

2. | БЕЗОПАСНОСТЬ

На перегоне Кизилюрт – Темиргое путевой обходчик предотвратил подрыв пригородного поезда

19 апреля 2011 года www.gudok.ru
вторник www.gudok.info
№ 65 (24785) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

4. | ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Испанские железные дороги выиграли от разделения перевозочного процесса и управления инфраструктурой



7. | ЛИЧНЫЕ ФИНАНСЫ

ТрансКредитБанк реализует предложения своих клиентов, внедряя новые сервисы и услуги

8. | СПОРТ

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

| 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 буровых 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



Владимир
Пятстолов,
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 – Исилькуль – 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 в ВНИИЖТе. Для проведения эксперимента на основании

предоставленных институтом времён хода и опытных поездок на участке Челябинск – Исилькуль 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, ошиновками локомотивных бригад, остановками по показаниям приборов безопасности КТСМ, отказами технических средств.

БЕСЕДОВАЛ

Всеволод Колупаев

Погрузка на сеть идёт с перевыполнением плана, однако по таким показателям, как участковая скорость, вес поезда, производительность локомотива, результаты вполне 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 марта 2011 года погрузка уве-

личена на 2%, с апреля 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 компании выполнил 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.

Для выполнения плановых показателей необходимо в приоритетном порядке продолжить решать задачу по подъёму «брошенных» поездов, а также активизировать выгрузку 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 завоз щебня для нужд самих железных дорог.

Марьяна Балашкина

Решение

На исходной

МОСКВА И РЖД ПОДТВЕРДИЛИ НАМЕРЕНИЕ
СООБЩА РАЗВЯЗАТЬ СТОЛИЧНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ



Фото: ГУП «Мосгортранс»

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

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 безубыточности 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 разви- вития привокзальных 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 компаний», – 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.

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 «продавить какие-то свои идеи через другие околовластные 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 добывчу 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 орбитальной орбиты. Также были заслушаны доклады о миссии американского лунного орбитального исследовательского спутника LRO с российским детектором ЛЕНД и обсужден статус подготовки к запуску в 2011 году американского марсохода MSL с российским детектором нейтронов ДАН.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Объёмы погрузки пока не достигли докризисного уровня

Блиц

Оптимальный эффект

На Южно-Уральской дороге закончился перспективный эксперимент



Владимир
Пятстолов,
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 – Исилькуль – 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.

– 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, ошиновками локомотивных бригад, остановками по показаниям приборов безопасности КТСМ, отказами технических средств.

БЕСЕДОВАЛ

Всеволод Колупаев

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 месяца 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%, нефтепродуктов – 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 Беркакит – Томмот – Нижний Бестях. Также идёт строительство трёх мостов через речки 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 газеты «Гудок» 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 компаний, 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 Мрконичем.

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

ПЕРЕГОВОРЫ

Давние партнёры

ЧЕШСКИЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ СНОВА ПОЯВЛЯЮТСЯ НА УКРАИНЕ

«Укрзализныця» (УЗ) планирует производить электровозы двойного питания совместно с чешским АО Skoda Vagonka.

Первый заместитель генерального директора железнодорожной госадминистрации Николай Сергиенко обсудил с представителями компании параметры возможного сотрудничества. В частности, стороны предварительно договорились о том, что украинскими комплектующими 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: ГАВАЛ/СОРАВИО

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 ЧС-3. По словам экспертов, возникают проблемы с их сервисным обслуживанием. «Для Siemens выгоднее заключить контракт на сервисное обслуживание этой техники. Но, во-первых, это дорогой, а, во-вторых, на Украине есть собственная ремонтная инфраструктура», – отметил Сергей Грищенко.

Денис Викене

БЕЗОПАСНОСТЬ

Смотри в оба

В ДАГЕСТАНЕ ПРЕДОТВРАЩЁН ТЕРАКТ НА МАГИСТРАЛИ

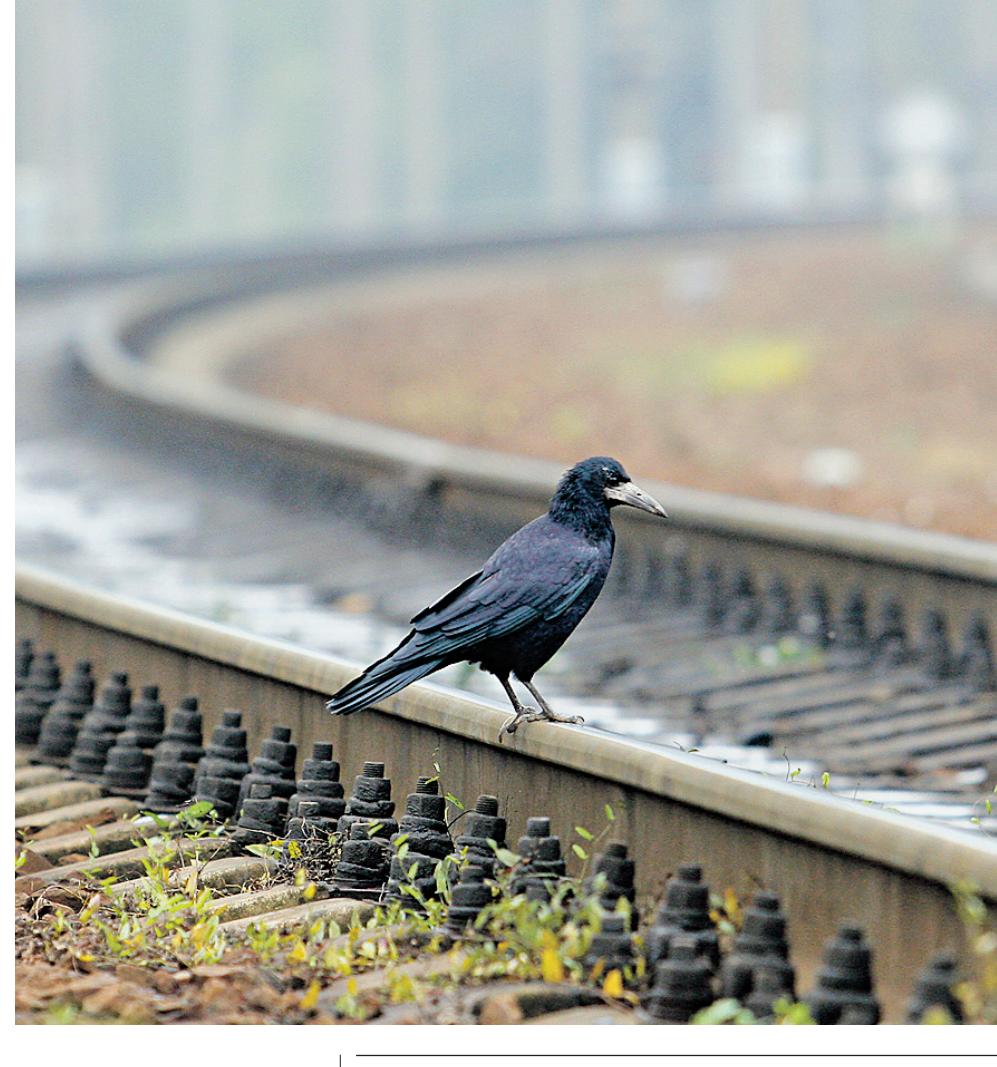


ФОТО: WWW.PHOTOPRESS.RU

В ПОНЕДЕЛЬНИК НА ПЕРЕГОНЕ Кизилпорт – Темиргое Северо-Кавказской дороги путевой обходчик предотвратил подрыв пригородного поезда.

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

В соответствии с инструкцией Гаджи Абдулаева сообщили 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 пути и железнодорожные устройства не пострадали. В 13.10 после получения разрешения от правоохранительных органов движение на участке открыли.

По информации Северо-Кавказского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания», в результате было задержано три пассажирских поезда: Тюмень – Баку, Москва – Махачкала и Киев – Баку. Задержка составила от 100 до 170 минут.

С начала года в Махачкалинском регионе магистрали произошло три подрыва железнодорожной дороги. Во всех случаях взрывное устройство срабатывало подгруженными поездами. Были повреждены пути и локомотивы. Что касается обнаружения взрывных устройств железнодорожниками, то только в прошлом году таких случаев было три: в январе в Махачкале «адскую машину» обнаружил составитель поездов, в июне – монтер Прохладненской дистанции пути, а в июле, снова в Дагестане, – машинисты проходящего по соседнему пути поезда.

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

Обновление

Кочегар не нужен

ТЕПЛО ДАДУТ БЕЗ ПЫЛИ И ДЫМА

На станции 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 делятся 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 заплатят базу путьцев, администрацию здания, семь коттеджей 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

Заблоцкий. – 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 применяется инновационная технология 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 жители 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 транспортёру, который на глуко закрыт кожухами, подают в дробилку. Измельчённая фракция попадает в котёл, куда заложен реактив из оксида алюминия и иерогрина 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. Кочегар 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».

Олеся Мизинко, соб. корр. «Гудка» Краснодар

Южно-Уральская

Такого нет в Америке

У СТУДЕНТОВ ВОЗНИКЛА ВОЗМОЖНОСТЬ АКАДЕМИЧЕСКОГО ОБМЕНА

В конце прошлой недели на ЮУЖД побывали представители 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 железнодорожных дорогах, – уникально. Здесь и профессиональное обучение рабочих кадров, и повышение квалификации руководителей и специалистов. Это единная система, которая развивается в соответствии с рынком труда», – отмечает декан по учебной работе и работе со студентами филиала в Хоумстеде Майами-Дэйд колледжа Томас Джейфри. Он посетил школу-интернат № 15 с его кадетским классом, учебный полигон вагонного эксплуатационного депо и Челябинский институт путей сообщения склона. Гостю было чему удивляться – в Америке нет юных железнодорожников, как нет и Детских железнодорожных дорог, где тоже проводят профессиональную ориентацию.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Анонс

The RZD-PARTNER INTERNATIONAL

Редакция делового журнала «РЖД-Партнер» 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 самыми привлекательными 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

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 идет процесс реформирования, предусматривающий выделение из ОАО «РЖД» конкуренчных видов деятельности. Подобные меры осуществлялись и в Испании. Насколько эффективна сегодняшняя система управления железными 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, содержащие 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



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, это неслучай, 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 шириной 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 наибольший интерес обеих сторон. Что касается реальных совместных проектов, то мы с российскими коллегами сейчас над этим работаем. Очень надеюсь, что наши переговоры очень скоро волоятятся в конкретные контракты.

Беседовала Елена Мирошникова

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 существующих сетей 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 протяжённостью 448 км, строительство которой началось в 2004 году. На ней 142 скорост-

ных развязок, 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 ширин колёсных пар (высокоско-

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 установлен новый рекорд – мы проходили по 90 м в день. При этом мы бережно относились ко всему, что находилось вокруг,

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

– в зоне строительства было найдено несколько интересных объектов с точки зрения археологии, специалисты даже проводили там раскопки поселения римской эпохи. Кроме того, до 800 млн евро было вложено в защиту окружающей среды.

– Для Испании, пережившей в 2004 году на вокзале Аточа

один из крупнейших в истории терактов на железной дороге,

включая ограждение.

Кроме того, по всей протяжённости линии контролируются камераами 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 неясна.

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 обрабатывать специальными реагентами.

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



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 в 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 выскакивать.

«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 Станции 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. «Я написала предложение по созданию команды, которую команды должны были решить. Далее последует блиц-опрос, где, как в КВН, участники выйдут на сцену, только вопросы задаваться будут серьёзные (на знание инструкций, нормативных документов). На следующем этапе перед командами встанет нестандартная рабочая ситуация, которая требует правильных действий.



Начальника и подчинённого необходимо научить общаться

директор разного уровня используют 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 предложение по созданию команды, которую команды должны были решить. Далее последует блиц-опрос, где, как в КВН, участники выйдут на сцену, только вопросы задаваться будут серьёзные (на знание инструкций, нормативных документов). На следующем этапе перед командами встанет нестандартная рабочая ситуация, которая требует правильных действий.

Как отмечает Ирина Новопольцева, подобные методы управления персоналом позволяют не только по-новому взглянуть на проблемы внутри отделов, но и делать более человеческое общение между начальником и подчинённым.

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

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



Фото: Илья ГОРАНОВ

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 груженого 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 передислокация 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.



Фото: Илья ГОРАНОВ

Во многом по этой причине в последнее время значительно ухудшилась сохранность вагонов. Например, в прошлом году в портах повредили при разгрузке более 42 тыс. вагонов. По нашим подсчётам, в Мурманском морском торговом порту сейчас в среднем повреждают 32 вагона в сутки. Но лишь в нынешнем году здесь планируют разработать документацию по установке вагонопрокидывателя, если на это даст разрешение владелец земельного участка в районе порта.

При этом ежегодное пополнение вагонного парка не превышает темпов его естественного или искусственного выбытия. В таких условиях единственным выходом для сохранения объёма перевозок остаётся рациональное использование подвижного состава.

На мой взгляд, для этого нужно создать централизованную систему управления парками вагонов различных форм собственности. Это позволит обезличить подвижной состав и придать ему универсальность в перевозках. Одновременно важно сохранить целостность существующей технологии организации управления перевозочным процессом.

Имеет смысл, помимо уже существующих ОАО «ПГК» и «ВГК», создать ещё одну грузовую компанию из вагонов крупных

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 конку-

тентов, 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.

В условиях централизованного управления вагонным парком различных форм собственности можно будет полноценно решать вопросы сокращения порожнегого 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.

рентов, 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

В условиях централизованного управления вагонным парком различных форм собственности можно будет полноценно решать вопросы сокращения порожнегого 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.

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 – иложения, 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 экономия не должна доходить до абсурда. При этом за скучность ведь можно очень серьёзно поплатиться. Понятно, например, что разлив нефтепродуктов вполне может привести к экологической катастрофе регионального масштаба. Из-за не-

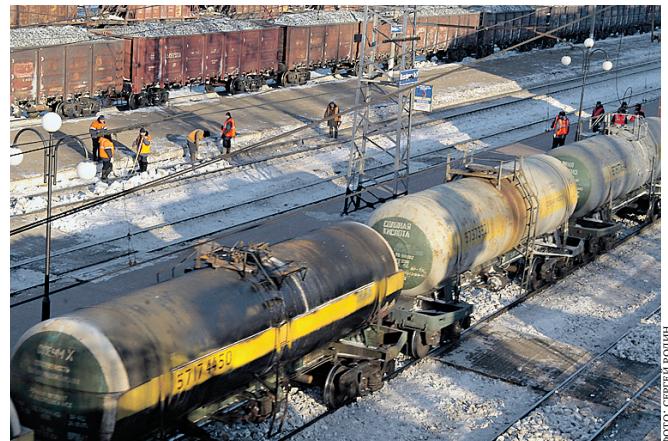


Фото: Илья ГОРАНОВ

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. Постепенно 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 обеспечивают новые стандарты

В одобренной Российской 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 недосягаемы для людей с ограниченными физическими возможностями. В городском общественном транспорте лишь часть автобусов оборудована специальными подъёмниками. Правда, на конец пообещали отменить турникетный вход в автобусы, трамваи и троллейбусы, затрудняющий посадку в них инвалидов.

На авиационном транспорте также пока не произошли какие-либо ощущимые изменения в уровне обслуживания инвалидов. Сегодня их, как и многие годы назад, продолжают заносить в самолёт на руках родственники 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



Фото: Илья ГОРАНОВ

для инвалидов. В них отсутствуют подъёмники, места для колясок. А они, кстати говоря, нужны и родителям малыши: 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 Северобайкальской 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 монтёров пути. Сложная ситуация и с автотранспортом. На десяти окотках, а в общей сложности на 12 участках, автомобили, на которых и доставляют людей к месту работы, 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 путёвцам.

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 разгонные станки для регулировки стыковых зазоров и ещё три рельсовых станка. Стремимся по максимуму механизировать труд путёвцев. Хотелось бы, чтобы на дистанции был и свой комплекс алюмотермитной 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 Забалев, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Исакогорка СЖД:

– Новой техники как таковой в нашем депо нет. Ездим на тепловозах старых серий ЧМЭ3, 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 растя, испытывать новое. Машиниста можно сравнить с автолюбителем: для него есть разница – 15 лет машины 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 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 в технических средствах 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 большое место.

Наталья Беленкова, заместитель начальника вагонного ремонтного депо Сызрань КВЖД:

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

Георгий Питий, помощник машиниста моторвагонного депо Пермь-2:

– Конечно, приходится работать на старой технике, и это создаёт нам сложности. Иногда в кабинах старых электричек со всех сторон провода торчат, что-то не работает, происходит 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 попытать счастья на родной дороге. И здесь мне помогли, да ещё как! Сделали новую крышу с дверцей и двумя оконками, заменили оконные рамы, врезали форточки. Раньше у меня были маленькие оконца, 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 помогали нам приводить дом в порядок рабочие Рязанской дистанции гражданских сооружений № 17 А. Гришин, П. Носков, А. Живокин, А. Борыкин, 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, старииков.

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

Может, кто-то 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 не равнодушны 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



– 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 «бегающий» 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 различное 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

Премия – это не вопрос

ЧИТАТЕЛЬ ТРЕВОЖИТСЯ ЗА БУДУЩЕЕ РОДНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Приятно получать такие письма, какое пришло в редакцию из города Мишуринска 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. – Во-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 кошельке.

До апреля 2010 года мы работали в Мишуринском 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 Мишуринск (ГЧР-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, ходилось или нет количество отработанных часов за месяц с нормой часов по закону. Если была переработка – давали отгул. В



вознаграждении 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 начислялась 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

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 ущущений. 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».

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-

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

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

Разъяснение

Награждение по графику

СРОК НАЧИСЛЕНИЯ ВЫПЛАТЫ ЗА ПРЕДАННОСТЬ КОМПАНИИ ЗАВИСИТ ОТ ДАТЫ ДОСТИЖЕНИЯ КРУГЛОЙ ДАТЫ В СТАЖЕ

– На Дальневосточной железной дороге работают 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)

Верхнезейск

– 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

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

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Другая история

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ-ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТАМ ПРИДЁТСЯ ЛЕЧИТЬСЯ В БОЛЬНИЦАХ РЖД ЗА СВОЙ СЧЁТ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЁВ

– 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 отпуск, 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 отказалась, пришло согласиться на платное. Правильно ли со мной поступили?

Сергей Вартанов

Пушкино

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

пальной систем здравоохранения, согласно законодательству РФ, за счёт средств соответствующих бюджетов, которые в учреждении 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»

Интервью

Исполнение желаний

ТрансКредитБанк реализует предложения своих клиентов, внедряя новые сервисы и услуги



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

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.

— Хотется 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-



низкие ставки, чем предлагает ТКБ. Однако там действует «гибкая система ценообразования». В предложении может быть анонсирована ставка от 14%, а по факту такой кредит получают лишь 3% клиентов. Однако ТКБ не играет с клиентом в лукавые игры. Пусть наша ставка с первого взгляда выглядит менее привлекательно, зато она честная. Существуют и скидки по ставкам. Железнодорожники получают ставки ниже, чем остальные наши корпоративные клиенты. Хорошим заемщикам мы предлагаем бонус по ставке – минус 1% годовых.

— Расскажите подробнее о новых зарплатных картах.

— В феврале этого года мы запустили новый проект – пакет услуг при получении зарплатной карты. Раньше людям давали обычную пластиковую карточку, а сейчас изменился дизайн карты, к ней прилагается информационный буклект, где доступно описаны возможности карты, способы получения информации по счетам и т.д. Отныне клиентам вместе с картой предлагается услуга sms-информирования обо всех движениях средств и доступном остатке по карте, услуга бесплатна в течение трёх месяцев.

В пакет услуг также бесплатно включена возможность управлять счётом через Интернет. И с недавнего времени клиенты, получившие новую зарплатную карту, могут воспользоваться не только интернет-банком, но и специальной версией системы для мобильных телефонов, с помощью которой без установки каких-либо дополнительных приложений можно узнать текущий остаток, посмотреть последние операции либо совершить платёж.

— Почему железнодорожникам выгоднее взять заем 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

В ТКБ каждому клиенту – особое внимание

из главных пожеланий – это снижение процентной ставки для кредитов.

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

закрыть 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 заемщики смогут с помощью «Кредита Доверия»

выгоднее взять заем 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

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 «ТрансКредитБанк» 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-

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



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 крае. «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 Заверяева

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. Иллюстрированные советы о том, как не стать жертвой 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 пускать в дом незнакомцев, представляющихся электриками, социальными работниками или контролёрами газа, или перевозить деньги на неизвестные номера сотовых телефонов в ответ на СМС-сообщение с просьбой помочь павшему 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 предостережение 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 – панацея от всех бед или сообщить о выигрыше в неизвестную лотерею.

Эта памятка – уже второе издание реформированного 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 малых преступлений.

— Лично я и так не открываю никому дверей. И людям, представляющимся 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 учсть, что в любом регионе за год жертвами аферистов становятся миллионы пенсионеров. В Ставрополе, например, ищут 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

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

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

20 апреля

ходит между Термезом и Кабулом через горный хребет Гиндукуш. Всё расстояние в 1140 км покрывается за один сутки, а участок от Термеза (советско-афганской границы) до Кабула – за три часа вместо 3120 пассажиров, то в текущем году 3120 пассажиров. Улучшаются условия перевозок. Раньше перевозки были на однотипных самолётах, а теперь будут производиться на машинах 3-моторных самолётов 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 пути. Линия Ташкент – Кабул проходит между Термезом и Кабулом через горный хребет Гиндукуш. Всё расстояние в 43 тыс. км вместо 27 тыс. прошлого года. Если в прошлом году было перевезено 3120 пассажиров, то в текущем году 3120 пассажиров. Улучшаются условия перевозок. Раньше перевозки были на однотипных самолётах, а теперь будут производиться на машинах 3-моторных самолётов с большими удобствами для пассажиров. Вместо четырёх будет одновременно перевозиться по 10 пассажиров.

Стоимость проезда на самолёте, конечно, немного выше стоимости билета на мягкое место в курьерском поезде, зато срок перехода

воздушным путём сокращается в несколько раз. Расстояние в 4700 км между Москвой и Иркутском самолётом покрывается за 37 часов (с учетом промежуточных посадок). Поезд идёт туда 5 суток.

22 апреля

Машина времени | Новости дня | 1926 год | Выписка запрещена

1926 год | Выписка запрещена

За последнее время в Наркомторге сообщали, что никаких разрешений на ввоз гармоний и других предметов давать не будет, а приходящие посылки будут отправляться обратно.

Непосредственные 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 3120 пассажиров, то в текущем году 3120 пассажиров. Улучшаются условия перевозок. Раньше перевозки были на однотипных самолётах, а теперь будут производиться на машинах 3-моторных самолётов 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 пути. Линия Ташкент – Кабул проходит между Термезом и Кабулом через горный хребет Гиндукуш. Всё расстояние в 43 тыс. км вместо 27 тыс. прошлого года. Если в прошлом году было перевезено 3120 пассажиров, то в текущем году 3120 пассажиров. Улучшаются условия перевозок. Раньше перевозки были на однотипных самолётах, а теперь будут производиться на машинах 3-моторных самолётов с большими удобствами для пассажиров. Вместо четырёх будет одновременно перевозиться по 10 пассажиров.

Стоимость проезда на самолёте, конечно, немного выше стоимости билета на мягкое место в курьерском поезде, зато срок перехода

воздушным путём сокращается в несколько раз. Расстояние в 4700 км между Москвой и Иркутском самолётом покрывается за 37 часов (с учетом промежуточных посадок). Поезд идёт туда 5 суток.

22 апреля

1951 год | Школа на колёсах

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

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

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 Мартини. А дальше пошло-поехало. У женщин в весе до 63 кг чемпионкой стала Марина Шаинова, а «серебро» выиграла Светлана Царукаева. Обе спортсменки показали одинаковый результат, но собственный вес Шаиновой оказался меньше, чем у Царукаевой. Кстати, для Марини это уже четвёртая зо-



Марина Шаинова 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 девушки 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 третью подряд «золото» чемпионата Европы, опередив в сумме двоеборья серебряного призёра Хрипсиме 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 канти

Первый этап Кубка России по монти-байку (велогонки по пересечённой местности) прошёл в посёлке Псебай Краснодарского края.

В олимпийской дисциплине кросс-канти на дистанции 17,2 км представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Евгения Белозёрова заняла второе место, опередив бронзового призёра Эльвиру Хайрулину 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. Так же в состав женской сборной вошли призёры Олимпийских игр 2004 Тек Донгзуашвили, 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



Виталий Погодин, президент пляжного футбольного клуба «Локомотив»

«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 скатыми по времени скривками никак не отразится на выполнении про-

суперпрофессиональными 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 не ставим – будут «Строгино», самарские «Крылья Советов» и питерский IBS.

– Вы забыли назвать ещё одно испытание: оно предстоит тем футболистам-железнодорожникам, которые в составе сборной России отбираются на сентябрьский ЧМ-2011 среди национальных команд.

– Уверен, что их участие в национальной команде будетsolidным. 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 Российской 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 Светин

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, соответственно экс-игроков саратовской «Дельты» и питерского IBS.

Из зарубежных футболистов желание подписать контракт с «Локомотивом» выразили игроки сборной Швейцарии и «Милана» серб Дени Станкович, бразилец Морейро из американского «Сиэтла». 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 Астане. 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 понижать его, размениваться во встречах

– Как идёт подготовка к новому сезону?

– Первые тренировочные сборы мы провели ещё в феврале в ОАЭ и Астане. 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 понижать его, размениваться во встречах

– Как идёт подготовка к новому сезону?

– Первые тренировочные сборы мы провели ещё в феврале в ОАЭ и Астане. 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 понижать его, размениваться во встречах

– Как идёт подготовка к новому сезону?

– Первые тренировочные сборы мы провели ещё в феврале в ОАЭ и Астане. 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 понижать его, размениваться во встречах

– Как идёт подготовка к новому сезону?