

На перегоне Кизилюрт – Темиргое
путевой обходчик предотвратил
подрыв пригородного поезда

Испанские железные дороги выиграли
от разделения перевозочного процесса
и управления инфраструктурой

ТрансКредитБанк реализует
предложения своих клиентов,
внедряя новые сервисы и услуги

Пляжный футбольный клуб «Локо»
настроен завоевать «золото»
в предстоящем чемпионате России

19 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 65 (24785)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	153086
газета	1917 года	экземпляров

ОТ РЕДАКЦИИ

Смена тарифа

В кулуарах различных транспортных форумов всё чаще звучат мнения, что Прейскурант 10-01 устарел и необходимо создавать новую тарифную систему, более отвечающую современным реалиям. С 2003 года, когда и был введён Прейскурант, уровень транспортной составляющей снизился практически по всей основной номенклатуре грузов. Мазут – на 12,4%, железная руда – на 10,1%, коксующийся уголь – на 8,8%. Да и по исключительным тарифам только в 2010 году РЖД перевезли 264 млн тонн. Потери составили 36 млрд руб. (в 2009 году – 33,1 млрд). ОАО «РЖД» ставит вопрос о дополнительных вариантах изменения уровня грузовых тарифов к среднему параметру индексации на 2012-й и последующие годы. Анализ показателей рентабельности в ряде отраслей промышленности, в том числе и сырьевой, показал, что она выше по сравнению со средней рентабельностью аналогичных в других странах. В мировой практике (в Австрии, Германии, Великобритании, на североамериканских железных дорогах) для расчёта уровня тарифов широко применяется метод, основанный на учёте возможностей грузоотправителей оплачивать услуги транспорта. И всё же наше правительство не забывает о том, что инфраструктуру нужно развивать. Там идёт работа над сетевым контрактом, из бюджета будет выделяться определённая сумма на эти цели, но значительные средства должны будут дать сами грузовладельцы. И это представляется справедливым. Например, заниженные и экономически необоснованные тарифы позволяют возить железную руду с Ковдорского ГОКа из Мурманской области в Китай за 10 тыс. км. Это парадоксально для всех стран мира, даже при низких тарифах в СССР не возили уголь дальше, чем на 5 тыс. км. Как отмечалось на «круглом столе» на недавно прошедшем Евразийском транспортно-логистическом форуме, у операторов, транспортирующих нефтепродукты, стоимость перевозки значительно выше, чем регулируемая ФСТ часть тарифа. Видимо, было бы справедливо направить часть денег не на покупку цистерн и поглощение других операторов, а на развитие недофинансированных магистралей. В конце концов, с точки зрения макроэкономики при крайней необходимости ликвидировать дефицит цистерн можно сравнительно быстро, быстрее, чем привести в порядок железные дороги. Да и обновление инфраструктуры стоит гораздо дороже.

ЦИФРА ДНЯ

4,5 тыс.

приборов КТСМ, контролирующих нагрев буксовых узлов вагонов в пути следования, работают на сети ОАО «РЖД». Они за последние два года выявили 16342 вагона, угрожающих безопасности.

Блиц

Оптимальный эффект

На Южно-Уральской дороге закончился перспективный эксперимент



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

Владимир Пастолов, первый заместитель начальника ЮУЖД

– Владимир Геннадьевич, расскажите о главных результатах завершившегося на дороге эксперимента движения поездов по энергооптимальному графику. – С 15 марта по 15 апреля на полигоне Челябинск – Исылкуль – Входная проведен полномасштабный эксперимент по организации движения поездов по

энергооптимальным жёстким расписаниям. Главная задача – отработка технологий, которые должны позволить решить две задачи: обеспечение дополнительных доходов на основе предложения новой транспортной услуги и снижение эксплуатационных расходов за счёт повышения энергоэффективности. В ходе проведения эксперимента нам удалось доказать на практике, что обе эти цели вполне достижимы. В этот период на полигон отправлено более 9 тыс. грузовых поездов. – Что можно сказать об основных принципах самой технологии? – В основу работы входит построение прогнозного – на сутки – графика движения на основе аппаратно-программного комплекса «Эльбрус», разработанного во ВНИИЖТе. Для проведения эксперимента на основании

предоставленных институтом времён хода и опытных поездов на участке Челябинск – Исылкуль были оптимизированы «нитки» нормативного графика движения и транслированы в автоматизированную систему «ГИД-УРАЛ». – Как повлияла новая технология на эксплуатационный процесс магистрали? – Я бы не сказал, что работа в ходе эксперимента наложила существенную дополнительную нагрузку как на руководителей, так и на рядовых железнодорожников. Но обозначились некоторые недостатки. Например, подавляющее количество случаев нарушения графика связано с неисправностями локомотивов, ошибками локомотивных бригад, остановками по показаниям приборов безопасности КТСМ, отказами технических средств. БЕСЕДОВАЛ Всеволод Колупаев

РЕШЕНИЕ

На исходной
Москва и РЖД подтвердили намерение
сообща развязать столичный транспортный узел



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА РЖД

ОАО «РЖД» и мэрия Москвы подписали протоколы о намерениях по передаче компании территорий, прилегающих к железнодорожным вокзалам, и о развитии Московского транспортного узла.

Как заявил мэр Москвы Сергей Собянин, правительство столицы, Московской области и ОАО «РЖД» договорились создать новую схему организации пассажирских перевозок на 2012-й и в перспективе до 2020 года. «Мы совместно отработаем схему субсидирования, чтобы обеспечить рентабельную, стабильную работу пригородных компаний», – говорит Сергей Собянин. – Город совместно с областью будет формировать государственный заказ на пригородные перевозки, в котором будут определены важнейшие параметры: качество этих перевозок, требования к подвижному составу, график движения. Это потребует серьёзных капитальных вложений, поэтому мы с РЖД договорились выработать инвестиционные проекты по улучшению движения. Это как минимум поможет стабилизировать тарифы и улучшить качество перевозок». Как ранее писал «Гудок», речь идёт об использовании прилегающей и тяготеющей к железнодорожным путям территории. Её планируется использовать для различных

Власти столицы и ОАО «РЖД» нашли компромиссы для реализации общих программ

коммерческих проектов и таким образом найти средства для модернизации транспортной системы. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин сообщил, что в правительстве сейчас изучается вопрос о том, чтобы сделать пригородные перевозки привлекательными для бизнеса. «Сейчас не урегулирован вопрос с инфраструктурной составляющей в тарифе. Пригородные компании платят за инфраструктуру, а автомобилисты – нет, и поэтому автобусные перевозки дешевле железнодорожных», – заметил Владимир Якунин. – Однако как только вопрос о безыбыточности будет решён, пригородные железнодорожные перевозки станут привлекательным видом бизнеса, и сразу найдутся инвесторы, которые вложат деньги в новый подвижной состав». Уже через два месяца будут готовы архитектурно-планировочные планы раз-

вития при вокзальных территорий и схемы движения общественного транспорта от них. Как сообщил Сергей Собянин, город передаёт эти территории РЖД, чтобы железнодорожники в комплексе занимались их развитием и выстраивали логистические схемы пассажиропотоков. «Проект развития Московского транспортного узла остаётся приоритетным для компании», – заявил «Гудку» вице-президент ОАО «РЖД» Олег Тони. – По Малому железнодорожному кольцу через несколько лет пойдут и пассажирские, и грузовые поезда. Причём грузовое движение остаётся важным. Пока никто не говорит, будут ли выноситься промышленные предприятия за пределы города и когда это произойдёт. В структуре Московской железной дороги 25% контейнеров идёт именно на нужды Москвы». СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Справка «Гудка»

Скорректированный проект развития Московского транспортного узла рассчитан до 2020 года и стоит 7,1 трлн руб., из них железнодорожная составляющая – 1,15 трлн, вклад РЖД – 72 млрд. Реконструкция Малого железнодорожного кольца оценивается в 100 млрд руб., из них РЖД выделят 35 млрд руб.

Совещание

Погрузка растёт

Количество «брошенных» поездов удалось сократить вдвое

ПОГРУЗКА НА СЕТИ ИДЁТ С ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕМ ПЛАНА, ОДНАКО ПО ТАКИМ ПОКАЗАТЕЛЯМ, КАК УЧАСТКОВАЯ СКОРОСТЬ, ВЕС ПОЕЗДА, ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ЛОКОМОТИВА, РЕЗУЛЬТАТЫ ВОПЛНЕ МОГЛИ БЫ БЫТЬ ЛУЧШЕ.

Об этом шла речь вчера на оперативном совещании в ОАО «РЖД». Первый вице-президент компании Вадим Морозов поручил выявить проблемные узлы и решить вопросы улучшения эксплуатационных показателей в течение ближайшей недели. Как сообщила генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания Елена Кунаева, темпы погрузки имеют на сегодняшний момент положительную динамику. Среднесуточная погрузка за прошедшую неделю достигла 3495 тыс. тонн, что составляет +2,2% к плану. По сравнению с мартом 2011 года погрузка уве-



ФОТО: ТАСС/ТАГАС

Объёмы погрузки пока не достигли докризисного уровня

личена на 2%, с апрелем 2010 года – на 2,2%, с аналогичным периодом 2009-го – на 15,8%. Вместе с тем объёмы погрузки пока не достигли докризисного уровня: к аналогичному периоду 2007 года идёт отставание на 7,3%, а к 2008 году – на 10,4%. На предстоящую неделю среднесуточная погрузка ожидается в размере 3450 тыс. тонн.

По информации начальника Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Павла Иванова, эксплуатационный грузооборот компания выполняет к прошлому году на уровне 101,7%. Однако речь идёт о показателях, учитывающих порожние вагоны. Без учёта порожняка грузооборот выполняется лишь на 99,6% к плану.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Гарантия государства

Глава правительства Владимир Путин сообщил, что вопрос о снижении страховых взносов для бизнеса будет решаться с учётом мнения профсоюзов. «Государство в любом случае не откажется от исполнения социальных обязательств», – подчеркнул премьер на встрече с главой ФНПР Михаилом Шмаковым. Руководитель профсоюзов отметил, что работодатели порой пытаются «продать какие-то свои идеи через другие околостатные механизмы». «Ваша озабоченность понятна, мы будем двигаться по этим направлениям исключительно в диалоге с профсоюзами», – ответил глава правительства.

Льготные потери

ФНС оценила потери бюджета от налоговых льгот в 2010 году приблизительно в триллион рублей. Заместитель руководителя Федеральной налоговой службы Кирилл Янков на конференции «Неделя российского бизнеса» сообщил, что, в частности, из-за льготного налогообложения в бюджет не поступили по налогу на добычу полезных ископаемых (НДПИ) 100 млрд руб., по налогу на прибыль – 250 млрд руб., по налогу на добавленную стоимость (НДС) – 270 млрд руб. Кирилл Янков подчеркнул, что систему налоговых льгот в стране необходимо совершенствовать, чтобы эти льготы приводили к тем результатам, ради которых они были установлены.

Космические планы

Роскосмос и НАСА определились с вопросами развития сотрудничества. На встрече в Москве представители компаний обсуждали дальнейшее использование Международной космической станции, в частности разработки международного стандарта стыковочного механизма и исследования космического пространства за пределами околоземной орбиты. Также были заслушаны доклады о миссии американского лунного орбитального исследовательского спутника LRO с российским детектором нейтронов ЛЕНД и обсуждён статус подготовки к запуску в 2011 году американского марсохода MSL с российским детектором нейтронов ДАН.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Для выполнения плановых показателей необходимо в приоритетном порядке продолжить решать задачу по подъёму «брошенных» поездов, а также активизации выгрузки вагонов в портах. В апреле по сравнению с последними числами марта количество «брошенных» поездов удалось сократить вдвое. Сейчас их 81, в том числе 22 поезда транзитных. При этом на Октябрьской, Московской и Горьковской дорогах «брошенных» поездов нет. Сдерживающим фактором остаются ограничения по скорости. Участки с ограничениями до 60 км/ч и менее достигают 37% протяжённости сети. Среди дорог по этому показателю «выделяются» Северо-Кавказская и Забайкальская. Также нужно отметить, что одним из проблемных вопросов дня сегодня является заовощение для нужд самих железных дорог. МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Квартал закончился с плюсом

Погрузка на Октябрьской дороге в I квартале составила более 21,5 млн тонн. Это на 2,3% больше, чем за три месца прошлого года. По сравнению с показателями трёх месяцев 2010-го произошло увеличение погрузки по следующим номенклатурам: черных металлов – на 7,24%, грузов в контейнерах – на 35,5%, строительных грузов – на 7,6%, нефтеналивных грузов – на 0,7%. Однако отмечено снижение погрузки цветных металлов – на 11,3%, железной руды – на 2,8% и цветной руды – на 4,2%.

Больше, чем прежде

В 2011 году при строительстве Амуро-Якутской магистрали планируется освоить 8,6 млрд руб. Это самый большой объём финансирования за последние шесть лет реализации проекта. Как сообщили в министерстве транспорта, связи и информатизации Якутии, в настоящее время строители ведут укладку пути на 751-м км линии Беркажит – Томмот – Нижний Бестях. Также идёт строительство трёх мостов через реки Менда, Тамма и Мыла. До станции Нижний Бестях, которая будет расположена на правобережье реки Лены, остаётся уложить порядка 55 км пути. Там также запланирован большой объём работ. По словам гендиректора корпорации «Трансстрой-Восток» Александра Дудникова, сейчас в Нижнем Бестяхе в основном закончены земляные работы, подрядчики перешли к выполнению общестроительных работ. В этом году они должны возвести все фундаменты 38 служебно-технических зданий и прочих сооружений, которые войдут в комплекс будущей узловой станции.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОТРУДНИЧЕСТВО

Награда героям

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин вручил ведомственную награду капитану парома «Святой Стефан-2».

Награда была вручена в Черногории во время визита делегации российских железнодорожников, которую возглавлял Владимир Якунин.

Паром «Святой Стефан-2» эвакуировал из Ливии персонал компании, а также иностранных рабочих, которые занимались там строительством железной дороги. Российскую ведомственную награду получил и руководитель сербской компании, которая подбирала рабочих для строительства в Ливии.

Также 15 апреля в Белграде Владимир Якунин встретился с министром по делам инфраструктуры и энергетики Сербии Милутином Мркоичичем.

Стороны обсудили вопросы участия ОАО «РЖД» в реализации проектов реконструкции железных дорог Республики Сербия и договорились о том, что российские железнодорожники предоставят сербским коллегам техническую помощь и окажут содействие в завершении проектных работ.

Сербской стороной рассматриваются 5 проектов общей стоимостью до \$800 млн, финансирование работ по которым предполагается осуществлять в рамках межгосударственного кредита.

Марьяна Балашкина

БЕЗОПАСНОСТЬ

Смотри в оба

В ДАГЕСТАНЕ ПРЕДОТВРАЩЁН ТЕРАКТ НА МАГИСТРАЛИ



ФОТО: WWW.PHOTOXESS.RU

В ПОНЕДЕЛЬНИК НА ПЕРЕГОНЕ КИЗИЛОРТ – ТЕМИРГОЕ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ДОРОГИ ПУТЕВОЙ ОБОХОДЧИК ПРЕДОТВРАТИЛ ПОДРЫВ ПРИГОРОДНОГО ПОЕЗДА.

«Утром путевого обходчик Гаджи Абдуллаев должен был осмотреть участок с 2231-го по 2235-й км и на 2232-м км увидел подозрительный предмет, – рассказывает начальник Махачкалинской дистанции пути Муффридин Магамедов. – Между шпальными ящиками под рельсом нечётного пути была приколана канистра. К ней вели провода».

В соответствии с инструкцией Гаджи Абдуллаев сообщил по телефону дежурному по станции и начальнику дистанции о находке. А сам двинулся навстречу пригородному поезду, чтобы в случае необходимости его остановить.

Взрывное устройство было обнаружено около половины девятого утра, и движение на участке сразу же закрыли. На место прибыли специалисты УФСБ по Дагестану, взрывотехники и кинологи с собакой.

Никто не может предсказать, что ожидает железнодорожников на путях Махачкалинского региона

Собака подтвердила наличие взрывчатки в канистре, и к разминированию находки приступил робот.

Как сообщили в региональном УФСБ, взрывное устройство представляло собой десятилитровую ёмкость, начинённую аммиачной селитрой и алюминиевой пудрой. Бомба была с часовым механизмом, поражающих элементов она не содержала. Тротиловый эквивалент заряда пока не оценён, но его вполне бы хватило, чтобы разорвать рельс. А в пригородном поезде Хасавюрт – Махачкала, следующем в это время, обычно едут около 100 человек.

К 12.30 с помощью гидродинамического разрушителя взрывное устройство обезвредили. В результате разминирования путь и железнодорожные устройства не пострадали.

В 13.10 после получения разрешения от правоохранительных органов движение на участке открыли.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

ПЕРЕГОВОРЫ

Давние партнёры

ЧЕШСКИЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ СНОВА ПОЯВЯТСЯ НА УКРАИНЕ

«УКРЗАЛИЗНЫЦЯ» (УЗ) ПЛАНИРУЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ЭЛЕКТРОВОЗЫ ДВОЙНОГО ПИТАНИЯ СОВМЕСТНО С ЧЕШСКИМ АО SKODA VAGONKA.

Первый заместитель генерального директора железнодорожного госадминистрации Николай Сергиенко обсудил с представителями компании параметры возможного сотрудничества. В частности, стороны предварительно договорились о том, что украинскими компаниями будет обеспечено до 40% производства. Ожидается, что из 20 электровозов первой партии 5 будет произведено в Чехии, а 15 – на Украине. На каком заводе будут производить локомотивы, пока не решено.

Эксперты считают Skoda оптимальным партнёром для УЗ. «Локомотивы серии ЧС успешно эксплуатировались ещё с советских времён. На Украине есть опыт их сервисного обслуживания. По отзыву наших эксплуатационников, это одна из лучших машин», – заявил «Гудку» заместитель генерального директора Научно-исследовательского центра железнодорожного транспорта Украины Сергей Грищенко. Он добавил, что у УЗ есть большая потребность в электровозах двойного питания из-за большого количества участков, работающих как на постоянном, так и на переменном токе.

Руководитель экспертной группы консорциума Management Consulting Group Дмитрий Подтуркин считает, что проект совместного производства электровозов может быть успешным, поскольку чешская сторона готова сама найти инвестора. По его мнению, опыт производства двухсистемных



ФОТО: НАВЕЛ ТОКАРКО

электровозов ДС-5 совместно с Siemens на днепропетровском НПК «Электровозостроение» не был удачным, поскольку концерн предоставлял только технологии и не хотел вкладывать в проект свои инвестиции. По мнению эксперта, только на разработку опытных экземпляров и проведение их испытаний понадобится несколько десятков миллионов долларов.

Дмитрий Подтуркин предполагает, что производство электровозов может быть организовано на существующих мощностях по ремонту подвижного состава. «Пока непонятно главное: будет ли это частное предприятие или государственное. Если будет сделан выбор в пользу госпредприятия, то производство может быть организовано на базе Запорожского электровозоремонтного завода или на НПК «Электровозостроение», – отметил эксперт. Он добавил, что ранее в качестве производственной площадки концерном Skoda

Новой технике SKODA ВЫБИРАЮТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПЛОЩАДКУ

рассматривался Изюмский тепловозоремонтный завод в Харьковской области, но из-за тяжёлого финансового положения предприятия, которое находится на грани банкротства, от этих планов пришлось отказаться.

На НПК «Электровозостроение» в Днепропетровске в настоящее время совместно с концерном Siemens производятся грузопассажирские электровозы переменного тока ДС-3. По словам экспертов, возникают проблемы с их сервисным обслуживанием. «Для Siemens выгоднее заключить контракт на сервисное обслуживание этой техники. Но, во-первых, это дорого, а, во-вторых, на Украине есть собственная ремонтная инфраструктура», – отметил Сергей Грищенко.

Денис Виксне

Обновление

Кочегар не нужен

ТЕПЛО ДАДУТ БЕЗ ПЫЛИ И ДЫМА

НА СТАЦИИ АБАКУМОВКА КРЖД НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО УГОЛЬНОЙ КОТЕЛЬНОЙ, КОТОРАЯ БУДЕТ ДАВАТЬ ТЕПЛА В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ ОБЫЧНОЙ КОЧЕГАРКИ, А ВРЕДНЫХ ВЫБРОСОВ – МЕНЬШЕ.

Сейчас большинство сооружений на станции Абакумовка отапливаются от электрических котельных. А если учесть, что в Сибири морозы длятся по полгода, то средств на обогрев этих зданий уходит немало.

«Мы подсчитали, что только за первый год использования новой угольной котельной магистраль сэкономит более 7 млн руб., – говорит начальник службы технической политики КРЖД Вячеслав Иванов. – Хотя затраты на строительство ощутимы – более 56 млн руб.».

От новой котельной запитают базу путейцев, административное здание, семь котеджей и 16-квартирный дом, построенные для железнодорожников. В перспективе от неё отопят ещё один 16-квартирный дом и поселковую школу, которая сейчас тоже получает электрическое тепло. «Такой обогрев ненадёжен, – поясняет глава Новониколаевского сельсовета Сергей

Южно-Уральская

Такого нет в Америке

У СТУДЕНТОВ ВОЗНИКЛА ВОЗМОЖНОСТЬ АКАДЕМИЧЕСКОГО ОБМЕНА

В КОНЦЕ ПРОШЛОЙ НЕДЕЛИ НА ЮУЖД ПОБЫВАЛИ ПРЕСТАВИТЕЛИ ВЕДУЩИХ КОЛЛЕДЖЕЙ США. ОНИ ОЗНАКОМИЛИСЬ С СИСТЕМОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ.

«Связь с предприятиями – общая проблема для учебных заведений. Но то, с чем мы познакомились на российских железных дорогах, – уникально. Здесь и профессиональное обучение рабочих кадров, и повышение квалификации руководителей и специалистов. Это единая система, которая развивается в соответствии с рынком труда», – отмечает декан по учебной работе и работе со студентами филиала в Хоумстеде Майами-Дэйд колледжа Томас Джеффри. Он посетил школу-интернат № 15 с его кадетским классом, учебный полигон вагонного эксплуатационного депо и Челябинский институт путей сообщения. Гостю было чему удивляться – в Америке нет юных железнодорожников, как нет и Детских железных дорог, где тоже проводят профессиональную ориентацию.

Как подчёркивает начальник сектора развития и обучения персонала службы управления персоналом на ЮУЖД Татьяна Носкова, система подготовки кадров на дороге позволяет укомплектовать все подразделения специалистами и рабочими. А начинается она с ознакомления воспитанников детсадов и младших школьников с трудом железнодорожников.

«Коллеги из США посетили ЮУЖД по программе Фулбрайта, которая занимается международным академическим обменом и устанавливает партнёрские контакты между учебными заведениями. Знакомство с системой профессионального образования на дороге вызвало у них большой интерес. Так что у студентов Челябинского института путей сообщения скоро может появиться возможность побывать за океаном», – считает директор Филиала учебно-методического центра по образованию на железнодорожном транспорте в Челябинске Сергей Волченко.

Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка» Челябинск

Анонс

The RZD® PARTNER INTERNATIONAL

РЕДАКЦИЯ ДЕЛОВОГО ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЁР» ВЫПУСТИЛА № 2(26), 2011 СВОЕГО АНГЛОЯЗЫЧНОГО ИЗДАНИЯ THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL.

Тема номера: «Контейнерные перевозки. Самый интригующий сегмент».

Вниманию читателей будут предложены итоги работы Транссибирской магистрали как транзитного моста между Европой и Азией, а также внутрироссийские перевозки контейнеров, которые отличаются крайне позитивной динамикой и являются самым привлекательным с точки зрения инвестиций сектором транспортной отрасли. Кроме того, в теме номера будет опубликовано интервью с вице-президентом «Национальной контейнерной компании» Егором Говорухиным.

The RZD-Partner International № 2 будет распространяться на крупнейших транспортных мероприятиях в России и за рубежом, среди которых: 16-я Международная выставка и конференция «ТрансРоссия 2011», 8-й Международный железнодорожный форум и выставка IRF International Rail Forum 2011, Международная торговая выставка для транспорта и логистики Transport and Logistics, 2-я Ежегодная конференция по инновациям и современным технологиям в области рельсового транспорта для аэропортного сообщения The Future of AirRail 2011 и др.

Тираж: 4000 экземпляров.

Периодичность: 4 раза в год.

Отдел рекламы:

+7 (812) 458-3490; +7 (499) 261-6090 reclama@rzd-partner.ru

Заблочкий. – В прошлом году осенью на электрокотельной школы вышло из строя реле. Больше недели искали новое. Хорошо, что морозов ещё не было».

Новая котельная не только надёжна, но и экологически безопасна. «Здесь применяют инновационную технологию сжигания угля – с катализаторами, – говорит Вячеслав Иванов. – В атмосферу будет выбрасываться меньше вредных веществ, таких как окись углерода, оксид серы и азота».

Жителям не придётся оттирать с окон чёрный налёт – из трубы котельной будет вылетать лишь водяной пар

К тому же в традиционных котельных уголь сгорает не полностью, что приводит ещё и к выбросам сажи. Но жителям Абакумовки не придётся оттирать с окон чёрный налёт – из 20-метровой трубы котельной будет вылетать лишь водяной пар.

Все технологические процессы будут происходить внутри помещений котельной.

– Уголь завозят на закрытый склад, так что угольная пыль не будет гулять по посёлку, – поясняет замдиректора

компании-проектировщика Игорь Фёдоров. – Затем его перегружают в бункер и по транспортеру, который наглухо закрыт кожухами, подают в дробилку. Измельчённая фракция попадает в котёл, куда заложен реактив из оксида алюминия и инертного речного песка.

Благодаря катализатору температура сжигания топлива снижена с 1200 до 700 градусов. Однако коэффициент теплоотдачи при этом очень высок – 98%.

Работа котельной будет полностью автоматизирована. – Кочегара с лопатой мы здесь не увидим, – говорит Вячеслав Иванов. – Вместо него – оператор в белой рубашке. Он выполняет лишь контрольные функции, следит за работой автоматики по монитору, что обеспечивает стабильность режима работы и исключает влияние на него человеческого фактора.

Олесь Мизинко, соб. корр. «Гудка» Красноярск

МЕРЫ

Своих хватает

ФРАНЦУЗЫ ОТКАЗАЛИ ИТАЛЬЯНЦАМ В РЕШЕНИИ МИГРАЦИОННОГО ВОПРОСА

Франция отказалась принимать пассажирские поезда из Италии. Французы закрыли железную дорогу на границе двух стран в итальянском городе Вентимилья. По словам французской стороны, в стране опасаются притока африканских беженцев, активно прибывающих в Италию на остров Лампедуза. Представитель МИД Франции сказал, что сообщение прервано временно из соображений безопасности. По его словам, в Вентимилье проходят акции в поддержку беженцев. В свою очередь МИД Италии обвинил своих коллег в нарушении основополагающих принципов Евросоюза. После революций в странах Северной Африки Италия столкнулась с потоком беженцев из Туниса, Египта и Ливии, которых насчитывается более 20 тыс. человек. В начале апреля итальянское правительство решило выдать прибывающим из Африки временные разрешения на передвижение по Европе на шесть месяцев, чтобы решить собственные проблемы с их размещением. Однако Франция и Германия выступили против. По мнению эксперта Центра политической конъюнктуры России Дмитрия Абзалова, закрыли именно железнодорожное сообщение, потому что это самый дешёвый и быстрый способ передвижения. «Кроме того, авиаперевозки контролируются жёстче, – добавляет он. – Ведь документы каждого пассажира самолёта перед вылетом проверяют, на железной дороге такой контроль невозможен. Поэтому до сих пор мигранты, несмотря на запрет, приезжают в Париж». По словам эксперта, французский демарш свидетельствует о том, что миграционная политика в ЕС будет пересмотрена. «На смену расширения Евросоюза придёт ограничение притока мигрантов, ужесточение требований к соискателям гражданства в этих государствах, страны станут более закрытыми», – убеждён он. Эксперт добавил, что Россию вряд ли коснётся европейский конфликт. «Пассажиропоток не уменьшится, и визовый режим не ужесточат. Как известно, в последнее время Европа, наоборот, стимулирует выдачу туристических виз для россиян: появились мультивизы на полгода или год», – заключил он.

Наталья Назарова

Актив

Не по профилю

ОАО «РЖД» и группа ЕСН продают ТТК-14

ОАО «РЖД» совместно с группой ЕСН готовят конкурс по совместной продаже своего пакета в ОАО «ТТК-14». Однако, по мнению экспертов, компаниям будет сложно избежать потерь при продаже непрофильного актива.

О подготовке конкурса сообщил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников. Он должен состояться в 2011 году. В настоящее время через ООО «Энергопромсбыт» (на 51% принадлежит РЖД, на 49% – ЕСН) стороны контролируют 83,62% акций генерирующей компании. Напомним, что пакет был приобретён в период реструктуризации энергетической отрасли в 2008 году. Это был непрофильный актив для компании, но РЖД стали её совладельцем, поскольку ТТК-14 – единственный генерирующий актив в Забайкалье. «На РЖД приходится почти треть потребляемой в регионе энергии, нужно было электрифицировать новые магистрали и застраховаться от возможного резкого роста тарифов на электроэнергию для Транссиба. Поэтому РЖД и купили акции ТТК-14, оградив компанию от прихода портфельного инвестора», – рассказывает аналитик ИК «Велес Капитал» Алексей Мартянов. Теперь же, уверен эксперт «Инжиниринговой компании «2К» Сергей Воскресенский, уже нет хаотичной распродажи энергоактивов, да и риск резкого роста тарифов на электроэнергию из-за монополизации пошёл на спад. Поэтому в ОАО «РЖД», которое само нуждается в дополнительных финансовых ресурсах, рассчитывают, что в ТТК-14 придёт стратегический инвестор. Однако ранее интересовавшееся активом ОАО «ИНТЕР РАО ЕЭС» в последнее время не проявляет особого интереса к нему, объясняя это низким качеством активов и большим износом оборудования на ТТК-14. «Очевидно, переговоры по продаже 83,62% акций ТТК-14 ИНТЕР РАО зашли в тупик, – полагает эксперт агентства «Инвесткафе» Георгий Воронков. – На встрече с представителями инвестсообщества менеджмент ИНТЕР РАО раскрывал оценку активов, которые будут поглощены в ходе допэмиссии. Одна акция ТТК-14 (по данным независимого оценщика) была оценена в 0,0045 руб. (или \$181,2 млн за искомый пакет)».



ПРИЗРАК БЕЗУДЕРЖНОГО РОСТА ЭНЕРГОТАРИФОВ УЖЕ НЕ СТРАШЕН МАГИСТРАЛЯМ

«Таким образом, сделка могла быть структурирована двумя способами. Первый, предложенный ИНТЕР РАО, подразумевает обмен пакетами. На первом этапе ЕСН должна выкупить 40,97% акций ТТК-14 у структур ОАО «РЖД». Далее ЕСН, консолидировавшая пакет в 83,62% акций генкомпани, обменяет его на бумаги ИНТЕР РАО, выпущенные в ходе второй допэмиссии. С учётом того, что последняя размещает новые акции по цене 5,35 коп. за штуку, за пакет в 83,62% ТТК-14 его владельцы получили бы 0,6% увеличенного уставного капитала энергохолдинга в том случае, если бы вся допэмиссия (13,8 трлн акций) была размещена. Второй ва-

риант – оплата денежными средствами. Однако, очевидно, ни один из форматов не подошёл РЖД и ЕСН», – рассуждает господин Воронков. По мнению Алексея Жукова из LoginFX, наиболее вероятным покупателем в данном случае видится итальянская энергетическая компания Enel, которая давно интересуется российскими энергетическими активами. «Однако дела у ТТК-14 в последние два года идут неважно – компания остаётся убыточной», – отмечает Алексей Жуков. Поэтому даже в том случае, если акции ТТК-14 вырастут в среднесрочном плане более чем на 40%, как прогнозирует аналитик «Инвесткафе», вернуть вложенные изначально средства РЖД будет непросто.

Галия ШАКИРОВА

В досье

ОАО «ТТК-14» обеспечивает тепловой энергией потребителей на территории Забайкальского края и Бурятии. В составе компании – семь станций установленной электрической мощностью 633 МВт и тепловой мощностью – 2 тыс. 707 Гкал.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:

Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.

Главный инженер.
Основные требования:
– высшее образование: университет путей сообщения (институт инженеров железнодорожного транспорта), специальность: «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «электрификация железных дорог», квалификация: инженер-электрик либо инженер-электромеханик;
– опыт работы на руководящей должности в сфере транспортного строительства не менее 6 лет;
– опыт работы в железнодорожном строительстве (собственные силы) обязателен;
– опыт работы на руководящих должностях в ОАО «РЖД».

Коммерческий директор.
Основные требования:
– высшее экономическое/техническое образование;
– опыт работы в аналогичной должности не менее 3 лет;
– опыт работы на руководящих должностях в сфере промышленного и транспортного строительства не менее 5 лет, хорошее знание особенностей бизнес-процессов в строительной отрасли.
– опыт эффективного взаимодействия с ОАО «РЖД» и дочерними структурами, знание рынка услуг по строительству систем автоматики и телемеханики;
– приветствуется опыт привлечения заказов в сфере энергетического строительства.

Резюме просьба высылать на электронную почту:
HYPERLINK «mailto:kurbak@transsignalstroy.ru»kurbak@transsignalstroy.ru
Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;
начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна

16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ
26–29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

ТРАНСРОССИЯ

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.
506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м² экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

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

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520
VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM
1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

**СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ
ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И
ТРАНСПОРТНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА**
СТРАТЕГИЯ ИНТЕГРАЦИИ ПРОСТРАНСТВ
Будущее евроазиатской транспортной системы
ИНВЕСТИЦИИ
ВЫСОКОСКОРостНОЕ СООБЩЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ
КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ

СОЧИ
31 мая-2 июня
Рэдиссон Лазурная

SOCHI
May 31-June 2
Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер
General Partner

Стратегический
международный партнер
Strategic International Partner

Официальный
международный партнер
Official International Partner

Международный партнер
International Partner

Генеральная строительная компания
General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения
Official Operator of Energy Supply

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

Организатор
Organized by

WWW.FORUM1520.RU

Опыт

Одна страна – две сети

РЕФОРМА ИСПАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТАЛА ИМПУЛЬСОМ К ИХ РАЗВИТИЮ



Антонио Гонсалес Марин, ПРЕЗИДЕНТ АДМИНИСТРАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ «ИСПАНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ»

В последние два десятилетия Испания активно проводила структурные, экономические и технические преобразования на железной дороге, став мировым лидером в этой сфере экономики.

– Господин Марин, в настоящее время на российских железных дорогах идёт процесс реформирования, предусматривающий выделение из ОАО «РЖД» конкурентных видов деятельности. Подобные меры осуществлялись и в Испании. Насколько эффективна сегодняшняя система управления железнодорожными дорогами в вашей стране?

– В Испании с 1 января 2005 года в соответствии с европейскими директивами произошло полное отделение перевозочного процесса от управления инфраструктурой. И с этого момента всё, что касается инфраструктуры, – строительство новой, содержание и текущий ремонт существующей – управление движением, работа логистических центров, управление вокзалами и станциями, – относится к компетенции ADIF. Что же касается перевозочного процесса, то сейчас в Испании существует только один пассажирский оператор – это государственная компания Renfe, хотя в перспективе подразумевается создание и других. А в грузовых перевозках работает уже десяток компаний.

Таким образом, рынок перевозок у нас либерализован, и, с моей точки зрения, эта реформа была оптимальна, максимально эффективна и привела к значительным положительным результатам. Разделение способствовало повышению эффективности работы, росту



производительности железных дорог Испании, развитию новых технологий и удешевлению работ по содержанию и ремонту инфраструктуры.

– Каковы основные черты финансово-экономической модели вашей железнодорожной сети?

– Текущий ремонт и содержание осуществляет ADIF за счёт собственных средств. Но здесь нужно учесть особенность испанской железнодорожной системы, по сути, это две сети – высокоскоростная, которая находится на балансе ADIF, и обычная, традиционная, состоящая на балансе государства, и она платит ADIF за её эксплуатацию, содержание и обслуживание.

– Одним из реальных показателей продвинутости той или иной национальной железнодорожной системы является высокоскоростное движение. Как реформа сказалась на этом направлении деятельности?

– В компетенцию ADIF входит строительство новых высокоскоростных магистралей (ВСМ),

Испания лидирует в Европе по протяжённости высокоскоростных линий

а также техническое обслуживание и содержание существующих линий, организация движения, то есть коммерческая эксплуатация. Могу сказать, что именно реформа позволила ADIF с учётом новых построенных линий стать лидером в Европе по протяжённости высокоскоростных путей. Сегодня она составляет 2665 км, что в два раза больше существующей сети во Франции и намного превышает сеть ВСМ в других европейских странах. Плюс к этому ещё более 3 тыс. км ВСМ в Испании находятся на различных стадиях реализации – это и проектирование, и строительство и подготовка к вводу в эксплуатацию.

– Последней, насколько известно, была в прошлом году введена линия Мадрид – Леванте.

– Совершенно верно. Это дорога общей протяжённости 448 км, строительство которой началось в 2004 году. На ней 142 скорост-

ные развязки, которые позволяют двигаться по отдельным участкам со скоростью 350 км/ч, и около 80 обычных развязок. Кроме того, на ней есть 170 пассажирских станций, четыре коммерческие грузовые станции и два поста по изменению ширины колёсных пар (высокоско-

Сегодня ещё более 3 тыс. км ВСМ находятся у нас на различных стадиях реализации

ростные магистрали в Испании строятся по европейскому стандарту, тогда как обычные линии имеют более широкую колею). На линии Мадрид – Валенсия скорость движения составляет 250 км/ч, и это самая высокая скорость для грузовых перевозок, которая есть в Европе, быстрее поезда ходят только в Китае и Японии. Стрелочные переводы можно проходить со скоростью

220 км/ч. При строительстве их уже собранными привозят на место установки, что позволяет значительно ускорить скорость прокладки пути. На магистрали построено пять тоннелей общей протяжённостью почти 50 км. При их строительстве был поставлен новый рекорд – мы проходили по 90 м в день. При этом мы бережно относились ко всему, что находилось вокруг,

тема антитеррора болезненная, так же как и для России. Как обеспечивается безопасность железных дорог?

– Вопросы безопасности инфраструктуры полностью находятся в компетенции ADIF – как техническая и технологическая, так и физическая безопасность линий, вокзалов и всего остального, что связано с инфраструктурой. Естественно, это включает в себя и систему безопасности, направленную на предотвращение терактов. Её составляющие закладываются уже на стадии проектирования. Например, при строительстве ВСМ сразу планируется, что вся она будет иметь сплошное ограждение. Кроме того, по всей протяжённости линии контролируются камерами видеонаблюдения, информация с которых поступает в территориальные центры, таким образом, контролируется состояние каждого участка пути, и любое несанкционированное проникновение за ограждение исключено.

И ещё – поскольку на наших линиях очень много искусствен-

Ситуация

За превышение фона

МЕЖВЕДОМСТВЕННЫЕ РАЗНОГЛАСИЯ МЕШАЮТ РАБОТЕ РЫНКА

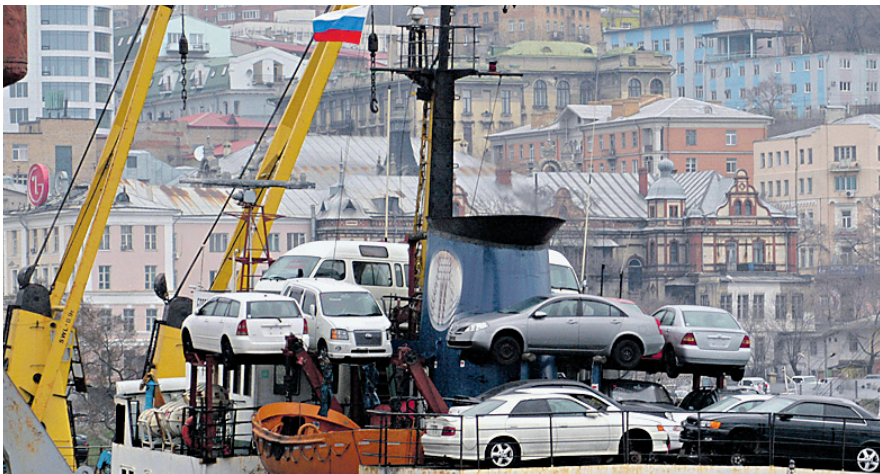
Ситуация с задержкой в торговом порту Владивостока японских автомобилей, радиационный фон которых оказался превышен, может осложнить работу этого предприятия.

С начала апреля Владивостокской таможней было выявлено 49 объектов с превышением фона гамма-излучения, прибывших из Японии, в том числе 47 автомобилей. Все они размещены на специально отведённых площадках во Владивостокском морском торговом порту (ВМТП). Дальнейшая их судьба пока не ясна.

Как сообщили в Дальневосточном таможенном управлении, превышение над уровнем естественного радиационного фона по гамма-излучению в большинстве случаев составляет от двух до шести раз. «Сотрудники Владивостокской таможни, выявившие превышение радиации, провели необходимые измерения и оповестили органы ГО и ЧС и Роспотребнадзора, последний должен принять решение о дальнейшей судьбе указанных объектов», – уточнили в управлении.

Роспотребнадзор организовал проверку, но о её результатах на конец прошлой недели не было известно. Сотрудники ведомства не исключили, что иномарки придётся обработать специальными реагентами.

При этом портовики стали невольными участниками межведомственных разногласий, отмечает директор по производству ОАО «ВМТП» Сергей Лопунов. С момента появления первых фонащих автомобилей прошло полмесса, но никакого взаимодействия между госорганами и участниками рынка до сих пор не выстроено. По его словам, Роспотребнадзор, в свою очередь, не предлагает



вариантов разрешения создавшейся ситуации с проблемными машинами, уже находящимися в порту. Кроме того, регулятор не предоставляет участникам ВЭД инструкций, руководствуясь которыми возможно организовать контроль авто при погрузке в японских портах, тем самым исключив появление «загрязнённых» машин на территории РФ. «В порт ежедневно приходит около 300 импортных машин. Есть вероятность, что среди них не раз будут выявляться те, у которых радиационный фон превышен, соответственно, они будут оставаться на территории ВМТП. Если госорганы не предпримут конкретных действий в отношении фонащих иномарок, со временем их просто некуда будет ставить», – подчеркнул Сергей Лопунов. В сложившейся ситуации, добавил менеджер, портовики оставляют за собой право информировать о происходящем прокуратуру.

В 2011 году ОАО «ВМТП» планировало переработать 100 тыс. машин, ввозимых из

Во Владивосток начали прибывать машины с повышенным уровнем радиации

стран АТР. Для сравнения: в прошлом году специализированный терминал порта обработал 75,7 тыс. автомобилей – более чем вдвое выше результата 2009 года.

При этом компания рассчитывает на увеличение перевалки новых автомобилей. «Введённый ФСТ коэффициент 0,65 на перевозку таких машин железнодорожным транспортом до подмосковной станции Акулово делает конкурентной данную услугу относительно доставки их морем в европейские порты. Это положительным образом должно повлиять на грузопоток через специализированный автомобильный терминал ВМТП», – ранее отмечали во Владивостокском порту.

ПАВЕЛ УСОВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ХАБАРОВСК

Кадры

Инициатива не наказуема

БАРЬЕРЫ ЗАРИСОВЫВАЮТ ЦВЕТНЫМИ КАРАНДАШАМИ

Октябрьская дирекция управления движением внедряет новые методы взаимодействия с персоналом. Начальников и подчинённых учат высказываться.

«Мы сейчас стараемся в дирекции ввести проведение совещаний с использованием методов, позволяющих убрать психологический барьер между начальником и подчинённым», – рассказала замначальника по кадрам и социальным вопросам Октябрьской дирекции управления движением Ирина Новопольцева.

Один из методов, который дирекция уже опробовала, называется Word Cafe. Суть его в том, что сотрудники, приходящие на совещание, видят перед собой не лицо грозного начальника, а листы ватмана и цветные карандаши, которыми они в игровой форме, оставаясь при этом анонимными, выписывают свои предложения по решению той или иной проблемы. «Таким образом, процесс выглядит более неформальным, сокращается дистанция между начальником и подчинённым. Это позволяет лучше узнать людей. Образуется команда», – говорит Ирина Новопольцева. По её словам, одна из важных целей сейчас – научить руково-



Начальника и подчинённого необходимо научить общаться

дителей разного уровня использовать эти технологии в своей повседневной работе.

«В конце года мы обучали своих сотрудников, занятых в управлении персоналом. У меня была сформирована группа из психологов и руководителей отделов. Нам нужно было выбрать для решения кадровую проблему», – рассказала Ирина Новопольцева. – Я написала предложения по созданию команды внутри отделов управления персоналом. Коллеги признали, что проблема подмечена правильно. И мы, наконец, выбрали методы её решения. И оказалось, что для этого особых вложений не надо».

ных сооружений, соответственно на всех путепроводах, которые проходят над железнодорожным полотном, на входах и выходах из тоннелей стоит специальное оптоволоконное оборудование, которое позволяет обнаружить любой упавший на путь предмет. В пассажирских перевозках на железных дорогах Испании применяется контроль ручной клади и багажа пассажиров – в любом случае перед посадкой в высокоскоростной поезд они должны пропустить весь свой багаж через специальные сканеры. В целом же если мы говорим о системе безопасности, то это не какие-то отдельные мероприятия, а комплекс мер, которые реализуются непрерывно. – Что вы ждёте от сотрудничества с российской стороной?

– Перспектив – масса! Мы уже достаточно много лет работаем вместе в режиме обмена информацией на семинарах, в поездках в составе рабочих групп, в то же время наши специалисты неоднократно посещали российские железнодорожные объекты. И я хочу сказать абсолютно искренне и без ложной скромности: ADIF является одним из мировых лидеров в строительстве и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры. Абсолютно всех технологий, связанных со строительством и эксплуатацией ВСМ, и это неслучайно, учитывая, что в Испании за очень небольшое количество лет (с начала 1990-х годов. – Ред.) было построено огромное количество путей. Поэтому наш опыт в этой области интересен российским железнодорожникам. И вторая, очень интересная сторона сотрудничества – это проблематика, связанная со сменой ширины колёсных пар при переходе в движении поезда с национальной ширины колеи на европейскую. Она актуальна и для России, и для Испании. У нас эта проблема решена.

Вот только два направления из большого количества, к которым сегодня проявляется наивысший интерес обеих сторон. Что касается реальных совместных проектов, то мы с российскими коллегами сейчас над этим работаем. Очень надеюсь, что наши переговоры очень скоро воплотятся в конкретные контракты.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

ПЕРЕВОЗКИ

Эффект централизации

Количество операторов подвижного состава необходимо оптимизировать

Сергей Симонцев, главный коммерческий ревизор Департамента грузовой работы МПС РФ и ОАО «РЖД» в 1996–2007 годах



Важная задача реформирования железнодорожного транспорта состояла в создании конкуренции на рынке перевозок. При этом подразумевалось, что частные компании смогут привлечь инвестиции в развитие отрасли.

Рыночные отношения привнесли в работу железных дорог новые экономические реалии. Например, после передачи инвентарного парка в частный сектор важным показателем стал тариф на порожний пробег, который прежде не рассчитывали. В плановой экономике использовали понятия «доля порожнего пробега вагонов в общем пробеге» и «соотношение порожнего и грузёного пробегов».

Введение тарифов на порожний пробег вагонов вынуждает владельцев подвижного состава искать пути повышения эффективности его использования. Не случайно в последнее время всё чаще поступают разумные предложения от крупных операторов подвижного состава о сотрудничестве с владельцами инфраструктуры на основе взаимопонимания.

При этом важно добиваться не только снижения тарифа на порожний пробег, но и сокращения его самого. А планировать грузоперевозки надо не только в соответствии с рыночными ценами и потребностями, но и с возможностями инфраструктуры.

Например, в 2010 году в отрасли возникли проблемы с планированием работы инфраструктуры из-за применения грузовладельцами схемы организации грузопотоков, ориентированной на получение максимального дохода в условиях выгодной конъюнктуры мировых цен на сырьё. Они несколько раз в год переориентировали экспортные поставки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и обратно. Такая перидислокация грузопотоков в течение короткого периода приводит к разбалансированности и напряжённости работы транспортной инфраструктуры.

Сейчас на рынке железнодорожных перевозок появились две мощные структуры, владеющие собственным подвижным составом (ОАО «ПГК» и ОАО «ВГК»). Они будут владеть половиной подвижного состава, обращающегося на путях общего пользования ОАО «РЖД». Вторая половина вагонов по-прежнему находится в руках сотен мелких собственников, часть которых уже получили лицензию на осуществление перевозок. Причём квалификация работников таких структур не всегда отвечает необходимым требованиям.



Во многом по этой причине в последнее время значительно ухудшилась сохранность вагонов. Например, в прошлом году в портах повредили парк Совета участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава и др. Более мелкие операторы также могут объединиться в более мощные структуры.

Таким образом, на рынке операторских услуг появятся несколько сильных конкурентов, владеющих вагонами различных форм собственности, но оперативно подчинённых единому органу управления движением. Считаю, что это будет самая удобная схема взаимодействия участников рынка перевозок.

Предлагаемая система управления вагонными парками при отсутствии у перевозчиков подвижного состава заставит проработать вопросы нормативно-правовой базы, технологии перевозочного процесса

Сохранность вагонного парка могут обеспечить только квалифицированные работники

операторов-собственников, таких как УК «Мечел-Транс», объединяющей парк Совета участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава и др. Более мелкие операторы также могут объединиться в более мощные структуры.

Таким образом, на рынке операторских услуг появятся несколько сильных конкурентов, владеющих вагонами различных форм собственности, но оперативно подчинённых единому органу управления движением. Считаю, что это будет самая удобная схема взаимодействия участников рынка перевозок.

В условиях централизованного управления вагонным парком различных форм собственности можно будет полноценно решать вопросы сокращения порожнего пробега

В условиях централизованного управления вагонным парком различных форм собственности можно будет полноценно решать вопросы сокращения порожнего пробега, исключения встречных перевозок, снижения оборота вагонов и улучшения других эксплуатационных показателей. Важно, что сократятся расходы владельцев подвижного состава, а также уменьшится размер платы за пользование погрузочными ресурсами.

и тарифных условий, в том числе на порожний пробег вагонов. При этом ОАО «РЖД» станет гарантом качественного исполнения обязательств по договорам предоставления порожних вагонов и перевозки грузов с использованием современных технологий. В их числе электронные информационные площадки, которые планируют создать на полигоне компании.

Ситуация

Нет денег – составьте план

Нельзя экономить на безопасности

Ситуация с отношением грузоотправителей к перевозкам опасных грузов продолжает оставаться тревожной.

В первые месяцы года в Приволжском федеральном округе количество инцидентов, произошедших с опасными грузами, не уменьшилось по сравнению с началом прошлого года. Так, в регионе Куйбышевской дороги произошло семь инцидентов, в четырёх из которых виноваты грузоотправители.

Изначальная причина – недостаточное внимание на промышленных предприятиях к своему железнодорожному комплексу.

С формальной точки зрения это объяснимо: главное для них – основное производство. Оно приносит доход, в него – и вложения, и новые технологии, и модернизация, и привлечение кадров. А транспорт воспринимается как вспомогательное подразделение. То есть накладные транспортные расходы кажутся именно тем, что можно сократить.

Однако трудно не согласиться с тем, что экономика не должна доходить до абсурда. При этом за скупость ведь можно очень серьёзно поплатиться. Понятно, например, что разлив нефтепродуктов вполне может привести к экологической катастрофе регионального масштаба. Из-за не-



соблюдения правил при работе с опасными грузами в итоге всегда происходит много бед и даже трагедий.

Встречаясь с руководителями предприятий, часто слышишь: «У нас нет средств, чтобы выполнить все требования». Понятно, что даже процветающему предприятию много и сразу денег выделить бывает достаточно трудно. Поэтому мы предлагаем: составьте план. Поэтапно ремонтируйте пути, подвижной состав. Не надо доводить хозяйство до аварийного состояния, когда придётся вкладывать сразу и много.

В январе и феврале сотрудники нашего управления провели более десяти плановых проверок. На работающих с опасными грузами предпри-

ятиях выявлено 190 нарушений нормативно-правовых и нормативно-технических требований. Сотрудники, занятые на погрузочно-разгрузочных работах, не были аттестованы. Выявлены неисправности стрелок и верхнего строения пути, угрожающие безопасности движения, неудовлетворительно организованы учёт и хранение инструментов. А раз есть нарушения в содержании железнодорожного хозяйства, имеются риски и возникновения инцидентов с опасными грузами.

Сергей Масягин, начальник отдела надзора опасных грузов и чрезвычайных ситуаций Приволжского управления Госжелдорнадзора

Сервис

Зона доступа

Комфорт и удобство обеспечат новые стандарты

В одобренной Россией конвенции ООН о правах инвалидов говорится, что услуги и объекты транспорта должны быть в равной степени доступны всем, в том числе и людям с ограниченными физическими возможностями.

Недавно правительство приняло специальную программу «Доступная среда», направленную на обеспечение данного требования конвенции ООН. Тем не менее проблем в сфере пассажирских перевозок в нашей стране ещё довольно много.

Так, например, до сих пор морской и речной транспорт остаются практически полностью недосягаемыми для людей с ограниченными физическими возможностями. В городском общественном транспорте лишь часть автобусов оборудована специальными подъёмниками. Правда, наконец пообещали отменить турникетный вход в автобусы, трамваи и троллейбусы, затрудняющий посадку в них инвалидов.

На авиационном транспорте также пока не произошли какие-либо ощутимые изменения в уровне обслуживания инвалидов. Сегодня их, как и многие годы назад, продолжают заносить в самолёт на руках родственников или обслуживающий персонал. Более того, в прошлом году были даже отмечены случаи, когда авиакомпании отказывали инвалидам в полёте.

Что касается железнодорожного транспорта, то здесь более 15 лет тому назад были разработаны специальные купе для инвалидов. Однако сейчас этого уже мало. Для таких людей нужно выделять вагон в каждом поезде. А вот электрички до сих пор остаются практически недоступными



Объекты транспорта должны быть приспособлены для обслуживания инвалидов

для инвалидов. В них отсутствуют подъёмники, места для колясок. А они, кстати говоря, нужны и родителям малышей: перевозить коляску в электричках неудобно.

Если говорить о вокзальном сервисе, то пока в нашей стране только два вокзала (в Самаре и Павелецкий в Москве) приспособлены для комфортного пребывания на них людей с ограниченными физическими возможностями.

В целом же, чтобы все услуги в сфере перевозок в равной степени предоставлялись инвалидам как обычным гражданам, по нашему мнению, в России необходимо разработать и принять стандарт качества инфраструктуры на всех видах транспорта, отвечающий потребностям инвалидов.

Александр Ломакин-Румянцев, председатель Всероссийского общества инвалидов, депутат Госдумы РФ

Вопрос дня

Каково соотношение новой и старой техники на вашем предприятии? Нужно ли обновление?

Андрей Антипин, начальник Северокальской дистанции пути ВСЖД:

– У нас 70% старых средств малой механизации. Почтенного возраста, например, генераторы АБ-4 и АБ-2. А потому мы, безусловно, нуждаемся в обновлении этих средств, поскольку от них зависит производительность труда монтажников пути. Сложная ситуация и с автотранспортом. На десяти околотаках, а в общей сложности на 12 участках, автомобили, на которых и доставляем людей к месту работ, имеют по 8–12 лет эксплуатации. Самому «молодому» автомобилю уже четыре года. А если техника старая, то она и ломается чаще, а это создаёт проблемы путейцам.

Андрей Абрамов, главный инженер Абакумовской дистанции пути КрЖД:

– Новой техники поступает много, но и потребность в ней большая. Ведь объёмы ремонтных работ с каждым годом увеличиваются.

Только в этом году наша дистанция получила три «жесмара», это специальные ключи для затяжки клеммных закладных болтов. Очень хороший и удобный инструмент.

Приобрели разгоночные станки для регулировки стыковых зазоров и ещё три рельсорезных станка. Стараемся по максимуму механизировать труд путейцев.

Хотелось бы, чтобы на дистанции был и свой комплекс алотермитной сварки. Техника эта экономичная, для работы на ней требуется всего два-три человека, не надо отключать электроэнергию. Кроме того, у неё нет ограничений по работе в кривых.

Сергей Забалуев, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Исакогорка СЖД:

– Новой техники как таковой в нашем депо нет. Ездим на тепловозах старых серий ЧМЭЗ, 2ТЭ10. Локомотивы нового поколения, наверное, есть где-то ближе к Москве, но до нас они пока не доходят. А обновления нам тоже хочется. Мы тоже хотим расти, испытывать новое. Машиниста можно сравнить с автолюбителем: для него есть разница – 15 лет машине или 5 месяцев. Старенькая техника – это более частые отказы технических средств, да и комфорт не тот, как в современных локомотивах с кондиционерами. Отдельные агрегаты на машины, конечно, устанавливают, вводят новые устройства, но сами локомотивы как были старые, так пока и есть. Обещать-то нам обещают, но когда реально придёт новая техника и придёт ли, неизвестно.

Михаил Букин, заместитель главного инженера ГЖД:

– Сегодня ГЖД в первую очередь транзитная, а не погрузочная. От неё требуется надёжная пропускная способность. А основные фонды – здания и сооружения, подвижной состав – имеют 85% износа. Дорога на грани того, чтобы стать сдерживающим фактором в перемещении грузопотока. К примеру, все пассажирские локомотивы ЧС4 выработали моторесурс. Надо их менять – менять нечем: эту задачу не в состоянии решить отечественная промышленность. Главный минус, который мы имеем, – низкая надёжность парка, который не содержится в заданном размере. Ежегодно увеличивается количество отказов технических средств в локомотивном хозяйстве. Замена части локомотивов на новые сократила бы количество отказов, безусловно. И это сделало бы работу дороги более устойчивой, потому что мы видим, что локомотивное хозяйство сегодня – наше больное место.

Наталья Беленкова, заместитель начальника вагонного ремонтного депо Сызрань КбЖД:

– За последние два года на предприятии уже обновили свыше 50% технологического оборудования. Так, в депо смонтирована новая установка для испытания котла цистерны, установлено два феррозондовых дефектоскопа для проверки корпуса автосцепки и тягового хомута. Оборудован новый цех по восстановлению пятников вагонов с последующей механической обработкой.

Георгий Птиий, помощник машиниста моторвагонного депо Пермь-2:

– Конечно, приходится работать на старой технике, и это создаёт нам сложности. Иногда в cabinaх старых электричек со всех сторон провода торчат, что-то не работает, происходят поломки в дороге, которые нужно срочно устранять. Необходимо закупать новый состав, и не только закупать, но и вовремя чинить. случается, что нам приходят новые электрички с завода, которые нужно дорабатывать уже на месте, иначе в них может что-нибудь сломаться в первой же поездке.

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

Благодарность

Подарили уют в доме и тепло общения

Мы с женой далеко не молодые люди: мне идёт девятый десяток, жене в этом году исполнится 80. Оба инвалиды 1-й группы, труженики тыла. Я 50 лет отработал на Московской дороге в городе Рыбное, удостоен звания «Почётный железнодорожник», имею много благодарностей за хорошую работу!

Живём мы в частном доме, который был признан комиссией непригодным для проживания. В администрации города Рыбное на просьбу оказать помощь в ремонте дома получил отказ. Тогда я решил попытаться счастья на родной дороге. И здесь мне помогли, да ещё как! Сделали новую крышу с дверцей и двумя окошками, заменили оконные рамы, врезали форточки. Раньше у меня были маленькие окошца, а теперь такая красота – светло и уютно, душа радуется!

Я давно читаю газету «Гудок», где люди пишут, как им помогают. Вот и мне захотелось через вашу газету сказать большое спасибо тем, кто не остался равнодушным к нашей проблеме. А помогли нам приводить дом в порядок рабочие Рязанской дистанции гражданских сооружений № 17 А.Гришин, П.Носков, А. Живокин, А. Борькин, начальник участка РЭУ-1 Е. Грешнов. Без преувеличения могу сказать, что работали они на совесть и с душой, хотя, казалось бы, какое им дело до нас, стариков.

Мы очень признательны и их руководству за оказание помощи в ремонте дома. Хочу также выразить сердечную благодарность работнице профкома эксплуатационного вагонного депо Рыбное Татьяне Борисовне Труновой. Это очень отзывчивый, ответственный и добрый человек. Трижды я выписывал шпалы, и всякий раз она без лишних слов помогала мне с машиной.

Может, кто-то и скажет, что это мелочи, не стоящие внимания. А для нас, пожилых людей, очень важно, что о нас не забывают, и от этого теплеет на душе. Мне очень хочется, чтобы и другие узнали об этих замечательных людях, которые неравнодушны к чужой беде, всегда готовы прийти на помощь. Дай им Бог здоровья и счастья, а мы всегда будем вспоминать их с благодарностью.

С уважением,

СЕМЬЯ ЛЕОНТЬЕВЫХ
Рыбное
Рязанская обл.

Обратная связь

Перерыв в законе



ФОТО СЕРГЕЯ КОЗЛИНА

– *Работаю водителем дежурного автомобиля Тихорецкой дистанции пути СКЖД. Работа посменная, по графику за смену нам ставят 11 часов и один час перерыва. Бывает, вообще работаем без перерыва, на ходу «перехватываем». Спрашивали у своего руководства, почему такой «бегущий» перерыв, ведь он должен быть фиксированный? Нам ответили, что, поскольку мы работаем на дежурном автомобиле, в любой момент можем понадобиться. Правомерно ли поступает наше руководство?*

ВЛАДИМИР ПЕТРОВ
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)
Тихорецк

– В течение рабочего дня (смены) работнику должен быть предоставлен перерыв продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут, который не включается в рабочее время и соответственно оплате не подлежит (ст. 108 ТК РФ). Время перерыва и его продолжительность устанавливаются правилами внутреннего распорядка или по соглашению между работником и работодателем.

По правилам Тихорецкой дистанции пути от 14 декабря 2010 года для водителей дежурной автомашины установлен суммированный режим работы с месячным учётным периодом. При этом дневная смена длится с 8 до 20 часов, ночная – с 20 до 8 утра. Часовой перерыв предоставляется равным категориям работников в разное время в зависимости от характера производственного процесса.

Для водителей дежурной машины установлен перерыв по скользящему графику во время рабочей смены в период наименьшей загрузки ввиду непрерывности производственного процесса. Такой режим труда и отдыха утверждён начальником дистанции пути по согласованию с профкомом и не противоречит трудовому законодательству.

АНДРЕЙ БАДАНИН,
начальник службы пути
Северо-Кавказской дирекции
инфраструктуры

Приятно получать такие письма, какое пришло в редакцию из города Мичуринска Тамбовской области.

«Во-первых, большое спасибо за то, что в своей родной газете можем узнать о жизни сети и своих коллег-железнодорожников. С особым вниманием читаем о проблемах в локомотивном хозяйстве, ибо это напрямую касается нас, – пишет «от имени и по поручению небольшого коллектива» Геннадий Стрельников. – Вторых, спасибо за вашу «горячую линию». Считаем, что только вы помогли решить вопрос с выплатой задержанной зарплаты 17 января этого года. Казалось бы, такая мелочь, но у нас многие работники выплачивают кредиты, и каждый день задержки отражается на их кошелёчке.

До апреля 2010 года мы работали в Мичуринском региональном центре связи Центральной дирекции связи. Почему так издалека начинаем? Просто есть с чем сравнивать. Всю жизнь работали в депо, и проблемы этого предприятия нам знакомы. Цех обслуживал поездную и маневровую радиосвязь пассажирских и маневровых локомотивов и электропоездов количеством персонала в 8 человек, включая старшего электромеханика. С 1 апреля 2010 года пять человек передали в локомотивное ремонтное депо Мичуринск (ТЧР-11), трое остались в штате нашего центра (РЦС-5).

Переведённый в депо персонал обслуживает 3 контрольных пункта: непосредственно депо, ПТО пассажирских электропоездов и ПТО электропоездов ДОПП. Кроме того, для устранения неисправностей приходится выезжать на другие станции обслуживаемого участка. И у нас к вам большая просьба разъяснить нам некоторые вопросы.

Так, почему с апреля по сентябрь 2010 года премии у нас вообще не было? Как начисляется заработная плата ИТР, к коим мы относимся? В РЦС-5 мы получали свой оклад всегда, вне зависимости от того, сходились или нет количество отработанных часов за месяц с нормой часов по закону. Если была переработка – давали отгул. В



ФОТО СЕРГЕЯ КАЛАЗОВА

Мотивация труда всегда была и будет одной из важнейших задач

депо же платят за фактически отработанное время, а если есть переработка, то оплачивается она в одинарном размере. Но чем тогда прежняя оплата труда отличается от новой на основе часовой тарифной ставки? Раньше по итогам года нам выплачивалось вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов. Сейчас этого нет, хотя ни у кого из нас нет производственных упущений. Кроме тепловозов и электропоездов, мы обслуживаем электропоезда, а также специализированный подвижной состав, принадлежащий различным железнодорожным предприятиям. Почему нет доплаты за подсобно-вспомогательную деятельность? С 1 декабря 2010 года в депо введена новая трёхуровневая система премирования. Итог: за декабрь пре-

мия 450 руб., за январь – ноль. Имеем ли мы право ознакомиться с «Положением о премировании работников депо». Дело в том, что на этот вопрос ведущий экономист нашего депо ответила отказом».

новлены факты некорректного учёта выполнения показателей премирования. Премия начисляется по показателям, которые не соответствуют утверждённому приказом начальника депо (№ 86 от 15.03.2010 года) положению о премировании работников депо за основные

С равнодушными работу не перестроишь. Это можно сделать только с людьми неравнодушными

Разобраться в поставленных вопросах нам помог департамент по организации и мотивации труда ОАО «РЖД». И то, что сообщил он, несомненно, порадует автора письма: «В результате анализа документов по премированию, представленных Юго-Восточной дирекцией по ремонту тягового подвижного состава, были уста-

результаты производственно-хозяйственной деятельности. Выявлены нарушения в учёте рабочего времени и оплате труда. Юго-Восточной дирекции поручено устранить немедленно выявленные нарушения».

Департамент дал прямые ответы и на другие вопросы. Так, оказалось, что Положение о

Наша консультация

Другая история

Железнодорожникам-интернационалистам придётся лечиться в больницах РЖД за свой счёт



ФОТО НАВЕЛ ТОРЖАНКО

– *Я приехал в Россию в 2001 году из Узбекистана, где более полувека проработал в вагонном хозяйстве на станции Хаваст Среднеазиатской железной дороги. За время работы был награждён медалью «За трудовое отличие», в 1985 году – знаком «Почётный железнодорожник». В 2001 году вышел на заслуженный отдых, тогда же встал на учёт в Лосиноостровское вагонное депо-8. В конце прошлого года со мной произошёл несчастный случай – перелом левой бедренной кости. В железнодорожной больнице № 2 им. Семашко, где я раньше проходил лечение, бесплатно лечить меня отказались, пришлось согласиться на платное. Правильно ли со мной поступили?*

СЕРГЕЙ ВАГТАНОВ
Пушкино

– Уважаемый Сергей Леонтьевич! Медицинская помощь предоставляется в учреждениях государственной и муници-

В колдоговоре РЖД чётко прописаны категории пациентов, которых обслуживают бесплатно

пальной систем здравоохранения, согласно законодательству РФ, за счёт средств соответствующих бюджетов, которые в учреждения здравоохранения ОАО «РЖД» не поступают. Вы уволились на пенсию из организации Среднеазиатской железной дороги, которая не относится к федеральному железнодорожному транспорту России. В связи с этим, руководствуясь распоряжением ОАО «РЖД» № 872р от 24 апреля 2008 года «О медицинском обеспечении граждан в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД», вы не включены в категорию лиц, имеющих право на медицинское обеспечение в учреждениях компании и за счёт её средств.

ВЯЧЕСЛАВ КУЛЬБАЧИНСКИЙ,
заместитель начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД»

Разъяснение

Награждение по графику

Срок начисления выплаты за преданность компании зависит от даты достижения круглой даты в стаже

– *На Дальневосточной железной дороге работаю с декабря 2002 года, на данный момент – бригадир пути. Когда вышел указ о выплате вознаграждения за преданность компании, у меня на тот момент уже был стаж 5 лет. Но в отделе кадров сказали, что мне такая выплата пока не положена, причём один работник говорит одно, другой – другое, в общем, ясности в этом вопросе нет. А хотелось бы разобраться и получить квалифицированный ответ: положено всё-таки или нет мне это вознаграждение?*

ВИТАЛИЙ ВАСИЛЬЕВ
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)
Верхнеизейск

– По действующему в компании до 1 апреля 2007 года положению всем отработавшим более 1 года в зависимости от стажа ежемесячно начислялось вознаграждение за выслугу лет.

Положением о выплате работникам ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании (с учётом внесённых изменений и дополнений, утверждённых решением правления ОАО «РЖД» от 10 ноября 2008 года) определён порядок, предусматривающий выплату вознаграждения при непрерывном стаже работы



ФОТО НАВЕЛ ТОРЖАНКО

3 года, 5 лет, 10 лет, 15 лет и далее через каждые 5 лет. Была установлена и дата – 1 января 2008 года, после которой при достижении установленной продолжительности работы в ОАО «РЖД» производится выплата.

Поскольку установленная продолжительность работы в 5 лет у автора обращения наступила до 1 января 2008 года, право на выплату вознаграждения у него наступит только

в 2012 году – при стаже непрерывной работы 10 лет. Или ранее указанного времени, если он будет увольняться: по собственному желанию в связи с выходом на пенсию, по сокращению штата или численности, по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением.

СЕРГЕЙ САРАТОВ,
начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД»

вознаграждения работников ведущих должностей и профессий за обеспечение безопасности, согласно распоряжению от 21 января 2010 года (№ 112р), не распространяется на работников структурных подразделений Дирекции по ремонту тягового подвижного состава. Нет оснований и для дополнительной оплаты работ по обслуживанию приборов безопасности на электропоездах и специализированном подвижном составе, поскольку, по данным дирекции, они выполняются в рабочее время. Что же касается премий, то за декабрь минувшего года и январь нынешнего она не числялась по действующему с 1 апреля 2010 года Положению о премировании работников депо. Ввести в депо корпоративную трёхуровневую систему премирования планируется с 1 мая 2011 года.

В официальном письме сообщается также, что «любому работнику по его просьбе должны предоставить для ознакомления Положение о премировании в части, относящейся к его трудовой деятельности». Словом, человек имеет полное право знать, за что ему могут дать или не дать премию.

На вопросы Геннадия Стрельникова ответ получен, но вот как быть с тревогой, которая сквозит между строк? Он пишет, что накопилось много вопросов и по оплате, и по охране труда, по обеспечению безопасности движения. А раз так, то почему бы руководству депо не ответить на них коллективу на общем собрании? Почему не рассказать открыто о своих планах развития предприятия, не постараться переубедить тех, кто считает, что «всё идёт к развалу и порядок навести некому»?

Мы считаем, хорошо, что в коллективе есть люди, переживающие за дело. Это те, кому «больно и горько смотреть на процессы, происходящие в депо». Ведь с равнодушными исполнителями приказов работу предприятия на эффективный лад не перестроишь. Это можно сделать только с людьми неравнодушными. А, может быть, читатель думает иначе?

ТАТЬЯНА ИВАНОВА

Интервью

Исполнение желаний

ТрансКредитБанк реализует предложения своих клиентов, внедряя новые сервисы и услуги



ФОТО: ТРАНСКРЕДИТБАНК

Вениамин Полянцев, директор дирекции розничного бизнеса, член правления ОАО «Транс-КредитБанк»

ТрансКредитБанк развернул активную политику привлечения розничных клиентов – это и упрощение процедуры получения кредита, и новые возможности использования зарплатной карты, другие продукты. О дальнейших планах банка рассказал директор дирекции розничного бизнеса, член правления ОАО «Транс-КредитБанк» Вениамин Полянцев.

– Вениамин Александрович, с чем связано изменение подхода в работе с розничными клиентами, которыми являются, в частности, и сами железнодорожники?

– В июне прошлого года мы усилили состав розничного блока ТКБ, сменили команду руководителей, была скорректирована система управления бизнесом. ТКБ поставил перед собой амбициозную задачу стать клиентоориентированным банком, действовать только в интересах клиента, слышать и знать его предпо-

чтения и предлагать ему то, что он хотел бы получить.

– Каким образом выявлялись предпочтения и интересы клиентов?

– Мы провели объёмные исследования, опросив несколько тысяч наших клиентов-железнодорожников. Кому-то звонили по телефону и беседовали, кого-то приглашали на разговор за чашкой чая. И мы это будем делать и впредь. Мы очень признательны тем нашим клиентам, которые уже приняли участие в наших исследованиях, и я хочу попросить читателей и в дальнейшем активно реагировать на наши начинания и высказывать свои идеи, что можно изменить или добавить в список услуг.

– Хотите заметить, что работа call-центра вызывает нарекания клиентов.

– Согласен, работа сотрудников иногда оставляет желать лучшего. Могут быть сбои, когда звонившему приходится долго ждать ответа. Мы реагируем на такие случаи и устраняем недостатки. Сделать так, чтобы наш call-центр был доступен для каждого клиента 24 часа в сутки – это одна из наших первейших задач. Штат операторов call-центра увеличен в первом квартале на 15%, во втором будет увеличен ещё на четверть. Много функций будет добавлено в систему автоматического общения с клиентом, когда человек переключает кнопки в тональном режиме и сам выполняет различные операции, активно внедряются современные технологии синтеза и распознавания речи.

– Какие решения были приняты после общения с клиентами? У вас есть примеры?

– Одним из желаний наших клиентов было получение кредита быстро, с минимальным набо-



ФОТО: WWW.PHOTOXPRESS.RU

ром документов, по понятным ставкам. Поэтому мы разработали новый продукт – кредит «Одобрённый», он популярен среди железнодорожников, его средняя сумма – около 100 тыс. руб., ежедневно кредит берут около 500 человек, мы наблюдаем постоянный рост выдачи займов. Это кредит без лишних бумаг, с процедурой выдачи день в день и без дополнительных «звёздочек»-сносок, где размер ставок по кредиту уточняется, как правило, в сторону увеличения. По нашему кредиту невозможны изменения тарифа в одностороннем порядке. Любые условия по вкладам и кредитам фиксируются на дату заключения договора и работают на весь срок его действия.

– Не кажется ли вам, что один кредитный продукт, пусть даже привлекательный, не может учесть всех пожеланий клиентов? Причём одно

В ТКБ каждому клиенту – особое внимание

из главных пожеланий – это снижение процентной ставки по кредитам.

– Мы продолжим совершенствовать розничные продукты. Кредит «Одобрённый» будет обновлён – появится специальное предложение для руководителей компании среднего и высшего

закреть долг по старым кредитам в банке, при этом получив большую сумму денег под более низкую ставку. Этот кредит позволит собрать займы клиента в один, с одной датой платежа. Ведь погашать два-три кредита в разные сроки не очень удобно.

Мы ставим перед собой задачу знать предпочтения клиента и предлагать ему то, что он хотел бы получить

звена, с повышенными максимальными суммами кредита, сроками кредитования, специальными ставками.

Появится новая программа – «Кредит Доверия» для всех клиентов банка. Его смысл в том, что текущие заёмщики смогут с помощью «Кредита Доверия»

– Почему железнодорожникам выгоднее взять заём именно в ТКБ? Вы говорите, у вас ставка по кредиту 19%. Но многие банки выдают кредиты от 14%. По крайней мере, так указано в их предложениях.

– Сегодня на рынке некоторые банки анонсируют более

Регионы

Полис без места жительства

Бездомных северян подталкивают к обслуживанию в больницах

В Мурманской области выдают полисы обязательного медстрахования (ОМС) бомжам.

Новые правила ОМС, вступившие в силу в марте, предусматривают, что бездомный может получить полис ОМС наравне с любым гражданином по ходатайству какого-либо социального учреждения.

Раньше полис был привязан к регистрации по месту жительства или официальной работе, чего бомжи, понятное дело, не имеют. Бездомные не могли включиться в программы ОМС, и медучреждения старались игнорировать неудобных пациентов. По словам председателя общественной организации помощи бездомным «Улица» Валерия Бабурина, отказ больниц принимать бездомных носил массовый характер во многих регионах: медики не хотели брать ответственность за то, что после оказания помощи выписывают этих людей на улицу в то время, когда им нужны домашний покой и уход.

С установлением нового порядка в Мурманской области активно взялись за выдачу полисов бездомным. Благотворительные фонды стараются донести информацию до максимально большего числа



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Бездомные, как и все люди, нуждаются в квалифицированной помощи врачей

подопечных, в том числе в пунктах получения горячего питания и социальных учреждениях, куда обращаются бездомные. За полтора месяца полисами

обзавелись 78 человек. Не много в масштабах области, но численность лиц без определённого места жительства здесь вряд ли превысит три сотни человек – слишком сложно без своего угла жить в северном краю. «Поликлиники уже принимают наших пациентов в рабочем порядке, – рассказал Валерий Бабурин. – Надеюсь, что вскоре полисы, дающие право на медпомощь, получат все бездомные».

Однако наличие полиса всё ещё не означает, что бомжи смогут получать подобающее обслуживание в медучреждениях. Во-первых, на это не всегда сегодня могут рассчитывать и благополучные, работающие граждане с полным комплектом документов. А, во-вторых, отмечает исполнительный директор фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, пока не определены объёмы помощи, на которую может рассчитывать бездомный по своему полису.

Как уверяют в Минздравсоцразвития, этим пациентам будет доступна даже самая высококвалифицированная медпомощь. Но ведь и остальному населению обещана, например, «скорая помощь», которая сейчас слишком часто запаздывает.

Ирина Заверняева

Безопасность

Ненужное доверие

МВД советует пенсионерам сидеть за семью замками

Полиция решила научить граждан методам защиты от мошенников всех мастей, выпустив комикс-памятку.

В брошюре под названием «Полиция напоминает!» рассказывается о самых распространённых способах мошенничества. Изложенные доступным языком и иллюстрированные советы о том, как не стать жертвами аферистов, в первую очередь предназначены для пенсионеров и родителей подростков.

Каждый раздел содержит подробное описание ситуаций, разыгрываемых мошенниками, а также советы о том, как их избежать. Например, вместо того, чтобы сразу пускаться в дом незнакомцев, представляющих себя электриками, социальными работниками или контролёрами службы газа, или переводить деньги на неизвестные номера сотовых телефонов в ответ на СМС-сообщение с просьбой помочь попавшему в беду родственнику, следует перезвонить в службу, приславшую работника, и связаться с родными, чтобы уточнить информацию. Брошюра напоминает также, что, если кто-то стучится с просьбой

передать таблетку или стакан воды человеку, которому стало плохо в подъезде, оказать подобную помощь каждый может, не снимая цепочки с двери.

Есть и предостережения против уличных жуликов: «Если на улице с вами пытается заговорить незнакомец, обращаясь к вам с просьбой, вопросом или предложением, будьте бдительны! Этот милый человек может оказаться мошенником, который обманным путём присвоит ваши деньги». Кроме того, сообщают авторы брошюры, следует помнить, что бесплатный сыр бывает только в мышеловке. А потому пенсионерам, часто стеснённым в средствах, не стоит идти на поводу у незнакомцев, которые могут предложить им закупку продуктов по невероятно низким ценам, лекарства – панацеи от всех бед или сообщить о выигрыше в неизвестной лотерею.

Эта памятка – уже второе издание реформируемого ведомства. По сообщению пресс-службы МВД, как и первая брошюра, содержащая основы закона «О полиции», она направлена на установление продуктивного диалога с гражданами и профилактику мелких преступлений.

– Лично я и так не открываю никому дверей. И людям, представляющим по телефону моим сыном, не верю. Думаю, большинство пенсионеров – тоже, – считает Алексей Хмеленко, пенсионер Голутвинской дистанции пути. – Но добрая инициатива всегда хороша. Может быть, тем, кто не знал о разных изощрённых способах мошенничества, эта брошюра поможет избежать возможных проблем.

Инициатива актуальна, если учесть, что в любом регионе за год жертвами аферистов становятся минимум 300 пенсионеров. В Ставрополье, например, иштут двух мошенников-гипнотизёров, жертвами которых стали десять стариков от 70 до 90 лет. Потерпевших обрабатывали прямо в отделениях банков, заставляя снимать со счетов все сбережения, а это суммы от 30 до 600 тыс. руб.

Брошюра уже имеется в свободном доступе на сайте министерства, а скоро она будет распространяться по всем регионам страны через общественные организации при органах внутренних дел.

Екатерина Данилова

Машина времени

Новости дня

1926 год
Выписка запрещена

За последнее время в Наркомторг поступают многочисленные заявления от частных лиц на получение разрешений на выписку посылок от зарубежных фирм. Такие же заявления поступают от рабочих некоторых заводов и даже железнодорожников с просьбой о разрешении выписать, например, гармони. Некоторые же из заявителей, не дожидаясь ответа, переводят за границу деньги. По этому

поводу в Наркомторге сообщили, что никаких разрешений на ввоз гармоний и друг. предметов давать не будет, а приходящие посылки будут отправляться обратно.

Неносредственные переговоры с фирмами и перевод валюты без разрешения будут рассматриваться как нарушение закона и караться на основании соответствующих статей Уг. Кодекса.

20 апреля

1931 год
Аэроплан – на службу населению

В 1931 году сеть воздушных линий намечена в 43 тыс. км вместо 27 тыс. прошлого года. Если в прошлом году было перевезено 11700 пассажиров, то в текущем году 31250 пассажиров.

Улучшаются условия перевозок. Раньше перевозки были на одномоторных самолётах, а теперь будут производиться на мощных 3-моторных самолётах с большими удобствами для пассажиров. Вместо четырёх будет одновременно перевозиться по 10 пассажиров.

Проезд по воздушной линии Москва – Тифлис – Тегеран длится всего 3 дня вместо многих суток тяжёлого земного и морского путей. Линия Ташкент – Кабул про-

ходит между Термезом и Кабулом через горный хребт Гиндукуш. Всё расстояние в 1140 км покрывается за один сутки, а участок от Термеза (советско-афганская граница) до Кабула – за три часа вместо 30 дней утомительного путешествия на лошадах.

Стоимость проезда на самолёте, конечно, немного выше стоимости билета на мягкое место в курьерском поезде, зато срок переезда воздушным путём сокращается в несколько раз. Расстояние в 4700 км между Москвой и Иркутском самолётным покрывается за 37 часов (с учетом промежуточных посадок). Поезд идёт туда 5 суток.

22 апреля

1951 год
Школа на колёсах

В перерывах между уроками жизнедастная детвора с шумом выскакивает из вагона, чтобы порезвиться на чистом весеннем воздухе. Но вот звонок. Дети спешат на занятия.

Такая школа на колёсах находится сейчас на туловском пути станции Омск. Открылась она осенью прошлого года на станции Тебиская Омской дороги. В декабре минувшего года путёмремнялся с места и направился в Омск, а вместе с ним школа.

Железнодорожная начальная школа № 159 путырма № 13 размещена в специально оборудованном классном вагоне. Здесь

создана обстановка стационарного учебного заведения. На стенах – географические карты, две большие классные доски, имеются библиотека, необходимые учебные пособия. 26 детей рабочих и служащих ремонтного поезда занимаются в две смены.

Проводится большая внешкольная работа. После уроков в кружке рукоделия занятия ведёт ученица четвёртого класса Шаш Шестова. Пионервожатая организовала кружки художественной самодеятельности. Редколлегия регулярно выпускает стенную газету «за отличную учёбу».

18 апреля

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Старосветская сила

Российские штангисты уверенно выступили на чемпионате Европы по тяжёлой атлетике, который завершился в Казани. Перед началом чемпионата президент Федерации тяжёлой атлетики России Сергей Сырцов сказал, что на домашнем турнире наши спортсмены должны выиграть 11 наград, в том числе – три золотые. Однако российские атлеты план перевыполнили, выиграв девять золотых и четыре серебряные медали. Первую награду, и сразу золотую, нашей команде принёс Владислав Луканин (до 69 кг). Он поднял в сумме двоеборья 332 кг, на килограмм опередив румына Развана Мартина. А дальше пошло-поехало. У женщин в весе до 63 кг чемпионкой стала Марина Шайнова, а «серебро» выиграла Светлана Царукаева. Оба спортсменки показали одинаковый результат, но собственный вес Шайновой оказался меньше, чем у Царукаевой. Кстати, для Марины это уже четвёртая зо-



ФОТО: ИТА-РЕУТОВСКИ

Марина Шайнова победила в новой для себя весовой категории, показав в сумме двух упражнений результат 245 кг

лотая медаль чемпионата Европы, но три предыдущих она выиграла в категории до 58 кг. Первое и второе места заняли наши спортсменки и в категории до 69 кг. Оксана Сливенко стала четырёхкратной чемпионкой Европы, а «серебро» взяла Татьяна Матвеева. Надежда Евстюхина завоевала «золото» в категории до 75 кг, установила мировой рекорд в толчке – 162 кг. Наталья Заболотная стала здесь серебряным призёром. Не отставали от девушек и мужчины. В категории до 85 кг Алексей Юфкин стал двукратным чемпионом Европы, подняв в сумме двоеборья 385 кг. «Серебро» выиграл дебютант Апти Аухадов, установив при этом юниорский рекорд Европы – 385 кг и уступив Юфкину только из-за большего собственного веса. Андрей Деманов стал чемпионом в категории до 94 кг, а Хаджимурат Акаев – до 105 кг. Действующая чемпионка мира Татьяна Каширина выиграла третье подряд «золото» чемпионата Европы, опередив в сумме двоеборья серебряного призёра Хрисиме Хуршудян из Армении на 73 кг! При этом 20-летняя Каширина установила сразу три мировых рекорда: в рывке, двоеборье и юниорский рекорд в толчке. Дмитрий Лапиков победил в категории свыше 105 кг.

В стиле кантри

Первый этап Кубка России по маунтинбайку (велогонки по пересечённой местности) прошёл в посёлке Псебай Краснодарского края. В олимпийской дисциплине кросс-кантри на дистанции 17,2 км представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Евгения Белозёрова заняла второе место, опередив бронзового призёра Эльвиру Хайруллину из Челябинской области на 1 мин. 6 сек. Победила в этом виде программы Елена Гоголева из Ленинградской области, которая выиграла у Белозёровой 3 мин. 23 сек. Ещё одна представительница ЦСК «Локомотив» Екатерина Петрова сошла с дистанции из-за технической неисправности.

Захват Стамбула

С 21 по 23 апреля в Турции пройдёт чемпионат Европы по дзюдо. В состав сборной России вошла представительница ЦСК «Локомотив» Вера Коваль, которая будет бороться в категории до 63 кг. Она примет участие и в личном, и в командном турнире. В 2009 году Коваль уже была серебряным призёром чемпионата Европы. Также в состав женской сборной вошли призёр Олимпийских игр-2004 Теа Донгузашвили, чемпионки Европы Вера Москалюк и Елена Иващенко. В мужском турнире за нашу сборную выступят чемпион мира 2009 года Иван Нифонтов, призёры чемпионата мира Мансур Исаев и Кирилл Денисов, чемпионы Европы Арсен Галстян, Сиражудин Магомедов и Тагир Хайбулаев.

Подготовил Виктор Романов

Пляжный футбол

Амбиции чемпионов

Играть на песке – с головой



ФОТО: ПРЕСС-БУ



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНОВ

Виталий Погодин, президент пляжного футбольного клуба «Локомотив»

«Гудок» попросил президента действующего чемпиона России – пляжного футбольного клуба «Локомотив» – Виталия Погодина прокомментировать регламент предстоящего чемпионата страны, а также рассказать о подготовке команды к новому сезону и о перспективах развития пляжного футбола в стране.

– Виталий Анатольевич, в какие сроки и по какой формуле пройдёт чемпионат? – Он пройдёт в три этапа. Первый (с 8 по 12 июня) примет Москва. Второй (с 22 по 26 июня) – Санкт-Петербург. Заключительная часть с суперфиналом состоится с 20 по 24 июля в Самаре. Дискуссию специалистов вызвал вопрос о допустимой в нашем чемпионате квоте легионеров. Я считаю, что на данном этапе нам в первую очередь надо заботиться о собственном российских игроках, чтобы они не только совершенствовались своё мастерство, но и стабильно получали зарабо-

«Локомотив» в предстоящем сезоне намерен удержать лидерство

ную плату. Хватило бы и двух легионеров, но в регламенте решили оставить трёх. – Какие изменения произошли в составе «Локомотива» в межсезонье? – Замечу, что из «золотого состава» команду не покинул ни один футболист. В том числе и играющий тренер «Локомотива», капитан сборной России Илья Леонов. Своё участие в чемпионате подтвердил и советник президента ФК «Локомотив» Алексей Смертин. Уверен, что участие Смертина в национальном первенстве с его жатыми по времени сроками никак не отразится на выполнении про-

же над их приобретением ещё размышляем. – Как бы вы определили фирменный стиль «Локомотива»? – Я бы сказал так – умная игра, которую железнодорожники продемонстрировали уже в дебютном для себя сезоне. Он прошёл удачно не без финансовой поддержки ОАО «РЖД» и РФСО «Локомотив», являющегося учредителем клуба. Сам же стиль я бы определил, как гармоничное сочетание грамотной селекционной работы и обилия тактических схем. А также умение реализовывать стандартные положения.

Пляжный «Локомотив» в предстоящем первенстве России по-прежнему нацелен на золотые медали

фессиональных обязанностей Алексея в большом футболе. Из новобранцев «Локомотива» отмечу двух ярко выраженных «столбов» – Дмитрия Шишина и Юрия Крашенинникова, со своим ответственно экс-игроков саратовской «Дельты» и питерского ИВС. Из зарубежных футболистов желание подписать контракт с «Локомотивом» выразили игрок сборной Швейцарии и «Милана» серб Деян Станкович, бразилец Морейро из американского «Ситла». Однако их появление в команде остаётся под вопросом. – Чувствуется, что инициатива ведения переговоров исходит от легионеров? – Да. Как Станкович, так и Морейро футболку «Локомотива» готовы надеть хоть сегодня. Мы

– Как идёт подготовка к новому сезону? – Первые тренировочные сборы мы провели ещё в феврале в ОАЭ и Анапе. Затем был клубный ЧМ в Бразилии. По дальнейшему плану половина «Локомотива» в составе сборной России отправится на сборы в Турцию. Ну а доводка физической формы пройдёт уже в России. – Контрольные матчи будут? – Над этим мы сейчас работаем. После возвращения из Бразилии «Локомотив» получил предложение выступить в международных турнирах в Мексике и ОАЭ. Однако мы их проигнорировали. В Сан-Паулу «Локомотив» заработал имидж яркой, самобытной команды, и понизить его, размениваясь во встречах

с полупрофессиональными клубами нет смысла. – Хорошо. А каковы особенности предстоящего чемпионата страны? – Участвовать в нём будут восемь команд, но главными нашими конкурентами в борьбе за «золото» – а другой цели мы перед собой и не ставим – будут «Строгино», самарские «Крылья Советов» и питерский ИВС. – Вы забыли назвать ещё одно испытание: оно предстоит тем футболистам, которые в составе сборной России отбегут на сентябрьский ЧМ-2011 среди национальных команд. – Уверен, что их участие в национальной команде будет солидным. Для своих мы постараемся создать беспрецедентные по меркам пляжного футбола условия для тренировок. У меня лично нет никакого сомнения, что сражение железнодорожники выдержат. Конечно, от прогнозов на предстоящее в Италии мировое первенство я воздержусь. – На ваш взгляд, каковы перспективы развития отечественного пляжного футбола? – К сожалению, в нём хватает проблем. Главная – недостаток хороших стадионов и полей. В условиях российского климата этот фактор очень важный. Но будущее у пляжного футбола есть. Нас активно поддерживает Российский футбольный союз, да и эфирные, пишущие СМИ начинают уделять нам больше внимания. Нам же предстоит сделать всё возможное, чтобы наш пляжный «продукт» выглядел как можно эффективнее. В том числе и на международной арене. Но для этого нам, конечно, потребуется время... БЕСЕДОВАЛ ВЛАДИМИР СУЕТИН

Премьер-лига

Газон удачи

Первый матч на своём стадионе принёс «Локомотиву» победу

В Черкизове уложен новый газон, на котором команда Юрия Красножана в непростом матче одолела «Волгу» – 1:0.

Предыдущие домашние встречи «Локо» проводил в «Лужниках», так как поле на домашней арене клуба оказалось ужасного качества. Возвращение же домой, в Черкизово, оказалось победным – «Локо» сумел одержать пусть и минимальную, но победу. В вязкой и нутужной игре всё решил один гол. Его за несколько минут до конца матча забил вышедший на замену Магомед Оздоев. После этой победы «Локомотив» поднялся на восьмое место в турнирной таблице. – Груз поражений в прошлом сезоне сказался на команде, и начало сезона для «Локомотива» стало неудачным, – признался главный тренер железнодорожников Юрий Красножан. – Но я надеюсь, что победа над «Волгой» поможет команде раскрепоститься. Я рад нашему выигрышу и особенно хочу отметить ту атмосферу, которая царила во время матча на стадионе. Что касается лидеров, то на первое место вышел ЦСКА, дома обыгравший «Рубин» – 2:0. У армейцев – десять очков. Столько же и у «Зенита», на выезде одолевшего пермский «Амкар» – 3:1. Кстати, пермяки идут среди аутсайдеров, но эту печальную участь они делят с московским «Спартакoм», для которого начало нынешнего чемпионата стало самым неудачным в российской истории. Красно-белые в минувшем туре потерпели очередное поражение, проиграв в гостях «Анжи» – 1:2. И возможно, что уже в ближайшее время в руководстве клуба произойдут перемены. По крайней мере, генеральный директор и главный тренер команды Валерий Карпин такой возможности не исключает.

Роман Вишнёв

Турнир

Борьба лидеров

По итогам соревнований сформирована команда «Локо» на первенстве России

В Брянске завершился чемпионат спортобщества «Локомотив» по вольной и женской борьбе. Его победители и финалисты получат путёвки на чемпионат России.

Соревнования, которые прошли в зале школы олимпийского резерва «Локомотив», получились представительными. Например, в мужском турнире приняли участие мастер спорта международного класса Алимхан Мамуев (категория до 66 кг), победитель молодёжного первенства страны Павел Никитин (до 96 кг). Именно схватка в финале Никитина с Николаем Марковым оказалась наиболее захватывающей. Она продолжалась три периода и завершилась победой Никитина, который только первый год борется на взрослом уровне. Примечательно, что в мужских соревнованиях шесть первых мест из семи заняли брянские спортсмены. Их гегемонии смог нарушить только Гусейн Маджидов из Иванова, победивший в категории до 84 кг. Много титулованных спортсменов вышли на ковер и в женском турнире – призёры чемпионатов Европы, чемпионки страны. Именно они и победили в своих весовых категориях. Алина Морева стала первой в категории до 48 кг, Алёна Адашинская – до 51 кг, Любовь Первушова – до 55 кг, Анна Максимова – до 59 кг, Екатерина Вьюнова – до 63 кг. Посетила соревнования и молодая мама Лариса Канаева, которая побеждала на молодёжном чемпионате Европы, была призёром взрослых международных турниров. Пока её место – среди болельщиков. Но Лариса уже приступила к тренировкам, отбор на чемпионат страны проходить ей не надо, так как она остаётся членом сборной России. «Соревнования были хорошо организованы, их спортивный уровень получился высоким, – рассказал главный тренер Центрального спортклуба «Локомотив» по вольной и женской борьбе Николай Козлов. – Но победителям и финалистам отдыхать не придётся. Они сразу же начнут подготовку к чемпионату страны, до которого осталось меньше месяца. Надеюсь, там мы сможем достойно выступить – и в женском турнире, и в мужском».

Роман Вишнёв

Кроссворд

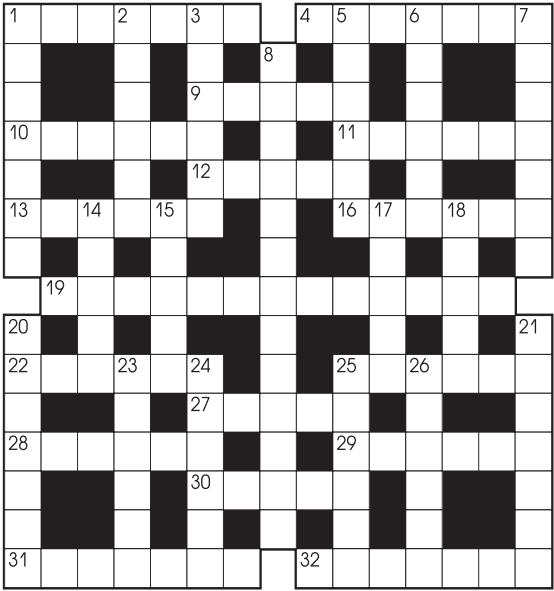
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Русский народный инструмент для производства работ, требующих «особой точности». 4. Кусочек, принадлежавший хрустальной вазе. 9. Чувство, объединяющее завсегдатаев казино. 10. Ответ на пароль или на «ау» грибника. 11. В пушку бывает не только у пестика. 12. Зелен, которая режет без ножа. 13. Наркотик и болеутоляющее средство. 16. Мелкие параллельные складки на материи. 19. Что раскрывает миллионер, прежде чем ему дверь откроют? 22. Отпечаток с гравюры. 25. Сьездил на восток Колян – стал курить через ... 27. Тропическое растение – качели для обезьян. 28. Состояние, когда всё до лампочки. 29. Должность Некадилова в кинокомедии «Карнавальная ночь». 30. Часть пассажирского самолёта, где обычно размещаются баки с топливом. 31. «На чужой ... рот не разевай». 32. Вещь для бюро с лозунгом «Не всё ещё потеряно!»

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Ещё не бабочка, но уже не гусеница. 2. Своеобразная специализация актёра на исполнении ролей. 3. Летяющий змей из мифов, способный подкармит своего противника. 5. Не самый демократичный вариант правителя. 6. В голове у Винни-Пуха, так и сыплются из уха. 7. Специалист, изучающий определённую часть страны. 8. «Всех важней, – сказала Ната, – мама – ..., потому что до Зацепы водит мама два прицепа». 14. Воспитанник дореволюционного военного училища. 15. Человек, жизнь которого оценили в 30 сребреников. 17. Отец – Марис, сын – Андрис, дочь – Илзе (фамилия семьи). 18. Своя особая «фишка» художника или писателя. 20. Лохматый поделник бритвы. 21. Её любят плести придворные и политики. 23. Чувство приятной расслабленности. 24. Пятно, ставящее крест на пятёрке по чистописанию. 25. Обувь, в которую садятся. 26. Линейка для выписывания кренделей на бумаге.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 18 апреля

1. Босфор. 2. Репертуар. 3. Раздор. 4. Радиоволна. 5. Авантюра. 6. Аббревиатура. 7. Агентство. 8. Оскорбление. 9. Егоза. 10. Абажур. 11. Резерв. 12. Вендетта. 13. Ау. 14. Треп. 15. Пробег. 16. Гага. 17. Арык. 18. Клиент. 19. Тайд. 20. Дверца. 21. Автогол. 22. Люкс. 23. Спецназ. 24. Забава. 25. Анчоус. 26. Себялюб.