсовый комплекс.

Пока шла работа, по нему и курсировали поезда – движение по этому участку дороги довольно активное.

Под съёмными путями проложили новые железобетонные трубы. Затем засыпали их дренажным грунтом, а

### Подрядная организация меняла трубы без остановки движения поездов – во время небольших «окон»

сверху, демонтируя временные пути, уложили настоящую рельсошпальную решётку и балласт.

Если учсть, что подобных устаревших мостов на дистанции более 160, забот у путейцев достаточно.

«В нынешнем году мы начали освобождаться от старых сооружений. Шесть мостов заменили водопропускными трубами. Причём подрядная организация меняла трубы

«На будущий год мы планируем завершить реконструкцию железнодорожного путепровода на 1071-м км участка Грязи – Волгоград», – поделился планами ведущий инженер отдела искусственных сооружений службы пути Приволжской дирекции инфраструктуры Дмитрий Храмкин.

ИНГА БЫКОВА,  
СОБ. КОРР., «Гудка»  
Волгоград

## Сотрудничество

## Пригласили с кредитом



&gt;Начало | 1

Отметим, что возведение мостового перехода через реку Надым уже ведется. По оценке аналитика ИФК «Метрополь» Андрея Рожкова, интерес российской стороны обоснован доступом к так называемым дешевым деньгам. «Понятно, что все проекты, связанные с инфраструктурой, особенно со строительством железных дорог, – это, как правило, долгосрочные проекты с большим сроком окупаемости. В России пока нет таких финансовых структур, которые могут давать долгосрочные займы с низкой процентной ставкой. Именно этот фактор стал приоритетным в выборе генерального подрядчика», – добавляет аналитик.

Наталья Решетняк

## В досье

Фирма OHL ZS (отделение железнодорожного строительства OHL Group) является передовой многопрофильной строительной компанией, одной из крупнейших в Чехии с более чем 50-летним производственным опытом. Компания занимается комплексной реализацией различных сооружений, их модернизаций, реконструкций, включая железнодорожное строительство, в том числе в сложных климатических и географических условиях.

Ассоциация экспедиторов России направила министру транспорта Игорю Левитину свои предложения по правовой организации транспортно-экспедиторской деятельности.

По мнению президента ассоциации Валерия Алисеичика, на текущий момент в стране практически не существует правовой защиты экспедиторских компаний.

«До сих пор государственные органы вообще не озвучили комплекс мер относительно того, как они собираются развивать отечественную экспедиторскую отрасль. Мы вполне подошли к угрозе, когда западные экспедиторские компании именно в силу несовершенства нашего правового поля и слабости российских экспедиторов просто захватят наш рынок. У нас сегодня много говорится об экспорте транспортных услуг. В ситуации, когда нет чёткого правового статуса национального экспедитора, его прав и имущественных полномочий, мы можем получить только импорт этих услуг».

Директор Научного центра по транспортным проблемам Министерства транс-

порта Олег Евсеев сообщил «Гудку», что предложения ассоциации рекомендуют принятие в качестве положений национального законодательства правил Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), регламентирующих работу транспортно-экспедиторской отрасли. Это поможет снизить цену доступа на рынок для экспедиторских компаний.

«Необходимо, чтобы средства от выполнения услуг обеспечивали не только текущую работу экспедиторов, но и подготовку кадров, материальное выполнение контрактной базы договорённостей по перевозочным услугам», – считает представитель Минтранса. – Основаниями наших предложений являются создание механизмов доступа на рынок транспортно-экспедиторских услуг, совершенствование системы государственного регулирования, стандартизация параметров качества транспортных услуг и создание правовой системы их обеспечения, снижение транзакционных издержек доставки грузов на

стыках разных видов транспорта, в том числе и при пересечении границ».

Заместитель директора департамента программ развития Министерства транспорта Георгий Петрушенко добавил, что Ассоциацией экспедиторов представлены принципиально новые предложения по развитию нормативной базы транспортно-экспедиторской деятельности.

«Впервые речь зашла непосредственно об экспедиторских компаниях и их нормативном регулировании, – подчеркнул он. – Мы вносим полученные предложения в график нашей работы на следующий год, поскольку для нас принципиально обеспечить при вступлении в ВТО конкурентоспособность нашей транспортной отрасли на международных и, что ещё важнее, на внутреннем рынке. Предложения ассоциации нами рассматриваются как важное подспорье технологического обустройства развития транспортных инициатив».

Леонид Григорьев

## Технологии

## Полезное давление

АВТОМАТИКА ПОМОГАЕТ ОСМОТРИЩИКАМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ВЫЯВЛЯТЬ НЕИСПРАВНОСТИ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

В эксплуатационном вагонном депо Круглое Поле Куйбышевской дороги введена автоматизированная система диагностики тормозов (АСДТ) грузовых вагонов.

По словам главного инженера депо Дмитрия Гребнева, раньше на пункте технического обслуживания депо работали с устаревшей системой испытания тормозного оборудования грузовых вагонов – УСОТ.

Её оборудование – стендовые приборы, узлы и агрегаты – из-за изношенности часто выходило из строя. Это не позволяло оперативно проверять состояние оборудования, выявлять неисправные воздухораспределители.

Новая же система более совершенна и надёжна. Кроме того, АСДТ имеет важное преимущество: под-

сказывает, есть ли утечка воздуха и, соответственно, падение давления в тормозной магистрали.

Таким образом, легче выявлять дефект, когда после отпуска тормозов колодки остаются прижатыми к поверхности катания колёсных пар.

Раньше выявить эту неисправность можно было только визуально во время обхода. И всё зависело от внимательности и собранности специалистов.

Как пояснил Дмитрий Гребnev, осмотрщики в любом случае визуально проверяют колодки по каждому вагону с хвоста и головы состава, но подсказка системы даёт дополнительные гарантии.

«Это важно с точки зрения безопасности движения, так как если вовремя не обнаружить прижатые колодки,

Дмитрий Попов,  
соб. корр. «Гудка»  
САМАРА

## Происшествие

## Огонь под куполом

ВОЗГОРАНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ОБЪЕКТЕ ЛИКВИДИРОВАЛИ В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ

ВЧЕРА НА СТАНЦИИ ЗЕЛЕНОГОРСК Октябрьской магистрали горел вокзал.

Пожар начался утром. Пассажиры и персонал были тут же эвакуированы.

На месте происшествия работали шесть пожарных расчётов. Кроме того, на подмогу огнеборцам со станции Санкт-Петербург-Финляндский прибыл пожарный поезд.

Как рассказали «Гудку» в пресс-службе управления МЧС по Санкт-Петербургу, основная сложность в тушении была связана с низким напором в системе городского водоснабжения.

Тем не менее пожар локализовали уже через 2,5 часа. От огня пострадали только центральный зал и кровля над ним. Жертв нет. Площадь возгорания составила 100 кв. м.

вагон пойдёт юзом, а это уже прямой путь к сходу», – отметил он.

Для безаварийной работы системы на пункте технического обслуживания смонтирована новая модульная компрессорная станция.

Раньше воздух подавался с общей компрессорной, обслуживающей все предприятия узла. Зимой, особенно когда чистят стрелки, давление в трубопроводе падало, и испытать в нормальном режиме тормозные магистрали вагонов было проблематично. Система нередко давала сбой, поэтому проверять приходилось по несколько раз.

Переключить подачу воздуха с общей компрессорной на автономную планируется до конца года.

Дмитрий Попов,  
соб. корр. «Гудка»  
САМАРА

железной дороги. Там проводились монтажные работы», – сказал Василий Голубцов.

В результате происшествия было задержано восемь пригородных поездов. Задержки составили от 13 минут до 2,5 часа.

Пригородные поезда не отменяли. Две пары электричек доехали только

до Зеленогорска, остальные пропускались по третьему и четвёртому путям.

Аналогично мимо станции следовали и «Аллегро».

Яна Позолотчикова,  
соб. корр. «Гудка»  
Санкт-Петербург

торая разбирается в причинах происшествия.

Как отметил заместитель начальника ОЖД, вокзал находился на капитальном ремонте, и на момент возгорания там устанавливали новые витражи.

«Очаг пожара предположительно был как раз под куполом, со стороны

## Инициатива

## Идут с Запада

ЭКСПЕДИТОРЫ ПРОСЯТ ЗАЩИТИТЬ РЫНОК



## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Минск стал ближе

Почти 3 тыс. северян съездили в Белоруссию за полгода новым прямым пассажирским поездом Архангельск – Минск. Он был сформирован белорусскими железнодорожниками минувшим летом и сейчас продолжает курсировать раз в неделю. Ранее жители Архангельской, Вологодской, Ярославской областей могли добраться по железной дороге в Белоруссию только с пересадкой в Москве. Путешествие длилось более двух суток. Беспересадочная поездка из Архангельска в Минск занимает всего 32,5 часа. В поезде семь плацкартных и купейных вагонов и вагон-ресторан.

## Надзорное участие

Приморская транспортная прокуратура проверила факты «бронирования» поездов с углем, предназначенными для ОАО «Горгенный порт Посьет» (входит в «Мечел»).

В конце ноября в адрес этого получателя только на Владивостокском регионе ДВЖД было отставлено от движения семь составов. По данному случаю в декабре прокуратурой проведены совещания с участием порта, ООО «УК «Мечел-Транс» и Дальневосточной дирекции управления движением.

«По результатам были приняты решения об ужесточении контроля за обработкой груза перед отправкой на станцию Посьет во избежание его смерзаемости в пути, об увеличении количества работников по выгрузке вагонов в порту, а также об обеспечении преимущественного подвода поездов на станцию без нарушения сроков доставки грузов», – сообщили в прокуратуре. В результате совместных мероприятий показатель количества среднесуточной выгрузки вагонов увеличен. Вчера на Владивостокском регионе оставалось только три «брошенных» поезда на Посьет.

По сообщениям  
корреспондентов «Гудка»  
и информационных  
агентств

## ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



ЖУРНАЛ ДЛЯ ТЕХ,  
КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ  
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:  
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2012  
ГОДА В РОССИИ, СТРАНАХ СНГ И БАЛТИИ

Подписьной индекс 46101

Дополнительная информация:

+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

РЕКЛАМА

## Забота

## Не друг и не враг

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПСИХОЛОГАМ НЕ ХВАТАЕТ ДОВЕРИЯ ПАЦИЕНТОВ

Психологи должны принимать обязательное участие в расследовании всех происходящих на сети нештатных ситуаций и ЧП, связанных с работой локомотивных бригад. К такому выводу пришли участники медицинского совета ОАО «РЖД», прошедшего в Воронеже.

«Работа локомотивных бригад тяжёлая, для неё характерны повышенное нервно-психическое напряжение, частые стрессовые ситуации. Они приводят к нарушению функционального состояния работника. Поэтому в обеспечении безопасности железнодорожных перевозок всё чаще на первый план выходят психологические факторы», – отметил начальник департамента здравоохранения ОАО «РЖД» Сергей Краевый.

Сегодня на сети работу с локомотивщиками ведут 582 психолога. «Ещё 20–25 лет назад психологов на железных дорогах было во много раз меньше. Сегодня уже пора создавать школу железнодорожных специалистов этого профиля», – отметил замначальника ЮВЖД по кадрам и социальным вопросам Виктор Вакуленко.

Однако именно специфика пациентов осложняет жизнь психологам. Бригады не стремятся сами прийти на консультацию, делают это только по направлению руководства депо или своего цехового терапевта.

«За 11 месяцев этого года мы провели 1137 консультаций с локомотивщиками. Всего 52 человека пришли к нашим специалистам сами, все остальные выполняли распоряжение руководства», – рассказывает начальник лаборатории психофизиологического обеспечения дорожной клинической больницы на станции Санкт-Петербург Дарья Фрейдинова.

Большинство направленных начальством работников – небрежно относящиеся к своему здоровью люди, живущие по принципу «заболею – медицина исправит».

«Машинисты и помощники не идут на приём к психологам сами, потому что опасаются: если с ними что-то не в порядке, есть опасность лишиться работы. Особенно негативно к психологическому консультированию относятся работники предпенсионного возраста. Чтобы люди лучше понимали, что психологи не враги, надо как можно чаще бывать на общих собраниях в депо, не ограничиваясь информационными листками на доске объявлений», – посоветовал заместитель начальника Дирекции тяги ОАО «РЖД» Михаил Семёнович.

Он привёл в пример зарубежных коллег. Во Франции, например, машинист обязан обратиться к психологу, если проехал на красный сигнал светофора или стал участником ЧП. В России тоже было бы нелишним ввести подобную практику, постепенно причащая локомотивщиков к процедурам психологического тестирования как непременно сопутствующим их работе.

«У нас в таких случаях визит локомотивщика к специалисту считается одним из последних. Проштрафившихся машиниста и помощника направляют на курсы повышения квалификации. Самое интересное, что после курсов они могут получить прибавку к зарплате, ведь их квалификация возросла. Но истинная причина того или иного происшествия без обследования психолога останется не раскрытым, ведь в случаях прозева запрещающего сигнала до 70% машинистов не могут внятно объяснить, почему это сделали», – отметил Михаил Семёнович.

В подтверждение слов замначальника Дирекции тяги высказываются и опрошенные «Гудком» локомотивщики. В частности, пожелавший остаться неизвестным машинист рассказал: «Мне осталось до пенсии три года. Тщательно слежу за своим здоровьем, чтобы не лишиться должности до ухода на заслуженный отпуск. Обычные тестирования в рабочем порядке я готов



Фото: Павел Горячко

Психологические тесты локомотивщики проходят в обязательном порядке, но не по собственной воле

проходить и впредь, но глубоко копать в моей душе не дам. Считаю себя уравновешенным человеком и привык решать свои внутренние проблемы или самостоятельно, или вместе с близкими. Я не понимаю, зачем мне обсуждать свою трудность в семье или в отношениях с коллегами с помощью психолога? Вполне могу решить их по-семейному или простым разговором на работе. Благо жизненного опыта хватает, а психолог будет анализировать мои мысли и действия по науке. И я совсем не уверен, что это будет истолковано правильно».

Его коллега из депо Рощинский, помощник машиниста Николай Хохловский придерживается похожего мнения: «Как и коллеги, я ежемесячно бываю у психолога для

гической совместимости машиниста и помощника. В этом их полностью поддержал вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков: «Немало лет отдал космонавтике и лично убедился в важности работы психологов. Они создавали психологические портреты каждого из нас. При этом к их рекомендациям не всегда прислушивалось руководство. В итоге члены экипажа из двух человек после пребывания на орбите в течение трёх месяцев перестали выносить друг друга. Общались между собой только через Землю. И так длилось ещё четыре месяца до конца полёта. А психологи предупреждали заранее, что эти космонавты не должны совместно работать в экипаже».

Тесты на совместимость внедряются, но первоочередными задачами остаются содействие безопасности движения и сохранение психического здоровья локомотивщиков.

**Машинисты неохотно идут на приём к психологам, опасаясь: если с ними что-то не в порядке, есть опасность лишиться работы**

прохождения тестов. Когда закончу учёбу в дорттехшколе, стану машинистом и вернусь в родное депо, меня снова направят к психологу, ведь будет длительный перерыв в работе. Не считаю нужным посещать специалиста дополнительно по своей инициативе – и так визиты довольно частые. К тому же на них тратится очень много времени. Бывает во время теста час сидишь в тёмной комнате в тишине и следишь за лампочкой, а хочется домой. При нашей работе мы и так очень мало времени проводим с близкими, так что укорачивать свой досуг по добруму нико не хочет. Конечно, психологи сами приходят к нам и спрашивают, не нужна ли помощь. Чаще всего их игнорируют или отвечают, что личные проблемы их не должны волновать, пусть занимаются своими рабочими вопросами. Лично мне консультации психолога не нужны – проблем и затруднений по жизни нет».

Сами психологи отмечают особую важность правильного формирования локомотивных бригад – психолог-

в связи с этим в решения медсовета включены пункты об обязательном участии психологов в разборах не только крупных происшествий в масштабах дорог, но и всех нештатных ситуаций, связанных с локомотивной работой. Кроме того, к следующей подобной встрече в 2012 году специалисты намерены создать гибкую систему учёта индивидуальных показателей машинистов и помощников. Она позволит определить, например, какое время суток больше всего подходит для работы тому или иному человеку. При этом у психологов есть опыт создания узкоспециализированной методлитературы. С момента создания психофизиологических подразделений в региональных дирекциях медобеспечения в 2005 году было разработано три методических пособия для психологической работы с железнодорожниками.

**СЕРГЕЙ МИХАЕЛЁВ,**  
соб. корр. «Гудка»  
Воронеж

## Развитие

## Индекс удобства

Клиенту предложат оценить качество транспортных услуг



Фото: Павел Горячко

С развитием рынка грузовых перевозок система фирменного транспортного обслуживания должна совершенствоваться.

Как отметила генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Елена Кунавина на совещании начальников отделов управления агентской сетью территориальных ЦФТО в Санкт-Петербурге, «системе необходимо перестраиваться, ставя акцент на клиентоориентированности и коммерциализации».

Система фирменного транспортного обслуживания (СФТО) изначально должна была обеспечивать продажи услуг, которые оказывает ОАО «РЖД». Однако по сути, как было сказано на совещании, сегодня услуги СФТО – это не более чем обеспечение отправки груза по российским стальным магистралям согласно установленным на сети правилам. И, как отметил ректор Стокгольмской школы экономики в России Андрея Лильенберг, это может привести к тому, что грузоотправители предпочут работать с экспедиторами, переговаривая за то, чтобы не испытывать головной боли от всяческих проблем, возникающих при контактах с железной дорогой.

Сопровождение договоров – важная функция, но этим не должна ограничиваться работа агента. Особенно теперь, когда с изменением конфигурации рынка предоставления подвижного состава под перевозку и увеличения доли приватного парка до 90% не просто увычился документооборот, а сильно сместились аккредитации в договорной работе в сторону погонных отправок. Уже агентам ФТО всё чаще приходится выполнять роль своего рода моста между различными участниками рынка грузовых перевозок, в частности, грузовладельцами и экспедиторами, владельцем инфраструктуры и собственниками подвижного состава, перевозчиком и операторами, у каждого из которых свой взгляд на логистику. При этом необходимо наращивать продажи услуг ОАО «РЖД», а следовательно, надо и самим меняться, постоянно адаптируясь к меняющемуся рынку. В частности, для того чтобы это успешно делать, к транспортному обслуживанию добавят блок логистики. Например, это касается железнодорожнопаромных услуг и смешанных перевозок. Такой опыт уже есть, и он весьма успешен. Агенты на Дальнем Востоке предложили сопровождение клиента до борта судна. В итоге грузоотправители даже попросили взять на себя ёщё и фрахт судов.

Однако, как отметил начальник Октябрьской дороги Виктор Степов, чтобы начать работать по-новому, необходимо СЕРГЕЙ МИХАЕЛЁВ, соб. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

Ситуация

## Заморский бензин

Недостаточное обеспечение Сахалина топливом может стать затяжным



Фото: Ильин, Photobank.RU

До Сахалина топливо добирается и по железной дороге, и морем

Дальневосточной было отставлено от движения 135 составов. Конвенция – мера вынужденная, отмечают в руководстве магистрали. Продолжать погрузку в адрес получателя, чтобы ещё больше становилось «брошенных» поездов, просто нелогично.

При этом ограничения приводят к потерям в погрузке самой дороги. Часть нефтепродуктов, идущих на Крабовую, поступает

с НПЗ в Комсомольске-на-Амуре. Клиенты дороги к введению конвенции отчасти относятся с пониманием, отчасти выражают озабоченность. «Сейчас у нас недель нет отгрузок для накопления в Находке партии на Сахалин. При отсутствии накопления на станции Крабовая мы будем испытывать трудности при следующем подъёме танкеров», – рассказала «Гудок» Ольга Трош.

Сейчас уже сложилось некоторое отставание по завозу нефтепродуктов на остров. А сахалинцы столкнулись с дефицитом бензина на автозаправках. Более стабильное положение сохраняется с дизельным топливом.

Как отметил заместитель главного инженера ДВЖД по Сахалинскому региону Владимир Кривозубов, если ситуация по Крабовой не нормализуется, проблема с обеспечением острова бензином грозит принять затяжной характер, поскольку в конце января 2012 года паром «Сахалин-10» более чем на месяц уйдёт на плановый ремонт в Китай.

К паромному судну (его грузоподъёмность – 26 условных вагонов) специализируется на транспортировке подвижного состава с особо опасным грузом. Оно оборудовано специальной системой пожаротушения.

В ОАО «Сахалинское морское пароходство» поясняют, что «Сахалин-10», как и любое другое судно, согласно правилам Российского морского регистра судоходства должен периодически проходить ремонтные работы. К тому же, подчёркивают в компании, после катастрофы с теплоходом «Булгария» не может быть вопросов о необходимости своевременного ремонта.

Представители дороги в свою очередь предложили обсудить вопросы с обеспечением поставок топлива всем заинтересованным сторонам на совместном совещании.

**ПАВЕЛ УСОВ,**  
соб. корр. «Гудка»  
Хабаровск

## В досье

## Проект развития агентской сети фирменного транспортного обслуживания до 2015 года

	2011 г.	2012 г.	2015 г.
Количество станций, на которых работают агенты системы ФТО	1652	1531	1285
Количество станций без агентов, с дистанционным оформлением документов	946	1149	1947
Количество терминалов коллективного доступа в системе электронной транспортной накладной ЭТРАН	150	202	281
Количество линейных агентств ФТО	369	362	350

## Дискуссия

# В погоне за полномочиями

УЧАСТИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ В ГОСПОЛИТИКЕ ПРОФСОЮЗ СЧИТАЕТ ИЗЛИШНИМ

Евгений Голенко,  
СОВЕТНИК  
ПРЕДСЕДАТЕЛИ  
Роспрофжела  
по правовым  
вопросам



ФОТО: ГОСПРОФЖЕЛА

ХОТЕЛОСЬ БЫ ВЕРНУТЬСЯ К ОБСУЖДЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ ЗАСЕДАНИЯ РОССИЙСКОЙ ТРЕХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ (РТК), КОТОРОЕ СОСТОЯЛОСЬ 21 НОЯБРЯ («Гудок» от 23.11.11) И НА КОТОРОМ РАССМАТРИВАЛИСЬ ДВА ВЗАИМОСВЯЗАННЫХ ПРОЕКТА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ, НАПРЯМУЮ ЗАТРАГИВАЮЩИХ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО СТАТУСА ОБЪЕДИНЕНИЙ РАБОТОДАТЕЛЕЙ И ИНЫЕ НАСУЩНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЁРСТВА В НАШЕЙ СТРАНЕ.

Первый проект закона предусматривает изменения отдельных норм Трудового кодекса РФ. Так, предлагается расширить перечень взаимных обязательств, являющихся предметом соглашений в сфере социального партнёрства, установить пресекательный срок для коллективных переговоров по заключению соглашения в 6 месяцев.

Особого внимания заслуживает изменение, позволяющее общероссийским, региональным, территориальным объединениям работодателей выполнять функции отраслевых (межотраслевых) объединений работодателей в случае отсутствия последних на соответствующем уровне социального партнёрства. С одной стороны, такое правопреемство может быть оправдано интересами согласования позиций работников и работодателей. Но, с другой, оно будет общим или универсальным. Ввиду этого все без исключения члены, например, общероссийского объединения работодателей в силу закона приобретают не только права, но и будут нести бремя выполнения обязательств заключённого отраслевого соглашения, которое по форме и содержанию к ним никакого отношения может и не иметь.

Поскольку изменения всё-таки обусловлены практикой коллективных переговоров сторон социального партнёрства, РТК единогласно одобрила эти поправки.

Во втором законопроекте предлагаются изменения депутатами Госдумы измениния закона «Об объединениях работодателей» являются принципиальными для правового регулирования деятельности этих организаций.

Прежде всего объединения работодателей, по замыслу разработчиков, про-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

ектируются как некая универсальная некоммерческая организация, основанная не только на членстве работодателей и (или) их объединений, но и включающая иные (читайте – любые) некоммерческие организации. При этом основное предназначение существующих объединений работодателей, как это следует из названия – представительство и защита прав своих членов в системе социального партнёрства в сфере труда, – предлагается исключить.

В данной правовой позиции чётко просматривается озабоченность работодателей масштабом отведённой им законом деятельности: их общественная платформа значительно уже, чем у профсоюзов, поэтому и хочется её расширить за счёт любых других некоммерческих организаций, в том числе не осуществляющих деятельность в сфере социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений.

Стремлением придать больший вес объединениям работодателей в общественной жизни и, более того, в государственной политике продиктованы и изменения, посвящённые расширению полномочий этих объединений.

В частности, в ст. 13 закона предлагается закрепить за объединениями работодате-

лей право «на участие в формировании и реализации государственной политики в сфере социально-трудовых и экономических отношений». Для того чтобы оценить разницу, следует сравнить это предложение с положениями действующей статьи 35-1 Трудового кодекса, устанавливающей участие органов социального партнёрства

неструктурных объединений перестанет ограничиваться только рамками социального партнёрства в области труда, для чего, собственно, этот правовой институт и учреждался. Памятую о недавних предложениях легализации 60-часовой рабочей недели, скрытый смысл проекта закона нетрудно понять.

## Просматривается озабоченность работодателей масштабом отведённой им законом деятельности

в формировании и реализации государственной политики, но только в сфере труда. При этом основной формой такого участия в кодексе названы создаваемые на разных уровнях социального партнёрства комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

Что же скрывается под общей и многозначительной формулировкой законопроекта? Прежде всего обращает на себя внимание тот факт, что, по мнению разработчиков, наличие связи социально-трудовых и экономических отношений (как это определено законом) вовсе не обязательно. А вследствие этого деятель-

ность таких объединений перестанет зависеть только рамками социального партнёрства в области труда, для чего, собственно, этот правовой институт и учреждался. Памятую о недавних предложениях легализации 60-часовой рабочей недели, скрытый смысл проекта закона нетрудно понять.

Остальные проектные предложения у сторон РТК не вызвали сомнений. С учётом отражения в решении РТК указанных недостатков законопроект поддержан и профсоюзной стороной комиссии.

Теперь этому законопроекту предстоит второе чтение в Госдуме нового созыва, а проект законодательного акта с изменениями Трудового кодекса РФ будет внесён Правительством РФ в порядке законодательной инициативы.

## Парк

## В экстренном порядке

Без нормативных документов перевозчик несёт издержки



ФОТО: СОВАМСИТИОН

Алексей Родионов,  
первый  
замначальника  
службы  
коммерческой  
работы в сфере  
грузовых  
перевозок  
Куйбышевской  
дирекции  
управления  
движением

вентарный парк ОАО «РЖД», и особых проблем не возникло. Достаточно было подобрать аналогичный вагон по техническим характеристикам, и груз следовал дальше. Теперь это сделать непросто.

А грузоотправителю неважно, что и как произошло в пути следования. Он погрузил и ждёт доставки точно в срок. Мы же, как перевозчик, несём косвенные потери – простой на станциях, занятость путей, лишние операции с вагонами.

Хуже, когда возникают ситуации с опасными грузами.

**Грузоотправителю неважно, что произошло в пути следования. Он погрузил и ждёт доставки точно в срок**

Отсутствие нормативных документов, определяющих порядок взаимодействия с собственниками вагонов и сферы ответственности при перевозке грузов, осложняет взаимодействие с операторами подвижного состава по целому ряду спорных вопросов. К примеру, в пункте коммерческого осмотра обнаружили неисправный по техническим условиям перевозок вагон с другой дороги. Надо перегружать. Раньше был ин-

тигнат, течь в вагоне с нефтепаливным или химическим грузом. Вагон не может использоватьсь для дальнейшей перевозки. К тому же это опасно для экологии и людей. Надо срочно перекачивать груз в другой вагон, чтобы его сохранить и обеспечить безопасность движения или территории, а неисправный вагон отправлять в ремонт. По новым правилам мы должны найти вагон именно этого собственника. Он должен дать разрешение на его использование,

скажем, течь в вагоне с нефтепаливным или химическим грузом. Вагон не может использоватьсь для дальнейшей перевозки. К тому же это опасно для экологии и людей. Надо срочно перекачивать груз в другой вагон, чтобы его сохранить и обеспечить безопасность движения или территории, а неисправный вагон отправлять в ремонт. По новым правилам мы должны найти вагон именно этого собственника. Он должен дать разрешение на его использование,

## Наука

## Факторы скорости

Учёные изучают возможность разогнать поезд



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

При развитии скоростного движения нужно учитывать особенности эксплуатации пассажирских поездов локомотивной тяги с электровозами ЧС7.

Проведённый учёными анализ ряда направлений Московской железной дороги показал, что такие поезда могут развивать скорость до 140 км/ч, но при этом часто придётся её ограничивать. Общая протяжённость участков с такими ограничениями на головных тяговых плюсах данной магистрали достигает 35–40% общей длины. Причём промежутки между соседними ограничениями обычно не превышают 6–8 км. Поэтому поезду придётся двигаться в режиме частых торможений и разгонов, что осложнит нормальную работу тяговых двигателей электровоза и механической части поезда.

Кроме того, при таком режиме возрастают энергозатраты, снижается уровень обеспеченности безопасности движения. При составе поезда в 15–22 вагона сброс скорости реостатным (электродинамическим) тормозом электровоза, например, со 140 до 60 км/ч требует слишком длинного тормозного пути. Поэтому в данной ситуации более эффективно применять электронпневматическое торможение, при котором каждый вагон и электровоз используют свой колодочный тормоз. Но и в этом случае машинисту нужно будет иметь значительный запас времени на входе на участок с ограничением скорости и на выходе из него. К тому же динамика процессов торможения и разгона существенно отличается от соответствующих показателей при движении поезда с постоянной скоростью. Увеличивается вероятность

проскальзывания колесных пар по рельсам, наблюдаются избыточные колебательные процессы вибрации, подпрывывания и др. В целом повышение маршрутной скорости является прогрессивным решением. Но необходимо учитывать, что увеличение ходовой скорости пассажирских поездов сопровождается пропорциональным в квадрате ростом износа устройств пути и подвижного состава, а также существенно повышает затраты энергии.

В связи с этим развитие скоростного движения должно сопровождаться достаточно детальным экономическим обоснованием и планированием мероприятий по реконструкции пути. Наконец, нужно иметь в виду, что сброс скорости поезда перед ограничением заставляет замедлиться и следующий поезд.

ВАЛЕНТИН КИСЕЛЕВ,  
заведующий кафедрой «Локомотивы  
и локомотивное хозяйство» МИИТ,  
ПРОФЕССОР

## Вопрос дня

Пользуетесь ли вы услугами научно-технических библиотек? Всё ли вас устраивает?

Игорь Александров, начальник производственно-технического отдела Южно-Уральской дирекции инфраструктуры:

– Обязательно. Для большего удобства пользователей дорожная техническая библиотека организовала дополнительный читальный зал в управлении ЮУЖД. Регулярно делаю заявки по интересующим темам – внедрению бережливого производства, стандартам качества, по безопасности движения, последним техническим новинкам. И всегда оперативно получаю необходимые подборки литературы. Когда нужны статьи из газет и журналов, нормативные документы РЖД, какие-то решения региональной власти, в библиотеке это сканируют и присыпают электронной почтой. Дистанционное пользование фондами и обслуживание меня особенно устраивают. Всё решается с рабочего места.

Владимир Тихонов, машинист-инструктор локомотивного эксплуатационного депо им. Ильича:

– Библиотека в шаговой доступности и очень нужна, ею пользуются не только машинисты, но и работники соседних предприятий. Основной акцент там сделан на техническую литературу, и здесь возникает проблема. Та литература, которая нам очень нужна, не всегда бывает. Например, в библиотеке нет инструкции по тормозам, схем локомотивов электровоза ЧС7 и тепловоза ЧМЭ. В наличии лишь схемы серий локомотивов, которых нет в нашем депо. Наверное, нужную нам литературу уже не печатают. Машинам по 40 лет, техника старая, и, видимо, посчитали, что допечатывать нет смысла, ведь локомотивами уже никто не будет пользоваться. Однако парк пока не поменялся, и если у старики-это эта литература есть, то вот молодёжи её не хватает. Кроме того, схемы представлены в электронном виде, но если машинист едет в поездку, ему нужна распечатка, цветная схема на бумажном носителе. Но возможности распечатать нет, хорошо было бы установить в библиотеке цветной принтер. А ещё у нас появилось новшество: библиотекарь шлёт по Интранету все новинки, иходить в библиотеку не надо, они у нас сразу появляются.

Алексей Григорьев, главный инженер Новосибирской дистанции пути:

– Посещаю в обязательном порядке, и регулярно. Казалось бы, сейчас всю информацию можно найти в Интернете, тем не менее лично мне в определённых случаях удобнее пользоваться именно бумажными изданиями. Прежде всего это относится к такому сугубо специализированному журналу, как «Путь и путевое хозяйство». То же самое можно сказать о материалах и документах, посвящённых тематике по охране труда и технике безопасности. В работе библиотеки всё устраивает, в каких-то переменах необходимости не вижу. Причём очень важно, что её персонал безусловно выполняет все заявки на издания, в которых возникает необходимость.

Владимир Журавлёв, главный инженер Хабаровской дистанции электроснабжения:

– Пользуюсь электронной библиотекой, доступной в Сети. Сегодня можно просматривать любые научные труды, особенно в программе DjVu, разработанной специально для хранения сканированных книг, документов. В наших же линейных технических библиотеках не хватает современной литературы. Например, не так давно поступила телеграмма о внедрении поведенческого аудита безопасности. Мы готовы были внедрить эту систему на предприятии два года назад, изучали связанные с этим вопросы. Но в достаточном количестве литературы нет, поэтому брали информацию из Интернета, электронной базы данных, чтобы наши инженеры, руководители могли ознакомиться. Таким образом решаем проблемы.

Елена Франкис, делопроизводитель Северо-Кавказского управления военных сообщений:

– Регулярно. По работе часто бывает нужна литература о правилах перевозок негабаритных или опасных грузов и другая специфическая литература. Кроме того, когда мои дочери учились в Ростовском техникуме железнодорожного транспорта, а потом в РГУПСе, научно-техническая литература в «бумажном» виде также была очень востребована. В работе библиотеки меня всё устраивает. В связи со спецификой работы у меня нет возможности пользоваться электронным рассыпом необходимых книг, которые сегодня предоставляет библиотека, поэтому работаю с бумажными носителями. Заказываю необдуманную книгу, и, как только она появляется, библиотекарь мне звонит, чтобы я подошла за заказом. Кроме того, если книга редкая, всё время находится на руках, то в библиотеке могут подготовить копию необходимой информации.

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

## БЛАГОДАРНОСТЬ

## Отрада для пассажира

ЛЮБАЯ РАБОТА ВАЖНА И ТРЕБУЕТ ПОЛНОЙ ОТДАЧИ, ГЛАВНОЕ, КАК К НЕЙ ОТНОСИТЬСЯ. И ОЧЕНЬ РАДУЕТ, КОГДА ВИДИШЬ, ЧТО НЕ ПЕРЕВЕЛИСЬ ЕЩЁ ЛЮДИ, КОТОРЫЕ С БОЛЬШОЙ ЛЮБОВЬЮ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ОТНОСЯТСЯ К СВОЕМУ ДЕЛУ.

Вот и нам, простым пенсионерам из Свердловской области, посчастливилось встретиться с такими ответственными людьми и от души порадоваться за российскую железнодорожную дорогу.

Ехали мы на Дальний Восток поездом № 76 Москва – Тында, который обслуживал Тындинский резерв проводников вагонного депо – 2. Наших проводниками в 11-м вагоне были Наталья Павлова и Екатерина Годунова. Дорога по этому направлению длинная, ехали почти пять суток, но с такими проводниками любая дорога не в тягость. Чистота, уют, человеческое отношение – всё это сопровождало нас на протяжении долгого пути. Для каждого пассажира у наших милых проводниц нашлось доброе слово, каждый ощущал на себе их заботу и внимание.

Спасибо вам, девчата, за ваш труд! Спасибо тебе, РЖД, за таких преданных своему делу людей и доброго вам всем пути!

НИКОЛАЙ ШИШКИН  
СЕРГЕЙ СТАРОСТИН  
Красноуральск

## Меры принятые

## Дефицит ответственности

Криком души назвала своё обращение в «Гудок» пенсионерка Александра Ивановна Бобнева. Отработав более 30 лет в эксплуатационном вагонном депо Стойленская Юго-Восточной железной дороги, она ушла на заслуженный отпуск в твёрдой уверенности, что кроме положенной ей государственной пенсии будет ежемесячно получать ещё и корпоративную. Но из-за ошибки специалистов депо выплата корпоративной пенсии задержалась на несколько месяцев.

«В 2004 году в отделе кадров предложили нам вступить в фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», обещав, что, когда выйдем на заслуженный отпуск, будем получать прибавку к пенсии, – пишет Александра Ивановна. – Мы, естественно, согласились. На протяжении шести с половиной лет через нашу бухгалтерию с моей зарплаты высчитывали ежемесячно оговоренную сумму в фонд. А мы радовались, что в старости будет у нас дополнительная копейка».

В мае 2011 года она уволилась в связи с выходом на пенсию, и в отделе кадров её заверили, что пенсия из «БЛАГОСОСТОЯНИЯ» её начнет платить сразу же. Но шёл уже пятый месяц (письмо пришло в редакцию в октябре), а выплат из фонда так и не было. Куда только ни обращалась расстроенная пенсионерка – в своё депо, Воронежский филиал НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», звонила в Москву, – но толкового объяснения добиться не смогла. Одни ссыпались на фонд, другие говорили, что это ошибка бухгалтера, но разве пенсионерке от этого легче? И вообще, ей ли это проблемы? «Кто возместит мне затраты на телефонные звонки, испорченные нервы, кто ответит за просроченную пенсию?» – с возмущением спрашивает А.Бобнева.

Мы, естественно, попросили НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» разобраться. Ответ пришёл из Юго-Восточного филиала фонда за подпись его директора Александра Лысенко. И вот что выяснилось. 16 июня 2011 года в филиал фонда были представлены пенсионные документы на работницу эксплуатационного вагонного депо Стойленская Александру Ивановну Бобневу для установления корпоративной пенсии.

В ходе проверки документов специалистами филиала фонда был выявлен дефицит дополнительного пенсионного взноса, начисленного в пользу Бобневой, о чём работники отдела кадров и бухгалтерии депо Стойленская были уведомлены как в устной, так и в письменной форме.

Как сообщил Александр Лысенко, «дефицит дополнительного пенсионного взноса эксплуатационного вагонного депо Стойленская был закрыт в сводном реестре ведомостей Юго-Восточной железной дороги за сентябрь 2011 года, который поступил в филиал фонда 20 октября».

После проведения соответствующих операций по обработке данного реестра, заверил руководитель филиала, произведённые доначисления дополнительного пенсионного взноса отразятся на именном пенсионном счёте А.И.Бобневой. Это позволит назначить ей негосударственную пенсию, а впоследствии выплатить корпоративную пенсию начиная с 1 июня 2011 года.

Нашлись и виновные инцидента. По словам Александра Лысенко, задержка в назначении и выплате негосударственной пенсии А.И.Бобневой была вызвана «дефицитом дополнительного пенсионного взноса на её именном пенсионном счёте, который образовался из-за неправильного начисления этого взноса эксплуатационным вагонным депо Стойленская за май 2011 года».

Хорошо, конечно, что проблема благополучно разрешилась. Вот только не совсем понятно, ответил ли кто-то за такую, мягко говоря, профессиональную ошибку.

ЛЮДМИЛА АЛЕШИНА

## СЕМЕЙНАЯ ЭКОНОМИКА

## Философия достатка

ДОВОЛЬСТВОВАТЬСЯ ТЕМ, ЧТО ИМЕЕШЬ, – ТАКОВ ПРИНЦИП ЖИЗНИ ЕРМАКОВЫХ

С семьёй Ермаковых мы должны были встретиться прямо на работе – на Владивостокском участке эксплуатационного вагонного депо Горький-Сортировочный. Договорились поговорить о такой волнующей теме, как семейный бюджет железнодорожников.

Но на встречу Владимир Михайлович пришёл без жены. Оказалось, накануне Галина узнала, что будет сокращена. Рассстроилась, конечно, вот и не пошла на встречу. Ей 51 год. И надежд, что она найдёт работу в области, где уровень безработицы очень высок, практически нет.

«Наш семейный бюджет уменьшился. Теперь я и один справлюсь, чтобы рассказать о нём», – шутит её муж. Но глаза при этом у него были очень грустные.

Галина пять лет назад пришла работать в депо уборщицей. А когда её ставку сократили, она окончила курсы машинистов компрессорной установки. Однако потом было решено установить автоматический компрессор. И всех пятерых машинистов, обслуживавших установку, сократили. Ни для кого это не было неожиданностью. Руководство депо планы не скрывало. Но всё равно к переменам женщина оказалась не готова.

Галина Владимировна – ответственный и трудолюбивый человек, – говорит заместитель начальника депо Горький-Сортировочный Сергей Орлов. – Хотелось, чтобы она работала у нас и дальше. Но пока такой возможности нет. Реформы заставляют оптимизировать численность работников. За последние пять лет в нашем депо было сокращено 25 человек.

Но вот глава семьи Владимир Ермаков за свою судьбу пока спокоен. Он профессионал, и понимает, что без осмотрщика вагонов на железной дороге не обойтись. Тем более что он один из лучших в депо работников, не раз отмечался грамотами и целями подарками. Кроме того, у него самый высокий – 7-й разряд. Последнее время даже возглавляет бригаду осмотрщиков.

«Надеюсь, ещё поработаю», – улыбается он.

Владимиру Михайловичу 55 лет. В его трудовой книжке единственное место работы – депо. Он трудится здесь уже около 35 лет. «Я знаю тут буквально каждый сантиметр площади, могу с закрытыми глазами ходить», – признаётся Ермаков.

А ведь железнодорожником он стал случайно. До армии окончил машиностроительный техникум. И после службы собирался устроиться на завод, но по дороге встретил знакомого железнодорожника. Тот спросил: «Сколько будешь получать на заводе?» «130 рублей», – ответил Ермаков. «Иди к нам. В депо зарплата выше».

И этот аргумент стал решающим. Очень уж хотелось ему облегчить жизнь матери, которая поднимала его с братом одна на зарплату в 70 руб. Отец умер, когда ему исполнилось 10 лет. Они тогда мало что могли себе позволить. Спасал огород, где Владимир работал всё свободное от учёбы время.



Владимир Ермаков за свою будущую спокойен: хороших осмотрщиков в депо ценят

«Мы жили скромно, но нам всегда хватало. Соседям не пришлось нас жалеть», – не без гордости говорит Ермаков.

Когда он, став слесарем, принёс из депо домой свою первую зарплату – 170 руб., матерь с трудом сдержала слёзы. Таких денег она в жизни не держала в руках.

Через год Владимир окончил курсы осмотрщика вагонов. И его зарплата поднялась до 200 руб. А потом он так врос в железнодорожное дело, что другого для себя и не мыслил. К тому времени был уже женат на Галине. Сначала они жили с его матерью, потом в однокомнатной квартире, которую получила жена.

Тесновато было с двумя сыновьями, да ничего не поделаешь. Семнадцать лет отстоял Ермаков в деповской очереди на получение жилья. И в 1997 году семья выехала в двухкомнатную квартиру, где и живёт поныне.

Галина работала парикмахером, потом лаборантом, получала мало. В начале 90-х годов их семейный бюджет составлял примерно 270 руб. Для семьи из четырёх человек – довольно скромный. Однако Ермаков ведь без малого 40 лет ездит на мотоцикле. Пора в конце концов пересесть на автомобиль, решил глава семейства.

Последние годы до увольнения Галины из депо их бюджет составлял чуть больше 30 тыс.

Основной вклад в него, конечно, делал глава мотоциклы он не раз до винтика разбирал.

1997 году мебели в новую квартиру. И вот теперь, почти через 15 лет, Ермаковы взяли кредит – 250 тыс. руб. – и купили сразу пару подержанных «Жигулей» – для Владимира Михайловича и младшего сына. Старший Ермаков ведь без малого 40 лет ездит на мотоцикле. Пора в конце концов пересесть на автомобиль, решил глава семейства.

Последние годы до увольнения Галины из депо их бюджет составлял чуть больше 30 тыс. Основной вклад в него, конечно, делал глава семьи. На руки он получает примерно 25 тыс.

**Можно принести в семью лишние деньги, но при этом близкие люди будут обделены твоим вниманием. Лишь я не готов заплатить такую цену – мне дороже покой и доверие семьи**

руб. в месяц, – неплохо, если учсть, что средняя заработка плаата во Владимирской области составляет 18 тыс. руб. И всё же...

«Не боитесь, что не сможете отдать кредит, из-за того что жена потеряла работу?» – спрашивает Ермаков.

«Сейчас наш младший сын стал хорошо зарабатывать. Так что справимся», – уверен Владимир Михайлович.

Старшему их сыну 30 лет. Он живёт отдельно. У него своя семья, ребёнок. Работает электромонтёром контактной сети. Владимир Михайлович хотел, чтобы и младший

сын пошёл по его стопам. Но тот, поработав после армии недолго водителем на железной дороге, уволился. Сказал, что зарплата в 10 тыс. руб. его не устраивает. И устроился автомехаником в автосервис на 30 тыс. руб. Деньги он приносит в общий котёл.

Но это не изменило подхода к расходам. «Надо бы вместо старых окон стеклопакеты поставить, – говорит Владимир Михайлович, – но пока от нового кредита воздержимся».

Обстановка в их квартире не менялась уже почти 15 лет. Но, похоже, они принадлежат к той редкой категории людей, которые довольствуются тем, что имеют. Ермаковы по-прежнему много времени проводят на своём огороде, делают запасы на зиму, и занятие это им явно по душе. Даже ни разу не выбрались, как многие соотечественники, в Турцию на отдых.

«И чего там хорошего? – машет рукой мой собеседник, – то ли дело у нас, в деревне, во Владимирской области: и рыбалка, и охота. Что ещё желать человеку?»

«Денег побольше», – подсказывает он. Но он на это не откликается.

Его зарплата состоит из трёх составляющих: оклада, премии в 40% и региональной надбавки в 3 тыс. руб. Премию он получает регулярно. В этом году в его смене не было ни одного случая отказа технических средств, не задержан ни один пассажирский пригородный поезд из-за недосмотра бригады. Региональная надбавка появилась года три назад. Люди тогда стали массово увольняться и переходить на Московскую железную дорогу, и ввели региональную надбавку, чтобы остановить текучку кадров. Но у Ермакова и мысли не появлялось покинуть родное предприятие.

Большинство осмотрщиков вагонов ищут и находят подработку в других местах. Сменный график позволяет это делать. У Владимира Михайловича – золотые руки. Ремонт в квартире всегда делает сам. И не хуже, чем профессионалы-строители. Да и первая специальность автомеханика не забыта. Свои мотоциклы он не раз до винтика разбирал. Так что мог бы найти себе подработку. Но...

«За всё ведь надо платить. Можно принести в семью лишние деньги, но при этом близкие люди будут обделены твоим вниманием, – философствует он. – А чем меньше внимания, тем люди больше отдаляются друг от друга. Лишь я не готов заплатить такую цену – мне дороже покой и доверие семьи».

Интересная философия, не правда ли?

НАТАЛЬЯ КУЗИНА,

СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»

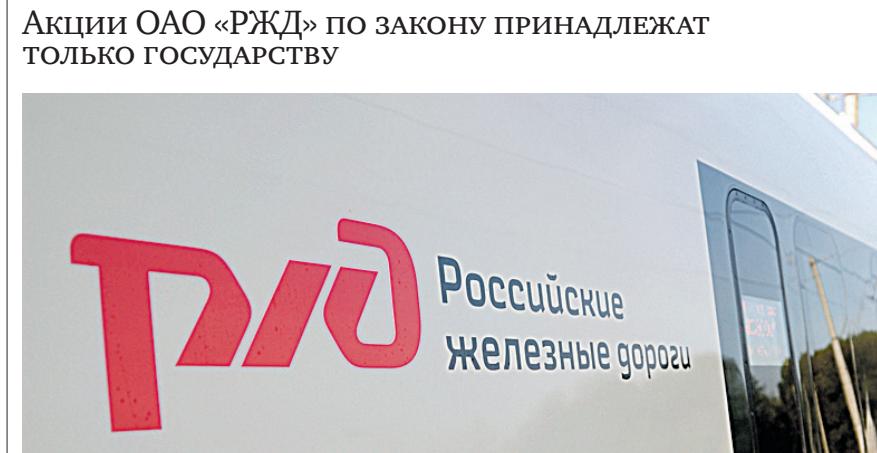
Владимир

ФОТО АВТОРА

## РАЗЪЯСНЕНИЕ

## Ни своим, ни чужим

Акции ОАО «РЖД» по закону принадлежат только государству



Работники компании не являются собственниками акций РЖД

находятся в собственности РФ. Акции компании ограничены в обороте, их продажа и другие способы перехода в собственность иных лиц могут производиться только на основании федерального закона.

По указанным основаниям работники ОАО «РЖД» не являются собственниками акций компании, они не наделяются акциями ни при выходе на пенсию, ни при увольнении, ни в любых других случаях. И законодательством РФ пока не предусматривается снятие ограничений на оборот акций ОАО «РЖД».

ЛЕОНИД СЕРОВ

Акционирование железнодорожного транспорта проводилось в соответствии с законом от 27 февраля 2003 года № 29 «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». По данному закону все 100% акций ОАО «РЖД» с момента создания компании

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

## Расчёт на уровне

При начислении премии работникам вокзала в Миассе учитывался коэффициент трудового участия

– Мы – работники вокзала станции Миасс, который относится к Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов. С начала года обещали, что премия будет трёхуровневая. Но в течение этого года она не увеличивалась. План выполняем и перевыполняем, вокзал на хорошем счету. А рабочие кто получали по старому начислению премию, так и получают. Зарплата не увеличивалась, а, наоборот, уменьшилась.

Мария Саморядова

– За период с января по ноябрь 2011 года премия рабочих вокзала Миасс в среднем составила 40%. Снижения к уровню 2010 года не произошло. Более того, средняя заработка плата за 10 месяцев 2011 года увеличилась на 21%.

## Контроль

## Вреда больше, чем пользы

РЕГИОНЫ ДОСРОЧНО ВВОДЯТ ЗАПРЕТ НА СВОБОДНУЮ ПРОДАЖУ КОДЕИНСОДЕРЖАЩИХ ЛЕКАРСТВ



В Калининградской, Белгородской, Липецкой и Калужской областях, республиках Татарстан и Тыва, которые самостоятельно ввели рецептурный отпуск кодеинсодержащих препаратов, подвели первые итоги запретительных мер. Продажи лекарств, содержащих кодеин, из которого получают наркотик дезоморфин, здесь упали в 7–14 раз, продажи самого популярного у зависимых людей препарата – в 20–45 раз.

Губернатор Липецкой области, в которой запрет ввела раньше всех, Олег Королев пояснил: «Ждали-ждали от федерального центра адекватных мер и не дождались. Пришло самим». В Белгородской области местный закон «Об утверждении порядка выписки, отпуска и учёта лекарственных препаратов, содержащих кодеин и его соли» опробовалась прокуратура, но депутаты, подчёркивая социальную значимость нормативного акта, отклонили протест.

Власти многих регионов неоднократно обращались в Федеральную службу по контролю за оборотом наркотиков (ФСКН) и просили ввести ограничение на кодеинсодержащие препараты. Однако в категории таких лекарств попадают довольно популярные у населения обезболивающие и противовоспалительные средства: «Пенталгин», «Каффетин», «Коделак», «Солладин», «Нурофен-плюс» и другие. Поэтому весть о запрете на их свободную продажу вызвала негативную реакцию. Проблему долго обсуждали и в результате введение ограничений в масштабах страны перенесли с 1 мая 2011 года на 1 июня 2012-го. Но шесть регионов самостоятельно ввели запрет на безрецептурный отпуск кодеинсодержащих препаратов. И, как отмечают в ФСКН, количество наркоприложений и объём изъятого дезоморфина здесь сократились в два раза, растёт число наркоманов, обратившихся за лечением.

«Продажи кодеинсодержащих препаратов на территории нашей области снизились в семь и более раз, а ряда препаратов – до 26 раз. Но при этом начали расти продажи в соседних регионах, где такое реше-

ние не принято», – сообщил Олег Королёв. Аналогичную тенденцию озвучил и глава Белгородской области.

При этом председатель наблюдательного совета Института демографии, миграции и регионального развития Юрий Крупнов считает, что Минздравсоцразвития в случае с кодеином зря пошло на поводу у населения: «Мне иногда кажется, что афганские наркобароны завидуют российским фармацевтическим компаниям, которые успешно при каком-то жалостливом отношении к проблеме со стороны министерства торгуют кодеинсодержащими препаратами, из которых получается дезоморфин. За два года минимум 5–7 тыс. человек погибли от дезоморфина. Здесь не надо проводить операции в Афганистане, надо наводить порядок в собственном доме».

По данным ФСКН, уровень смертности от употребления дезоморфина среди наркозависимых (в основном это молодёжь) уже начинает конкурировать с героиновой смертностью, то есть уверенно держит как минимум второе место. А объёмы изъятия дезоморфина выросли за последние пять лет почти в 40 раз. «Это при том, что дезоморфин сильнее наркотиков опийного ряда. Его употребление быстро приводит к полной деструкции организма и личности, – отмечает генеральный директор медицинского центра «Не навреди» Николай Трохин. – Именно поэтому я, как врач-нарколог, всячески поддерживаю запрет на продажу кодеинсодержащих препаратов без рецепта. Он частично поможет в решении проблемы и ограничит свободный доступ лиц, употребляющих дезоморфин, к препаратам, из которых этот наркотики создаются».

Как сообщил глава ФСКН Виктор Иванов, в ближайшее время досрочное ограничение свободной продажи кодеинсодержащих препаратов планируют ввести на своей территории ещё 23 региона.

Юлия Корчагина

В ИНТЕРНЕТЕ ПОЯВИЛСЯ ПОРТАЛ, НАПРАВЛЕННЫЙ НА БОРЬБУ С КОРРУПЦИЕЙ В СФЕРЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ, – ZASTUPNIK.ORG.

## ОБРАЗОВАНИЕ

## Дума заступится

СТУДЕНТАМ, СООБЩИВШИМ О ФАКТАХ КОРРУПЦИИ В РОДНОМ ВУЗЕ, ОБЕЩАЮТ ЗАЩИТУ

В ИНТЕРНЕТЕ ПОЯВИЛСЯ ПОРТАЛ, НАПРАВЛЕННЫЙ НА БОРЬБУ С КОРРУПЦИЕЙ В СФЕРЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ, – ZASTUPNIK.ORG.

«На портал «Заступник» может обратиться любой человек, который столкнулся с нарушением закона. Здесь же появится «горячая линия» для студентов, на которую они смогут обратиться, если у них будут вымогать взятки. При этом включается механизм защиты студентов, в случае необходимости о преподавателе будет сообщаться публике, через депутатские запросы будем обращаться и в правоохранительные органы», – поясняет член комитета Госдумы по науке и научно-техническим технологиям Сергей Миронов.

Эксперты говорят, что высшая школа сейчас представляет собой гигантский теневой рынок. Покупаются оценки за экзамены, бюджетные места, дипломы. Только в прошлом учебном году россияне дали взятки в вузах на общую сумму \$618 млн. Причём граждане спокойно воспринимают коррупцию в сфере образования. «Например, 19% людей старшего возраста спокойно относятся к покупке диплома, среди



людей среднего возраста только

всего обращаются родители и студенты старших курсов. Кроме того, мы проводим акции совместно с Рособрнадзором. Правда, 60% дел, которые возбуждаются по нарушениям, выявленным через эти каналы связи, не доходят до суда».

Судя по словам первого проектора Самарского университета путей сообщения Ивана Андрончева, такой процент можно объяснить отсутствием реальных доказательств вины тех или иных сотрудников вуза.

«Даже если человек обращается на «горячую линию», сведения, о которых он сообщает, должны быть подтверждены, чтобы дело получило ход, – отмечает он. – У нашего вуза есть сайт, через который можно и нужно обращаться в администрацию, есть контакты у федеральных агентств. Но словесные «сигналы», как показывает практика, редко подтверждаются. Если у родителей или студентов действительно что-то есть, они идут в милицию, а дальше следуют разбирательства и всевозможные проверки. У нас в вузе таких случаев было всего два, и наше положение намного лучше, чем в обычных вузах страны».

Юлия Корчагина

«На портал «Заступник» будет вестися кстати, считает заместитель председателя Общества защиты прав потребителей образовательных услуг Сергей Павлов. «Пожалуй, сегодня только такие проекты и организации, защищающие права потребителя, и могут серьёзно влиять на борьбу с коррупцией», – говорит он. – Мы тоже открыли «горячую линию» в период поступлений, и ежедневно на неё звонят по несколько десятков человек. А на наш постоянный действующий электронный адрес чаще

Юлия Корчагина

## Ситуация

## Выбора нет

АВТОДИЛЕРЫ МОНОПОЛИЗИРОВАЛИ РЫНОК ГАРАНТИЙНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ



ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА СЧИТАЕТ, ЧТО АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ЗНАЧИТЕЛЬНО ЗАВЫШАЮТ ЦЕНЫ НА РЕМОНТ И ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ МАШИН, НАХОДЯЩИХСЯ НА ГАРАНТИИ.

ВАРИАНТОВ У АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ НЕМНОГО: ЛИШИТЬСЯ ГАРАНТИИ ЗА РЕМОНТ В НЕПОЛОЖЕННОМ МЕСТЕ ИЛИ ПЕРЕПЛАТИТЬ ЗА СЕРВИС

Нужден ремонтировать его в официальной сети.

Президент Федерации автовладельцев России Сергей Канаев сообщил «Гудку», что водители часто жалуются на некачественный либо очень дорогой ремонт гарантийных автомобилей. При этом эксперт отметил, что в ведомстве идёт поток жалоб от автовладельцев и юридических лиц на официальных дилеров, которые, по сути, стали монополистами в ряде регионов страны.

«Мы провели серию проверок и установили, что дилеры завышают цены на запчасти и услуги при проведении техобслуживания автомобилей, находящихся на гарантии, по сравнению с ценами на эти запчасти и услуги на сопоставимых рынках», – отметил Михаил Федоренко.

Изменить ситуацию может развитие конкуренции на рынке сервисного обслуживания легковых автомобилей. Для этого нужно расширить число компаний, которые получают возможность заниматься гарантийным обслуживанием автомобилей. Представитель антимонопольной службы также заявил, что в некоторых регионах страны официальные дилеры определённой марки могут занимать до 100% доли рынка гарантийного обслуживания автомобилей и в такой ситуации покупатель фактически лишается выбора. Кроме того, официальные дилеры иногда просто отказываются продавать сертифицированные запчасти салонам-конкурентам, и владелец авто вы-

придётся обучать сотрудников за свой счёт в учебном центре производителя. «Всё это стоит недешево, поэтому вряд ли неофициальные сервисы готовы тратить на это деньги. Но главное, что у производителей есть собственные планы по развитию бизнеса в российских регионах и понимание того, сколько на определённое число жителей нужно автосалонов и сервисов. Для этого нужно чётко регламентировать, неавторизованному сервисному центру

У производителей есть собственные планы по развитию бизнеса в российских регионах и понимание того, сколько на определённое число жителей нужно автосалонов и сервисов

какими должны быть ремонт и обслуживание по гарантии и что будет считаться некачественным ремонтом. «ФАС будет наблюдать за этим процессом и даст возможность автовладельцам получить качественный сервис. А если дилер будет самовольно завышать цены на свои услуги или на запчасти, то обращаться, думаю, надо не в ФАС, а в частном порядке в суд», – пояснил Сергей Канаев.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что устранить монополию на рынке гарантийного обслу-

живания сложно, так как производители автомобилей очень жёстко отбирают своих дилеров.

«У них строгие требования: компании, желающие стать официальными представителями той или иной марки, должны выполнять ряд условий как по отношению к себе, так и по отношению к будущему бизнесу с автопроизводителем. Регламентируется буквально всё: площадь автосалонов, стили их оформления, размер ремонтной зоны, количество и марки оборудования, которое должно там использоваться, виды рекламы, иногда даже запах», – пояснил эксперт.

По его словам, в этой ситуации любому

неавторизованному сервисному центру

придётся обучать сотрудников за свой счёт

в учебном центре производителя. «Всё это стоит недешево, поэтому вряд ли неофициальные сервисы готовы тратить на это деньги. Но главное, что у производителей есть собственные планы по развитию бизнеса в российских регионах и понимание того, сколько на определённое число жителей нужно автосалонов и сервисов. И идея ФАС по увеличению их числа могут просто не укладываться в это видение ситуации авто-

производителями», – подчеркнул эксперт.

Галина Зинченко

## ПРОГРАММА

## Многодетным предоставляется скидка

Ипотечные кредиты могут сделать социальными



Фото: ТАСС – ТАСС

ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ НА ВЫЕЗДНОМ ЗАСЕДАНИИ ОБЩЕСТВЕННОГО КОМИТЕТА СТОРОННИКОВ ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ДО 20 ФЕВРАЛЯ 2012 ГОДА РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ СОЦИАЛЬНОЙ ИПОТЕКИ.

«Если многодетным семьям и другим социальным категориям будут выдавать льготные кредиты, это положительный момент, – прокомментировал «Гудку» председатель общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Михаил Аншаков.

Опыт по государственному снижению ипотечных цен уже есть, хотя для этого нужно, чтобы или государство, или работодатель гарантировали рост доходов самого заемщика – в этом качестве необходима либо индексация зарплат в строго определенный срок, либо дотации из местного бюджета. В этом случае социальная ипотека может повторить путь военной: за военнослужащего необходимые платежи погашает Минобороны, заодно ведомство ежегодно индексирует военным денежное довольствие.

«Если многодетным семьям и другим социальным категориям будут выдавать льготные кредиты, это положительный момент, – прокомментировал «Гудку» председатель общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Михаил Аншаков.

«Если многодетным семьям и другим социальным категориям будут выдавать льготные кредиты, это положительный момент, – прокомментировал «Гудку» председатель общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Михаил Аншаков.

Ипотека должна быть доступна если не всем, то многим

лучение прибыли. «Формально банки не зависят от государства. И вопрос в том, сможет ли государство повлиять на снижение процентных ставок по ипотечным кредитам».

Не так давно Президент России Дмитрий Медведев заявил

Комментарий

Эллина Ташева, сотрудник департамента по стратегическим коммуникациям ОАО «ТрансКредитБанк»:

– Для отдельных социальных групп социальная ипотека поможет сделать жильё более доступным. Такие примеры есть уже сегодня и без прямого участия государства. Так, проект социальной ипотеки РЖД уже несколько лет реализуется ТрансКредитБанком. Благодаря субсидиям РЖД ипотека стала доступна большому количеству сотрудников компаний, и их число продолжает расти.

## ХОККЕЙ

## Проверка победителей

Сегодня стартует очередной этап Евротура – Кубок Первого канала. Главным претендентом на победу считается сборная России.

По сравнению с первым этапом Евротура – Кубком Карьялы, который сборная России выиграла, наставник нашей команды Зинэтула Билялетдинов пошёл на некоторые изменения в составе. Например, вызван в команду форвард подмосковного «Атланта» Николай Жердев, который изначально даже не был включён в расширенный состав сборной на Кубок Первого канала.



Нападающий «Атланта» Николай Жердев вызван в сборную России впервые за последние два года

– В последних матчах чемпионата КХЛ Жердев хорошо проявил себя, и мы решили привлечь его, – рассказал старший тренер сборной Валерий Белов. При этом Зинэтула Билялетдинов уточнил, что изменения в составе по сравнению с первым туром всё же немногим, потому что на Кубке Первого канала тренерскому штабу было важно узнать, был ли успех в предыдущем этапе Евротура закономерным.

– Я хочу понять, что именно значил наш успех в Финляндии, – сказал Билялетдинов. – Мы тогда сыграли здорово, ни к кому претензий нет, но нужна стабильность. А не была ли эта удачная игра эмоциональным всплеском, который бывает у игроков, когда их приглашают в национальную команду?

Дать ответ на этот вопрос и должны матчи Кубка Первого канала. Сегодня сборная России сыграет с Финляндией, 17-го – со Швецией, а 18 декабря – с Чехией.

Виктор Романов

## ПАМЯТЬ

## Ярославский «Локомотив» Северной магистрали

У Дирекции тяги Северной железной дороги появится свой «Локомотив».

В память о погибших в сентябрьской авиакатастрофе хоккеистах ярославского хоккейного клуба «Локомотив» имя команды решением руководства ОАО «РЖД» присвоено одному из электровозов серии ВЛ10-1454.

Как стало известно «Гудку», торжественное вручение памятного сертификата представителям Дирекции тяги СЖД состоится во второй половине февраля 2012 года.

Интернет-сайт Северной железной дороги сообщает, что для электровоза будет изготовлена памятная табличка хоккейного клуба «Локомотив», а на его кузове будет нанесена соответствующая красочная надпись с логотипом знаменитого клуба.

Остается добавить, что новый электровоз постоянно в пути, он предназначен для вождения грузовых составов.

Андрей Мельников

## ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ

## Возвращение откладывается

Олимпийский чемпион по фигуристике катанию Евгений Плющенко не примет участия в соревнованиях «Мемориал Панина» в Санкт-Петербурге.

Изначально Евгений был в списке участников турнира, однако в последний момент отказался от выступления. Как рассказал тренер фигуриста Алексей Мишин, причина – в не готовности к выступлению. «Жена здоров, но в последнее время много лежится, проходит процедуры и подготовиться к «Мемориалу Панина» не успел», – объяснил Мишин.

Соревнования в Санкт-Петербурге должны были стать для Евгения этапом подготовки к чемпионату России, который пройдёт с 25 по 28 декабря в Саранске. Впрочем, там Плющенко выступать планирует. Время для подготовки у него ещё есть.

Роман Вишнёв

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Петровский (ответственный секретарь).

Выпускающие редакторы: Анна Григорьева, Марина Малошникова

Директоры отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков, корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сулинин (информации), Владимир Тишико (культуры и спорта), Яна Хизиаметова (социальной политики и прав), Алексей Чекалин (литературы), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

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

Номер ведя: Анна Зограф.

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

Членства: журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропов: Индекс 50019 http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

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

Членства: журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропов: Индекс 50019 http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

## КРОССВОРД

## ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- «А роза упала на лапу Азора» (тип фразы).
- «Скоростная» точка общепита.
- Особый пояс для придания фигуре стройности.
- Высококлассный мастер крошки и шитья.
- «Диссидент» среди теорем, не требующая доказательств.
- Антоним слову «перед».
- Алкоголь, «награждаемый» звёздочками за выдержку.
- Сухое печенье из пресного теста.
- Лучше жить в тесноте, чем в ней.
- Бывал спортивный и электрический.
- Очередная ступень в военной карьере.
- Одно из трёх животных, на которых держался мир у древних.
- Залог избышки на куриных ножках Бабой-ягой с целью получения ссуды.
- Уважаемый старец на Кавказе.
- Лампа для тех, кому не спится.
- Артист, выпытывающий кренделя на сцене.
- Жертва хозяйственного кризиса в стране.

## ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Сосуд, бывающий «сонным».
- Элемент прически панка.
- Публичное сообщение на определённую тему.
- Покровительственная позволяет спасаться от врагов.
- Заряд в револьвере детсадовского «боевика».
- Репутация, взятая из французского языка.
- Запланированная прогулка с гидом.
- «Санта-Мария», на которой Колумб доплыл до Америки.
- Факт, помогающий выйти из круга подозреваемых.
- Без этого ключа не открыть шифр.
- Агрегатное состояние вещества.
- Долгожданный сигнал на перемену.
- Сотрудник, в присутствии которого не рекомендуется критиковать начальство.
- Название некоторых периодических изданий.
- Образ премии Пизанской башни и курицы.
- Ловушка для волка и Юрия Деточкина.
- Музыкальный инструмент типа гонга.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35; науки 624-63-14; бизнеса (499) 262-91-44; социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76; науки 624-92-34; спортивных корреспондентов 983-08-18; культуры и спорта 624-69-34; иллюстраций 624-75-72, 262-90-52; спортивно-политической сети (499) 262-58-69; справочно-библиографический 624-77-79; производственный 624-56-07; (499) 262-90-25; бухгалтерии (499) 262-99-34; секретариат 624-45-16 (т/ф); 983-08-18; (499) 262-26-53; (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82; Кемерово (3842) 32-21-65; Москва (499) 262-18-66; Н.Новгород (8312) 48-46-74; Новосибирск (383) 229-44-87; Ростов-на-Дону (863) 259-55-25; Самара (846) 303-49-97; Санкт-Петербург (812) 457-69-45; Саратов (8452) 41-66-64; Хабаровск (4212) 77-80-29; Челябинск (351) 268-41-09; Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

## БИАТЛОН

## Быстрый снег

Сборная России на австрийском этапе Кубка мира завоевала первые медали

Напрасно волновались многочисленные болельщики биатлона и организаторы последнего этапа: Хохфильцен порадовал долгожданным снегопадом ещё за несколько дней до первого старта. И продолжил радовать ежедневно, как по заказу, с раннего утра и до самой темноты.

Эпопея с отсутствием снега в Европе к началу сезона застала биатлонную общественность врасплох. Многие подготовительные старты, например норвежский отбор в Бейтштадене, были отменены или в лучшем случае перенесены в более снежное место. Природа как будто подшутила над болельщиками и участниками биатлонных состязаний: за несколько дней в Хохфильцене выпало столько снега, что его вдоволь хватило бы не только для местного этапа, но и, пожалуй, для всех последующих.

Температура при этом установилась комфортная – около -1. Для болельщиков биатлона такая погода более чем щадящая: можно простоять несколько часов на стадионе и не замерзнуть. Кроме того, среди трибун удобно размещены деревянные палатки, где можно было приобрести стакан горячего чая, фирменную австрийскую сосиску и согреться. И для участников соревнований температура практически идеальная – не слишком тепло и не слишком холодно.

При первом же взгляде на трибуны становится ясно, как много здесь российских болельщиков. По количеству зрителей наши соотечественники, пожалуй, занимают третье место, уступая лишь австрийцам и гостям из соседней Германии. Зато нет ни одного белорусского флага, а жаль, ведь Дарья Домрачева подарила своим болельщикам настоящий праздник, выиграв в субботу гонку преследования. На финише девушки продемонстрировали настоящую битву, в которой нашей Ольге Зайцевой удалось завоевать «серебро», оставив позади саму Магдалену Нойнер. Днём ранее Ольга выиграла «бронзу» в спринте, также в этой дисциплине серебряную медаль заработал Андрей Маковеев.

Но праздник на нашей улице на этом не закончился: воскресная эстафета принесла ещё две медали – «серебро» у мужчин и «бронзу» у женщин. Порадовал дебютант мужской сборной Дмитрий Мальшико, которому был доверен самый ответственный эстафетный этап – четвёртый. И справился он с ним блестяще.



– К слову, о погоде. В начале сезона были ситуации, когда судьба этапа решалась буквально за несколько дней до его начала. Это как-то отразилось на подготовке?

– Для меня – абсолютно никак. Обычно мне вечером говорят, что нужно делать завтра, поэтому я совершенно спокойна. У нас прекрасная сервисная бригада, которая готовит нам лыжи и приносит их уже практически на старт. Мы даже не занимаемся обкаткой, если не возникло каких-то сложных ситуаций. Большое спасибо и нашему руководству, и всему тренерскому штабу за то, что мы находимся в таких комфортных условиях.

– Огромное количество российских болельщиков на трибунах. Чувствовали поддержку?

– Да, безусловно! Очень хотелось всех радовать, очень приятно видеть всех-всех ребят, потому что в прошлом году мы их огорчили.

– И всё же в начале сезона от наших болельщиков ощущалась поддержка или некоторое давление?

– Если честно, то я не читала прессу, потому что не знаю, что о нас пишут и что говорят с экранов телевизоров. Я просто стараюсь работать над собой и работать на трассе.

– Но сегодня самые положительные эмоции. И это здорово!

– Да, эстафета, пожалуй, самая любимая моих гонок. Здесь всегда хочется показать, что мы – команда!

– Анна, весь коллектив газеты «Гудок» передаёт вам большой привет и наилучшие пожелания.

– Спасибо большое. Мне бы очень хотелось, чтобы наши «Российские железные дороги» больше помогали детскому спорту, чтобы очень-очень сильно помогали!

Огромный привет всем железнодорожникам, мы будем стараться радовать и их всех, и всю Россию!

– Ещё раз от всей нашей компании поздравляем вас с медалью!

– Спасибо. В душе я железнодорожник!

Второй этап Кубка мира завершён. Но биатлон не покидает Австрию. Уже сегодня этот великолепный по красоте горный уголок Австрии проведёт первую гонку третьего этапа Кубка мира.

ЭММА МАМАДЖАНЯН,  
СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»  
Хохфильцен, Австрия

Призёры эстафеты Светлана Слепцова, Наталья Сорокина, Анна Богалий-Титовец и Ольга Зайцева

К слову, этот самый четвёртый этап совсем не задался у француза Мартана Фуркада, который и на стрельбище не блестал, и ходом был совсем не быстр. В итоге сборная Франции лишь третья. Старший из Фуркадов, Симон, мало того, что всю дистанцию подбадривал брата и чуть ли не бежал рядом с ним по ту сторону трассы, так сразу же после финиша поспешил утешить Мартана, который был сильно расстроен.

Церемония награждения призёров эстафеты чествовала пять сборных команд, несмотря на недавнее решение отменить цветочную церемонию и награждать лишь трёх медалистов. Медали, к слову, на этот раз были стеклянными. И при проследовании фотографов на церемонии награждения традиционно прикусить их зубами спортсмены весело подшучивали: «Порежемся!»

Наши девушки, несмотря на тяжёлую гонку в условиях тумана, после финиша светились от радости, а болельщики не переставали скандировать: «Молодцы!» Не скрывал радости и главный наставник нашей женской сборной Вольфганг Пихлер. Хотя говорить о каком-либо революционном успехе, безусловно, не стоит. По окончании прошлого сезона в российском биатлоне произошли большие изменения, и только время покажет, насколько верными они стали.

После церемонии награждения мне удалось побеседовать с одной из героинь сегодняшней эстафеты – членом ЦСК «Локомотив» Анной Богалий-Титовец, которая сумела показать удивительный стрелковый результат: ни одного промаха за все тригонии этапа!

– Анна, примите самые искренние поздравления с прекрасным окончанием этапа.