

2. | ПЕРСПЕКТИВА

Калмыкия и иранская корпорация MJC Kaveh Group подписали меморандум о создании нового порта на Каспии

19 июля 2011 года www.gudok.ru
вторник www.gudok.info
№ 124 (24844) E-MAIL: gudok@css-rzd.ru

3. | РАЗВИТИЕ

Куйбышевская магистраль предлагает включить в инвестиционную программу РЖД реконструкцию Дёмского узла



4. | МОДЕРНИЗАЦИЯ

Удлинённые платформы снижают стоимость строительства трубопроводов

7. | ЛИЧНЫЕ ФИНАНСЫ

Две трети сограждан регулярно берут деньги в долг, но при этом испытывают эмоциональный дискомфорт

| От редакции

Неделимый пассажир

Ещё не так давно существовала единая пластиковая карточка, которая позволяла пассажирам в Москве и области проходить как в метрополитене, так и на железнодорожную платформу на электричку. К удобствам пассажиры привыкли быстро. Но они неожиданно испарились.

Единую карту теперь не выпускают, и нужно покупать два «пластика» отдельно. Две отдельных проездных – это не только лишние 50 руб., как залог. Две карты конфликтуют друг с другом в бумаажнике, и теперь его уже просто так не поднесёшь к считывающему устройству. Нужно раскрыть, вытащивать нужный проездной, потом затачивать его обратно, что в утренней толпе при выходе с платформы и входе в метро не очень-то и удобно.

Дело оказалось простым: кассирям «подземки» не очень-то удобно работать с единным проездным.

Казалось бы, проблема, что называется, на микроуроне. А вот и нет. Потому что и в более высоких сферах всё то же самое. Когда дело касается двух разных компаний, двух разных денежных потоков, договориться, как правило, не получается. По крайней мере, на транспорте.

На Западе уже десятилетия действуют единые билеты на различные виды транспорта, хорошо развиты мультимодальные перевозки. У нас же нельзя ни простого транзита организовать, потому что железнодорожники спорят с портами, а порты – с моряками и все вместе – с таможней, ни закон «О комбинированных (смешанных) перевозках» принять, так как там придётся прописывать ответственность перед смежниками, а это никому не нужно. Так он уже несколько лет и лежит в Думе. Принцип «разделяй и властвуй» господствует в транспортной сфере.

Но вот железнодорожники всё-таки решили сделать первый шаг к возврату некоторых услуг для пассажиров. Сменилось руководство Московского метрополитена, и уже в среду состоятся первые переговоры о возврате единой транспортной карты. Проезд на электричке можно будет опять оплатить в кассах метро и наоборот.

Причём объективные трудности никаку

да не делись: кассиру в метро легко и быстро выдать билет на свой вид транспорта, а на электричку уже сложнее, потому что нужно учитывать зоны. Но изменился подход.

Всё-таки главное, чтобы клиенту было удобно. А для этого необходимо научиться договариваться.

ЦИФРА ДНЯ

3,99

млрд руб.

дивидендов за 2010 год выплатит ОАО «РЖД» своему единственному акционеру – государству. Часть средств вернётся в компанию в виде госсубсидий на инфраструктурные проекты.

Блиц

Забывают об отходах

БОЛЕЕ СТА ПРЕДПРИЯТИЙ ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ НАРУШАЮТ ПРИРОДООХРАННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



Вера Глухова,
начальник
Центра охраны
окружающей
среды Западно-
Сибирской
дороги

– Вера Павловна, что показала очередная проверка, проведённая в рамках месячника «Дни защиты от экологической опасности»?

– За последний год на многих предприятиях дороги улучшилось санитарно-экологическое состояние прилегающей территории: определили и обустро-

или места накопления производственных и хозяйственных отходов, использованные ртутные лампы и шины передают на утилизацию, отработанные масла применяют повторно. И всё-таки на 102 предприятиях выявлено 1240 нарушений. Это много.

– Что чаще всего нарушают?

– Не все принимают превентивные меры при перевозке, хранении и использовании нефтепродуктов, чтобы избежать их разлива. Так, ряд подразделений Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры не вывезли на захоронение промышленные отходы и не заключили договоры на их утилизацию. Отходов скапливается больше нормы, а дорога платит штрафы за негативное воздействие на окружающую среду.

– Как исправить ситуацию?

– Нужны специалисты, ответственные за природоохранную работу. В начале 2011-го

была создана мощная Дирекция инфраструктуры, которая объединила несколько ведущих хозяйств дороги. В ходе реорганизации произошла основательная перетяжка штатного расписания, которая коснулась и специалистов, занимавшихся экологическими проблемами. В итоге одних нагрузили иными обязанностями, а другие и вовсе поменяли работу. Так что с экологами вопрос остаётся пока открытым. Также надо как можно скорее заключить договоры на утилизацию и обезвреживание отходов. Все железнодорожники должны соблюдать природоохранное законодательство, а каждый в отдельности – следить за санитарным состоянием вверенного ему участка. Руководители всех рангов должны поставить природоохранную деятельность предприятий, служб, дирекций в один ряд с решением насущных производственных задач.

была создана мощная Дирекция инфраструктуры, которая объединила несколько ведущих хозяйств дороги. В ходе реорганизации произошла основательная перетяжка штатного расписания, которая коснулась и специалистов, занимавшихся экологическими проблемами. В итоге одних нагрузили иными обязанностями, а другие и вовсе поменяли работу. Так что с экологами вопрос остаётся пока открытым. Также надо как можно скорее заключить договоры на утилизацию и обезвреживание отходов. Все железнодорожники должны соблюдать природоохранное законодательство, а каждый в отдельности – следить за санитарным состоянием вверенного ему участка. Руководители всех рангов должны поставить природоохранную деятельность предприятий, служб, дирекций в один ряд с решением насущных производственных задач.

Такие данные были приведены вчера на оперативном совещании у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова. Генеральный директор Центра фундаментного транспортного обслуживания Елена Кунцева уточнила, что среднесуточная погрузка за прошедшую неделю позволила компенсировать отставание от плана около 400 тыс. тонн.

Если говорить о факторах, влияющих на выполнение плана погрузки, то большая часть всех причин – это несвоевременный подвод собственного подвижного состава. Так, по состоянию на утро 18 июля под

погрузку не было подведено 108 тыс. вагонов. Второй крупной причиной является отказ клиентуры. Проблемы с частными вагонами становятся причиной ухода груза на другие виды транспорта. Например, из-за отсутствия цистерн нефтяники увеличивают объёмы погрузки на речные танкеры. Из-за этого только Приволжская и Куйбышевская дороги теряют по 1,5 тыс. тонн в сутки каждая.

Как было отмечено на совещании, в совокупности объективных и субъективных факторов наиболее сложная эксплуатационная обстановка на Свердловской, Московской и Приволжской дорогах. Помимо проблем с вагонами собственников, выполнение плана здесь мешают, в частности, большие объёмы летних путевых работ, нехватка локомотивов. На этих трёх дорогах общее отставание

Интеграция

Одна политика

С 2013 ГОДА В СТРАНАХ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА НАЧНУТ ДЕЙСТВОВАТЬ ЕДИНЫЕ ТАРИФНЫЕ ПРАВИЛА



ПРЕЗИДЕНТ Дмитрий Медведев подписал Федеральный закон «О РАТИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЯ О РЕГУЛИРОВАНИИ ДОСТУПА К УСЛУГАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ВКЛЮЧАЯ ОСНОВЫ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ».

Это соглашение позволит сформировать и проводить единую тарифную политику на территориях России, Белоруссии и Казахстана.

Цель документа – обеспечить доступ потребителей трёх стран к услугам железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок по территории каждой из стран на условиях не менее благоприятных, чем созданные для потребителей в каждой стране. Полностью это будет сделано начиная с 1 января 2015 года, когда при соблюдении ряда принципов (равенство требований перевозчикам, обеспечение перевозчиками надлежащего технического состояния используемого ими железнодорожного подвижного состава, предоставление доступа к услугам инфраструктуры в пределах пропускной способности инфраструктуры) железные дороги будут от-

крыты для компаний-перевозчиков трёх государств.

«Нужно внимательно посмотреть, что нам необходимо сделать, и проработать механизм реализации этого соглашения в рамках полномочий РЖД», – заявил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – Этот закон очень важен для нашей компании».

Для свободного доступа к транспортным системам разных стран нужно пройти ряд этапов.

Как пояснили «Гудку» в департаменте по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД», компании необходимо будет представить предложения по унификации тарифов, поскольку с 2013 года предполагается в каждом из государств ввести единый тариф (сейчас существуют тарифы на экспортные, импортные и внутригосударственные перевозки). Также должны быть созданы единые правила установления исключительных тарифов для товаропроизводителей

государств – участников ЕЭП. В 2013 году установят тарифный коридор, в рамках которого РЖД смогут устанавливать цены на перевозки. Все эти документы предстоит разработать Минтрансу, Минэкономразвития и Федеральной службе по тарифам с активным участием РЖД.

«Меры, принимаемые в рамках реализации соглашения, позволят повысить конкурентоспособность грузоотправителей, расширить рынок услуг грузоперевозок, увеличить конкуренцию среди перевозчиков трёх стран, снизить удельные транспортные издержки, ускорить товарооборот, – полагает заместитель директора департамента формирования Единого экономического пространства Минэкономразвития Анна Сысоева. – Также упразднение внутренних границ существенно сократит барьеры при осуществлении международных перевозок, увеличив тем самым экспорт транспортных услуг и облегчив реализацию транзитного потенциала».

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Норма прибытия

Генпрокуратура направила в адрес главы МВД Рашида Нураглиева предложение установить чёткие сроки прибытия сотрудников дорожной полиции на место ДТП. Статистика времени прибытия на ДТП ведётся только по происшествиям, в которых имеются пострадавшие, но только в столице ежедневно происходит более 2 тыс. мелких ДТП без пострадавших – и туда полицейские иногда добираются нескользко часов, сообщили в Генпрокуратуре. Самы участники аварий могли бы оформлять документы о ДТП без полиции, но этого никто не делает, так как сумма возмещения ущерба в этом случае ограничена 25 тыс. руб.

Бездорожье – путь к пожару

Количество лесных пожаров в 2011 году стало меньше, но их площадь увеличилась. Заместитель руководителя Федерального агентства лесного хозяйства Николай Кротов сообщил, что с начала пожароопасного сезона в текущем году возникло уже 15,5 тыс. пожаров, за тот же период 2010 года их было 18,3 тыс. «Но площадь, пройденная огнём, составляет 1,02 млн га, что в два раза больше, чем в прошлом году», – сказал Кротов. Крупнейшие площади, охваченные пожарами, расположены в основном в той части России, где дороги хуже, – в Республике Коми, Архангельской области, Якутии, – поэтому есть трудности с их тушением, пояснил Николай Кротов.

Без границы не обойтись

Таджикистан вступит в Таможенный союз не раньше, чем в него войдёт Киргизия. Министр иностранных дел Республики Хамрохон Зарифи заявил, что для этого нужна общая граница со странами союза, а её пока нет. «После вхождения Киргизии в ТС можно будет серьёзно говорить о планах вхождения в него Таджикистана. Пока же мы смотрим на ВТО, поскольку и Киргизия, и соседний Китай уже являются её членами», – сказал министр. Правительство Киргизии уже создало межведомственную комиссию по вступлению страны в Таможенный союз и Единое экономическое пространство (ЕЭП).

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



План погрузки каменного угля выполнен

погрузки составило 892 тыс. тонн.

По данным ОАО «РЖД», объём, утверждённый планом погрузки, ежесуточно не подтверждается заявками грузоотправителей в среднем на 21 тыс. тонн, или на 0,6%. В стремлении избежать штрафных санкций грузоотправители предпочитают подавать заявки день в день – по наличию вагонов.

Из основных номенклатурных грузов план погрузки выполняется только по каменному углю. Восполнение отставания в погрузке нефти и чёрных металлов планируется во второй половине месяца. Для выполнения плана вице-президентом ОАО «РЖД» Вячеславом Лемешко утверждено повышенное суточное задание для дорог в размере 3,5 млн тонн.

Подводя итоги совещания, Вадим Морозов поручил по выявленным негативным факторам принять оперативные меры.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ПЕРЕГОВОРЫ

Стратегия общих интересов

Сегодня в Ганновере проходит 13-й раунд российско-германских межгосударственных консультаций (МГК) на высшем уровне.

Собственно переговоры Президента России Дмитрия Медведева с канцлером ФРГ Ангелой Меркель начались ещё вчера вечером в неформальной обстановке. Сегодня же мероприятия официальные, и проходят они с раннего утра.

Круг участников встречи весьма широк. Одних только министров – по полтора десятка с обеих сторон. А ещё представители деловых кругов и участники «Петербургского диалога», среди которых известные учёные, общественные деятели, работники культуры.

Стратегическое партнёрство России и Германии стоит на прочном фундаменте обширных торгово-экономических связей. В прошлом году товарооборот между нашими странами вырос на треть и достиг \$51,8 млрд. А по итогам нынешнего года, как считают в Кремле, товарооборот может выйти на «рекордный докризисный уровень» 2008 года, составив \$60–70 млрд. «Большое значение уделяется инициированным в рамках концепции «Партнёрство для модернизации» знаковым проектам – «маякам», взаимодействию в сфере научных исследований и инноваций, развитию бизнес-кооперации в форме стратегических альянсов российских и германских компаний, таких как ОАО «РЖД» – Siemens, КАМАЗ – Daimler», – рассказал «Гудку» помощник президента Сергей Приходько.

По итогам сегодняшнего заседания МГК будет подписан солидный пакет документов – более десятка межгосударственных соглашений и коммерческих контрактов. Среди них совместные заявления по перекрёстным годам России и Германии в 2012–2013 годах и о создании в Москве Германского дома науки и инноваций, меморандумы о взаимопонимании между министерствами транспорта, о намерении строительства завода по производству автомобильных шин в Калужской области.

Естественно, кроме двусторонних отношений, Дмитрий Медведев и Ангела Меркель обсуждали в Ганновере международные темы – ситуацию на Ближнем Востоке, в Северной Африке, проблемы, связанные с размещением ПРО в Европе. Не обошли президент и канцлер внимание и сложившуюся в последнее время критическую финансовую ситуацию в ряде европейских стран.

Ольга Соломонова
Ганновер

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Растёт импорт из Китая

На 88,1% по сравнению с прошлогодним периодом выросли в январе – июне грузоперевозки из КНР в Россию через железнодорожный пограничный переход Суйфэнхэ – Гродеково. В данном направлении было перевезено 169 тыс. тонн. Как сообщили в службе международных связей Дальневосточной железной дороги, большая часть импорта пришла на строительные грузы (71,1%), зерно (11%), машины и оборудование (5,2%), продовольственные товары (2,7%). Российский экспорт по-прежнему превалирует в структуре грузооборота данного пограничного перехода: со станции Гродеково в Китай было отправлено 2,8 млн тонн грузов, главным образом лес и металлическая руда.

Больше и лучше

В I полугодии российские предприятия выпустили 31 тыс. грузовых вагонов, что на 41% больше, чем за аналогичный период 2010-го, сообщил Росстат. Теми же темпами растёт производство подвижного состава на Украине – в основном его закупают российские компании. Украинские заводы выпустили 24,9 тыс. вагонов (рост на 40%). Основная причина резкого роста – низкая база первой половины 2010 года. В начале года российские и украинские предприятия выпустили в среднем по 3,5–4 тыс. вагонов в месяц, однако к концу года им удалось довести объём производства до 5,5–5,7 тыс. единиц ежемесячно. Тот же уровень сохранился и в начале 2011-го.

Боеголовки ушли

В Румынии из военного поезда украли более 60 ракетных боеголовок. Сейчас военная прокуратура проводит проверку. Под охраной из десяти человек военный эшелон перевозил боеприпасы из Румынии в Болгарию.

Недостачу обнаружили, когда поезд остановился на станции Станешть. Оказалось, что на одном из вагонов сорваны пломбы. Охрана установила факт исчезновения четырёх ящиков с боеприпасами. Как отметил представитель румынской полиции специальному назначению, в разобранным виде боеголовки не представляют опасности, но если их собрать, то они станут опасным оружием. Следователи предполагают, что похищенный груз мог стать добычей охотников за цветметом, которые часто промышляют такого рода «нападениями» на поезда.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

19 июля 2011 года

ВТОРНИК

№ 124 (24844)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Стык

Спорный порт

Калмыкия нашла общий язык с Ираном

Правительство Калмыкии и иранская корпорация MJ KAHEH GROUP подписали Меморандум о разработке и реализации проекта создания нового порта в Лагане на Каспийском море. Но в проекте пока вопросов больше, чем ответов. Строительство порта невозможно без развития железнодорожной инфраструктуры.

Документ о сотрудничестве был подписан в Тегеране. Согласно ему строительство нового порта на Каспийском побережье Калмыкии должно завершиться за четыре года.

А новый морской маршрут Лаган – порты Ирана плани-

Хол – Лаган (42 км), которая соединит порт в Лагане с обще-российской железнодорожной сетью. Выяснить, кто займётся строительством данной железной дороги, не удалось. Начальник отдела внешних инвестиций департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» Павел Курганов сообщил: «На сегодняшний день к нам никто не обращался по поводу внесения в инвестиционную программу данного проекта».

По мнению большинства специалистов, недостаток информации не позволяет судить о проекте объективно. Не развита железнодорожная инфраструктура, обеспечивающая подвоз грузов к порту.



ФОТО: WWW.FOTOKALMYKA.RU

Вопрос о том, кто построит пути к новому порту, ещё открыт

Непонятно, как будет разделена грузовая база с другим портом на Каспии – Оля. Об инвестиционной составляющей проекта не берутся судить и аналитики крупных международных и российских инвестиционных банков.

По мнению председателя Исполкома Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ Чингиза Измайлова, порт Оля является точкой по перевалке грузов между странами Средней Азии и Европы по транспортному коридору «Север – Юг». А порт Лаган в первую очередь станет объектом такой водной артерии, как канал «Евразия». И порт Лаган, и порт Оля имеют собственное, индивидуальное развитие и разные грузовые базы. Строительство порта в Лагане зависит от развития инфраструктуры и реализации проекта по строительству канала «Евразия», который соединит бассейны Чёрного и Каспийского морей.

Наталия Решетняк

Технологии

МАРС в поисках дефекта

Состояние пути проверят новым оборудованием



В августе на Свердловской железной дороге начнётся эксплуатация вагона-дефектоскопа, оснащённого новым магнитно-акустическим рельсовым сканером (МАРС). Это первый такой вагон-дефектоскоп на сети.

По словам начальника отдела дефектоскопии Центра диагностики и мониторинга СвЖД Сергея Таничева, он позволит более тщательно проводить диагностику пути даже в условиях морозной уральской зимы. «Ультразвуковая диагностика дефектов в наших условиях не всегда применима, особенно на северных территориях, потому что контактная жидкость для ультразвука – вода и при низких температурах проводить диагностику таким методом не получится. А на новом вагоне-дефектоскопе установлены более сильные магниты, которые позволяют получить гораздо более точный сигнал о дефектах, тщательно проверить, выявить больше неисправностей», – рассказал он.

Также вагон оснащён и более совершенной ультразвуковой техникой, с помощью которой можно проводить диагностику в тёплое время года. В вагонах, используемых до этого на магистрали, ультразвуковые стойки были двенадцатиканальные, а в новом вагоне – шестнадцатиканальные. А четыре линейные и две матричные видеока-

ческие новшества должны повыситься, – отмечает заместитель начальника вагона-дефектоскопа Андрей Харунжин. – Например, очень радует, что вагон оборудован высокоточными камерами, прямо на ходу можно рассмотреть зазорстыка, другие дефекты. Но, понятно, одной аппаратурой для повышения эффективности не-

Ультразвуковая диагностика дефектов не всегда применима, особенно на северных территориях

меры отслеживают положение магнитной и ультразвуковой лыжи.

Информация с видеокамер поступает на сервер, а оттуда – на мониторы вагона-дефектоскопа.

Новый вагон уже побывал в пробной двухнедельной поездке на участке Екатеринбург – Чепца.

«Эффективность диагностики благодаря технологи-

достаточно, нужны ещё люди, которые будут этой новой техникой управлять».

«Сейчас мы подбираем людей, они проходят обучение в центре производителя вагона – группы компаний «Твема». И уже в августе планируем запустить вагон в эксплуатацию», – сказал Сергей Таничев.

Вера Морозова,
соб. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Реакция

Ломовой торг

Списанные вагоны «Казтемиртранс» теперь будут продавать через аукцион

АО НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) утвердило новый порядок реализации списанных вагонного парка и лома чёрных металлов своей дочерней компанией «Казтемиртранс» (КТТ).

Как сообщал ранее «Гудок», в июне Главная транспортная прокуратура Казахстана провела проверку деятельности основного балансодержателя инвентарного грузового вагонного парка республики – АО «Казтемиртранс». По результатам проверки компания обвинили в распродаже списанных вагонов, а также лома и отходов чёрных металлов по заниженным ценам. Сумма ущерба национальной компании КТЖ оценивалась в 3 млрд тенге (около \$205 млн).

В адрес руководства национальной компании КТЖ внесен предупреждение об устранении нарушений законности с привлечением к дисциплинарной ответственности виновных лиц. На сегодняшний день какую либо меру пресечения не применяется.

Константин Филатов

специальных прокуроров Главной транспортной прокуратуры Бахытжан Нугманов. Однако компания заранее принимает меры для устранения претензий прокуратуры.

Как заявила «Гудок» пресс-секретарь акционерного общества «Казтемиртранс» Жанна Перздаева, «руководство КТЖ разработало план мероприятий и утверждён новый порядок реализации металломолома – АО «Казтемиртранс». По результатам проверки компания обвинили в распродаже списанных вагонов, а также лома и отходов чёрных металлов по заниженным ценам. Сумма ущерба национальной компании КТЖ оценивалась в 3 млрд тенге (около \$205 млн).

В адрес руководства национальной компании КТЖ внесен предупреждение об устранении нарушений законности с привлечением к дисциплинарной ответственности виновных лиц. На сегодняшний день какую либо меру пресечения не применяется.

Константин Филатов

вагонов с истекшим сроком службы, является одним из основных видов деятельности «Казтемиртранса», – сообщили в пресс-службе. – Несвоевременное освобождение станций

вагонов с истекшим сроком службы, является одним из основных видов деятельности «Казтемиртранса», – сообщили в пресс-службе. – Несвоевременное освобождение станций

вагонов с истекшим сроком службы, является одним из основных видов деятельности «Казтемиртранса», – сообщили в пресс-службе. – Несвоевременное освобождение станций

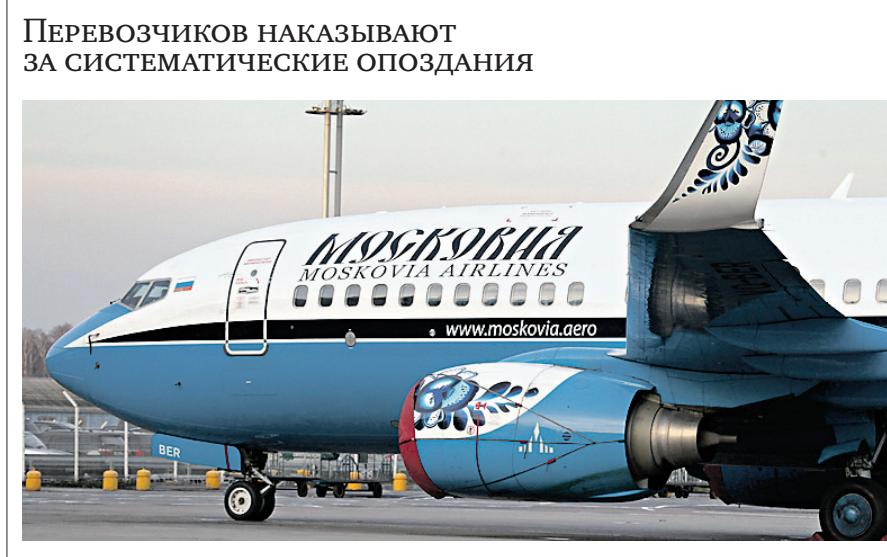
вагонов с истекшим сроком службы, является одним из основных видов деятельности «Казтемиртранса», – сообщили в пресс-службе. – Несвоевременное освобождение станций

вагонов с истекшим сроком службы, является одним из основных видов деятельности «Казтемиртранса», – сообщили в пресс-службе. – Несвоевременное освобождение станций

Авиация

Летайте вовремя

Перевозчиков наказывают за систематические опоздания



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРИОСТАНОВИЛО ДЕЙСТВИЕ СЕРТИФИКАТОВ СЕМИ КОМПАНИЙ.

Вчера на сайте Росавиации появилось официальное сообщение, что с 15 июля приостановлено действие сертификатов авиакомпаний «Московия» и Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г.М.Береснева. Основная причина резкого роста – низкая база первой половины 2010 года. В начале года российские и украинские предприятия выпустили в среднем по 3,5–4 тыс. вагонов в месяц, однако к концу года им удалось довести объём производства до 5,5–5,7 тыс. единиц ежемесячно. Тот же уровень сохранился и в начале 2011-го.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Государство напоминает: пассажиров задерживать нельзя

лей, влияющих на безопасность полётов и права потребителей. Одним из поводов для решения стал список авиакомпаний, которые чаще других задерживали свои рейсы в июне. «Московия» в нём поделила первенство со «Скай экспресс», причём у первой на два часа или больше задержались 77 рейсов из 204. В самой «Московии» ситуацию комментировать отказались, ссылаясь на официальное сообщение компании. Оно гласит, что авиакомпания всегда выполняла все обязательства перед партнёрами и клиентами. «Руководство «Московии» прилагало все усилия для скорейшего разрешения возникших производственных и финансово-экономических вопросов», – говорится в сообщении.

Константин Филатов

19 июля 2011 года

ВТОРНИК

№ 124 (24844)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЗА РУБЕЖОМ



Навстречу юбилею

Новую высокоскоростную линию между Пекином и Шанхаем с момента ввода в строй лихорадит из-за технических отказов. Проблемы линии, вероятно, обусловлены тем, что правительство Китая слишком поспешило с реализацией этого амбициозного проекта, чтобы успеть представить его к дню празднования 90-летия Коммунистической партии. Несмотря на то что власти объясняли неполадки грозами и порывистым ветром, эксперты и зарубежные СМИ предполагают, что причина инцидентов в чрезмерной спешке запуска линии. Инвестиции в проект составили около \$33 млрд. В настоящее время принимаются меры по устранению рисков возникновения аналогичных сбоев.

Путь в Бретань

Министром транспорта Франции Тьерри Мариани, руководством компаний Réseau Ferre de France (RFF), владеющей железнодорожной инфраструктурой Франции, а также властями областей Бретань и Луара подписано соглашение о совместном финансировании проекта LGV Бретань – земли Луары. Высокоскоростную магистраль протяжённостью 2500 км и стоимостью 3,3 млрд евро собираются построить к 2016 году.

Вода на пути

Канадская тихоокеанская железнодорожная компания (Canadian Pacific Rail Ltd., CP) – вторая по величине после «Североамериканских железных дорог» – на пять дней раньше возобновила магистральную линию после того, как участок пути от провинции Саскачеван до Северной Дакоты размыло из-за разлившейся реки. Движение по магистрали, связывающей Западную Канаду со Средним Западом США, прекратилось 20 июня вследствие разлившейся из-за дождей реки Сурис. По словам одного из руководителей компании г-на Гринберга, для минимизации потерь от инцидента перевозка грузов была организована по альтернативным маршрутам.

По материалам LOS ANGELES TIMES, REUTERS, RAILWAY GAZETTE

Инфраструктура

Товары не испортятся

СОВРЕМЕННЫЙ ТЕРМИНАЛ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ВИДЫ ГРУЗОВ

ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКОЙ КОМПЛЕКС ДЛЯ ТАМОЖЕННЫХ ГРУЗОВ НА СТАНЦИИ ИРКУТСК-ПАССАЖИРСКИЙ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В БЛИЖАИШИЕ НЕДЕЛИ, НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ НАМЕЧЕННОГО СРОКА.

Как рассказал «Гудку» начальник Иркутского регионального отдела Центра по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Олег Черепахин, сдача объекта была запланирована на 2012 год, но благодаря стабильному финансированию сроки строительства существенно сократили.

«После подписания акта приема-передачи распорядиться комплексом станет Дирекция по управлению терминално-складским комплексом Восточно-Сибирской дороги. После этого уже не останется никаких препятствий для начала работы», – пояснил Олег Черепахин.

Строить комплекс начали в 2008 году. За минувшее время на его возведение затрачено более одного млрд руб. «Сегодня это самый современный терминал, способный принимать практически все грузы, прибывающие как по железной дороге, так и по автомобильным магистралям. Номенклатура товаров будет включать и такие скропортищающиеся продукты, как фрукты, овощи, рыба, мясо», – отметил начальник Центра по таможенной деятельности ОАО «РЖД» Анатолий Филиппов.

Новый комплекс в первую очередь поражает своими размерами. Общая площадь, например, крытого склада составляет свыше 3,5 тыс. кв. м. К услугам клиентов и обширная площадка под навесом для переработки грузов, прибывающих в

ВСКОРЕ ГРУЗООПРАВИТЕЛИ НЕ БУДУТ ПЕРЕЖИВАТЬ ЗА СВОИ СКРОПОРТИЩАЩИСЯ ТОВАРЫ

открытом подвижном составе и контейнерах.

Особое внимание обращено на техническую оснащенность склада, где многими процессами управляет автоматика. В числе новинок и немецкий локотрактор, который способен двигаться как по железнодорожной колее, так и по автомобильной дороге. Он предназначен для подачи вагонов под фронты выгрузки. Для проверки грузов будет применяться рентгенотелевизионная досмотровая установка.

Кроме того, созданы комфортные условия как для персонала, так и для клиентов. В четырехэтажном кирпичном корпусе

разместятся приёмосдатчики, составители поездов, товарные кассиры, другие специалисты-железнодорожники. Один из этажей будет отведён для оформления таможенных документов, часть площади планируется выделить для сотрудников Иркутского таможенного поста.

«Здесь всем должно быть удобно, а сам комплекс, конечно же, должен стать конкурентоспособным предприятием, ведь такого набора услуг пока нет ни у кого», – подытожил Олег Черепахин.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

Комфортные условия как для персонала, так и для клиентов. В четырехэтажном кирпичном корпусе

Модернизация

Узел перемен

МАГИСТРАЛЬ ЛИКВИДИРУЕТ ПРОБЛЕМНЫЕ МЕСТА НА ГЛАВНОМ ХОДУ



Куйбышевская магистраль обратилась в ОАО «РЖД» с просьбой включить в инвестиционную программу мероприятия по реконструкции Дёмского железнодорожного узла.

Пропускные и провозные способности Дёмского узла используются практически на 100%

на станцию Дёма, но и этого оказалось недостаточно.

Следующим этапом должна стать реконструкция станций и инфраструктуры. «У нас были предложения, но для их реализации нам потребовалась помочь экспертам», – пояснил Игорь Ларин, КБЖД поручила екатеринбургскому ООО «Контроллинг» изучить работу участков и станций узла. Фирма разработала систему имитационного моделирования и выполнила

расчетную способность станций и узла в целом. К примеру, до 2015 года не требуется прокладка четвёртого пути на перегоне Чишмы – Аликино. Также не надо строить двухпутные вставки на участке Южного обхода.

Удалось выявить и первоочередные задачи реконструкции: строительство двух дополнительных путей в парке № 8 чётной сортировочной системы станции Дёма, начиная с 2012 года. А затем – реконструкция нечётного сортировочного парка № 1 и нечётный парк приёма № 2 с удлинением вытяжного пути. При этом все мероприятия по нечётной системе необходимо выполнить

Каждый рубль в развитие инфраструктуры и объектов станций должен вкладываться адресно

расчеты по прогнозируемому поездопотоку и рационализации работы узла. В качестве расчёта принят за основу исходный поездопоток 2010 года с ростом на 3% в год. При этом в понятие «Дёмский узел» включаются прилегающие станции и участки – Чишмы, Черникова и Южный обход города Уфы.

Выяснилось, что добавление маневровых локомотивов или бригад осмотра не увеличит пропускную способность станций и узла в целом. «Мы выявили элементы, которые будут сдерживать прогнозные поездопотоки. И самое главное – определили, на каком этапе это может произойти», – пояснил Игорь Ларин. Выводы системы показали, что реализация отдельных мероприятий не увеличит про-

ницу до 2015 года, а реконструкцию станций Черникова и Чишмы – до 2016 года.

В перспективе на КБЖД планируют использовать имитационную модель для определения эффективности реконструкции других сортировочных станций и железнодорожных узлов. По словам начальника КБЖД Сергея Кобзева, этот проект окупится, поскольку расчёты велись с учётом экономической эффективности инвестиционных проектов. «Каждый рубль должен адресно вкладываться в развитие инфраструктуры и объектов станций», – сказал он.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
САМАРА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Шли без задержки

На перегоне Клин – Решетниково Октябрьской дороги 17 июля произошло задымление в пятом вагоне с хвоста пассажирского поезда Владивосток – Санкт-Петербург.

Данные о том, что из-за этого инцидента несколько поездов опаздывали от 15 минут до двух часов, не подтвердились. В управлении Октябрьской магистрали «Гудку» пояснили, что движение осуществлялось по второму пути.

Как сообщили в Дирекции управления движением Октябрьской дороги, поезд был остановлен, пассажиров эвакуировали из горящего вагона и переместили в головную часть состава. Пожарные поезда, прибывшие на место происшествия, локализовали очаг задымления. В начале ночи 18 июля движение на участке было полностью восстановлено.

Создана комиссия, которая занимается выяснением обстоятельств происшествия. Версий пока две. По одной, виноват проводник вагона, неправильные действия которого привели к возгоранию. По другой – пассажир, который бросил непотушенный окурок в ёмкость для отходов. Мусор задымился. А потушить возгорание своими силами проводник не смог.

Полторы тысячи тяжеловесов за июнь

В июне на Куйбышевской дороге сформировали и пропустили 1493 тяжеловесных поезда. Количество длинносоставных поездов (более 70 вагонов) составило 1542 единицы. В Самарском регионе проведено 848 тяжеловесов, в Башкирском регионе – 402, в Пензенском регионе – 149, в Волго-Камском регионе – 94.

Интернет на вокзалах

Со вчерашнего дня на московских вокзалах появился широкополосный доступ в Интернет. Услуга предоставляется через сеть Wi-Fi со скоростью не менее 2 Мб в секунду. Доступ осуществляется посредством PIN-кодов, которые пользователи Интернета могут приобрести в зданиях вокзальных комплексов. К первому сентябрю широкополосный доступ в Интернет будет доступен для посетителей вокзалов Санкт-Петербурга, Вологды, Выборга, а к 15 ноября этой услуги смогут воспользоваться уже в 30 городах страны.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПРИГОРОД

Дальше – значит дешевле

ПАССАЖИРЫ ЭЛЕКТРИЧЕК СЭКОНОМИЯТ НА ПРОЕЗДНЫХ

С НАЧАЛА АВГУСТА ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ «ЧЕРНОЗЕМЬЯ» ПЛАНИРУЕТ УСТАНОВИТЬ ФИКСИРОВАННЫЕ ЦЕНЫ НА ВСЕ ВИДЫ АБОНЕМЕНТНЫХ БИЛЕТОВ. ПОЕЗДКИ НА РАССТОЯНИЕ СВЫШЕ 45 КМ ПО НИМ СТАНУТ ВЫГОДНЕЕ.

«Наша компания собирается ввести новый порядок стоимости абонементов на всём полигоне Юго-Восточной железной дороги уже 1 августа», – сообщил «Гудку» исполнительный директор «Черноземья» Роман Стефанский.

Опробовать плюсы новых тарифов раньше других довелось жителям Тамбовской области. В регионе с 16 июля введена фиксированная цена поездки на расстояния от 45 км и дальше.

Если раньше абонементный билет на ежедневные поездки в течение месяца от Тамбова до Ольговки и обратно стоил 5283 руб., то теперь – 2151 руб. Получается, проезд подешевел в два с лишним раза. При этом расстояние между населёнными пунктами составляет 113 км.

Правда, для тех, кто пока не решил приобрести абонемент, дальнние поездки тоже будут обходиться дешевле. Начиная с четвёртой зоны стоимость проезда уменьшается. Причём



чем дальше ехать, тем заметнее экономия средств.

Однако в компании отмечают, что выгоднее всё-таки приобрести абонемент. С этим согласны и пассажиры, уже почувствовавшие разницу между разовым и месячным билетами.

«Сначала было очень не просто решиться на покупку абонемента, – признался постоянный пассажир Андрей Куреной. – Казалось, что очень дорого выкладывать за раз большую сумму, лучше

каждый день тратить маленькую. Но потом подсчитал, что каждая поездка по абонементу дешевле в два лишним раза, и решил. Один раз заплатил и экономиши, да ёщё и в очередях стоять не надо. А совсем не покупать билет или хитрить и брать его только на полпоездки – не по мне. «Займ» быть не собираюсь, штрафы-то нынче немалые».

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЁВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ВОРОНЕЖ



ВСКОРЕ ГРУЗООПРАВИТЕЛИ НЕ БУДУТ ПЕРЕЖИВАТЬ ЗА СВОИ СКРОПОРТИЩАЩИСЯ ТОВАРЫ

открытом подвижном составе и контейнерах.

Особое внимание обращено на техническую оснащенность склада, где многими процессами управляет автоматика. В числе новинок и немецкий локотрактор, который способен двигаться как по железнодорожной колее, так и по автомобильной дороге. Он предназначен для подачи вагонов под фронты выгрузки. Для проверки грузов будет применяться рентгенотелевизионная досмотровая установка.

разместятся приёмосдатчики, составители поездов, товарные кассиры, другие специалисты-железнодорожники. Один из этажей будет отведен для оформления таможенных документов, часть площади планируется выделить для сотрудников Иркутского таможенного поста.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ИРКУТСК

Комфортные условия как для персонала, так и для клиентов. В четырехэтажном кирпичном корпусе

Мотивация

Переменная от успеха

ПРЕМИЯ – НЕ ПОДАРОК, А ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ ТРУД



Сергей Сартов,
начальник
департамента
по организации,
оплате
и мотивации труда
ОАО «РЖД»

отражали конечные результаты деятельности подразделения. У большинства работников и некоторых руководителей сложилось стойкое убеждение, что премия – это постоянная часть зарплаты, а её снижение – незаслуженный штраф.

Что же изменилось с внедрением новой системы премирования? Во-первых, была установлена зависимость премии работника от состояния дел с безопасностью движения поездов и охраны труда.

Во-вторых, теперь на размер премии влияют не только индивидуальные показатели работы, но и результаты деятельности предприятия. До этого каждый работник отвечал только за свой узкий круг вопросов, а результаты работы коллектива его не интересовали.

Нужно чётко понимать, что премия – это не обязательства компании перед работником. В отличие от зарплаты она является формой поощрения за хорошую работу, материальным показателем качества и эффективности деятельности человека.

ТРИ УРОВНЯ

Компания заинтересована в том, чтобы каждый работник понимал, из чего состоит егоработка за месяц, квартал, год, какие льготы и в каких размерах предлагаются ему работодателем.

Как теперь начисляется премия? Это происходит на основе оценки трудовой деятельности по трём показателям: первые два зависят от результатов работы структурного подразделения или филиала в целом, а третий – от результатов производственной деятельности группы или индивидуального вклада работника (в случае если он работает один). Это три уровня корпоративной системы премирования.

Первый уровень определяет условия, при соблюдении которых у работников появляется право на начисление премии. Для большинства работников в первом уровне установлен показатель, характеризующий степ-



Фото: Павел Голиков

Высоких показателей предприятие может достичь только при заинтересованности каждого работника в общем успехе

пень обеспечения безопасности движения поездов (отсутствие крушений поездов и аварий) и охраны труда.

Здесь важно понимать, что, если рабочий не является виновником вышеуказанных случаев (то есть не нарушает условия премирования), он имеет полное право на начисление премии. Например, если в отчётом периоде произошло событие, связанное с нарушением правил безопасности движения поездов: крушение, авария, тяжёлый несчастный случай или случай со смертельным исходом, то премия не выплачивается полностью только тем рабочим, вина которых определена по итогам разбора происшествия, а также руководителю данного участка.

Второй уровень показателей связан с производственно-экономическими результатами и направлен на усиление материальной заинтересованности и ответственности каждого работника за выполнение задач подразделения. При этом установлен дифференцированный подход в

определении доли участия каждого работника в деятельности филиала – чем выше должность работника, тем больше и его ответственность за результат.

Во втором уровне в большинстве филиалов применяется показатель премирования «Непревышение плана расходов на перевозках». Ответственность за экономию материалов, деталей, топлива, электроэнергии всегда распространялась на всех работников, только раньше этот показатель был понижающим. При отсутствии экономии эксплуатационных расходов из-за нарушения технологии производства работ, порчи оборудования, случаев воровства виновные привлекались к ответственности. Однако подобные случаи не сказывались на премиях тех работников, которые видели эти нарушения, но умалчивали о них, оставались в стороне.

Сегодня каждый работник РЖД должен понимать, что от него зависит не только его лично благосостояние, но и благосостояние коллектива. А экономия начинается с малого – вовремя выключенного освещения в помещении или на производственной площадке, отключения незагруженных станков, бережного отношения к спецодежде, выполнения технологии для работы без брака, соблюдения норм расхода материалов и топлива и т.д.

Полностью устранить зависимость доли премии рабочих от результатов работы предприятия было бы неверно, так как при не выполнении производственной

программы или превышении эксплуатационных расходов источников выплаты премии просто не будет. Каждый работник должен понимать, что он прямо или косвенно влияет на результаты работы предприятия.

Третий уровень показателей премирования связан с конкретными результатами труда отдельных специалистов либо коллектива (комплексной бригады, единой смены, отдела).

Следует отметить, что доля премии, зависящая от результатов индивидуальной деятельности, у рабочих составляет 80%. То есть основная доля премии напрямую зависит от самого человека.

Нет предела совершенству! Положением о премировании ОАО «РЖД» закреплено право руководителей филиалов в зависимости от приоритетности

задач самим изменять или дополнять показатели премирования. При этом устанавливаемые показатели должны быть выполнены и отражать результаты труда работника.

Например, грамотное управление показателями премирования на Западно-Сибирской дороге позволило в хозяйстве пути улучшить за пять месяцев не только балловую оценку пути, уменьшить количество неисправностей пути 3-й и 4-й степени, снизить количество случаев повторов неисправностей, но и увеличить фактически выплачиваемый процент премии монтёрам пути на 12%.

Тем не менее у работников возникли много вопросов по поводу выполнимости установленных показателей премирования. Зачастую это связано с тем, что на местах, к сожалению, встречаются серьёзные недоработки.

Например, на ряде предприятий отсутствует планомерная работа по выявлению причин систематического невыполнения плановых заданий и, как следствие, снижается размер премии. В некоторых подразделениях из-за принятого большого перечня производственных упущений система премирования превращается в систему наказания (особенно это относится к локомотивному комплексу). Имеются случаи выплаты премии не в полном размере под предлогом недостаточного фонда оплаты труда.

Для искоренения такой практики очень важен контроль со стороны ответственных руководителей за применением системы премирования на местах. Необходимо ежеквартально проводить оценку объективности установленных на предприятиях показателей премирования, анализировать причины их систематического невыполнения и принимать корректирующие меры.

Корпоративная система премирования – «живой» и развивающийся механизм. По итогам работы холдинга за первое полугодие в условиях новой системы премирования подготовлены предложения, направленные на повышение эффективности используемых в системе премирования показателей трудовой деятельности работников.

Компания заинтересована в том, чтобы каждый работник предприятия был вовлечён в процесс совершенствования этой системы. Департамент по организации, оплате и мотивации труда РЖД, службы или отделы филиалов, специалисты по труду, комиссии по вопросам премирования на местах всегда открыты для таких предложений.

Пример расчёта премии

Предположим, что с учётом установленного фонда оплаты труда величина премии у работника, например монтёра пути, может составить 5 тыс. руб. Работник получит премию в полном размере (100%) при отсутствии случаев крушений поездов и аварий, событий, связанных с нарушением безопасности движения и охраны труда, а также при выполнении всех показателей премирования второго и третьего уровня.

Если предприятие не выполнит в отчётом периоде установленные планы, то работник может заработать 80% от своей премии (в данном случае 4 тыс. руб.) за счёт выполнения индивидуальных показателей премирования.

Работнику не будет начислена премия вообще, если крушение, авария или сход пассажирских поездов, несчастный случай со смертельным исходом произойдут по его вине или ни один из показателей второго и третьего уровня не будет выполнен.

Величина премии (сколько получит монтёр)	Условия премирования (I уровень)	Ключевые задачи предприятия (II уровень)	Индивидуальные показатели (III уровень)
5000 руб. (100%)	Соблюдены	20%	80%
4000 руб. (80%)	Соблюдены	0%	80%
1000 руб. (20%)	Соблюдены	20%	0%
0 руб.	Соблюдены	0%	0%
0 руб.	Не соблюдены*	0%	0%

* Если монтёр пути является виновником нарушений, предусмотренных условиями премирования.

В досье

ПРИМЕР ОСНОВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КОРПОРАТИВНОЙ СИСТЕМЫ ПРЕМИРОВАНИЯ С УЧЁТОМ ТРЕХУРОВНЕВОГО ПОДХОДА

I уровень	Условия, определяющие право работников филиала ОАО «РЖД» на начисление премии	Степень обеспечения безопасности движения поездов	Соблюдение техники безопасности и охраны труда
II уровень	Показатели премирования, характеризующие результативность производственно-хозяйственной деятельности предприятия в целом	Выполнение планового задания по объёму перевозок	Непревышение плана расходов на перевозках
III уровень	Показатели премирования, характеризующие результативность индивидуальной деятельности работников	Непревышение нормы остатка неисправных вагонов в текущем отцепочном ремонте	Выполнение норм общего простоя грузовых вагонов в текущем отцепочном ремонте

Модернизация

Широкоформатная доставка

Удлинённые платформы снижают стоимость строительства трубопроводов

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОСВОИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ДЛИННОМЕРНОЙ МЕТАЛЛОПРОДУКЦИИ.

Применение труб длиной 18 м значительно сокращает время на сборочно-варочные работы при прокладке трубопроводов, снижает их себестоимость, а также повышает надёжность трубопроводной системы.

Однако для их производства необходим широкофирменный стальной прокат, перевозить который можно лишь на специальном подвижном составе. До недавнего времени единственным подходящим вагоном для этих целей была платформа модели 13-4107, но и она позволяла доставлять прокат длиной не более 12,4 м.

После начала нескольких лет назад в нашей стране производства одношовных труб длиной 18 м и диаметром до 1420 мм возникла потребность в создании нового подвижного состава с погрузочной длиной более 18 м.

Первыми приступили к решению этой задачи специалисты Энгельсского завода металлоконструкций. При проектировании новшества они рассмотрели все возможные варианты перевозки листов металла и существующие технологии погрузочно-разгрузочных работ.

Проведённый инженерами предприятия анализ показал, что перевозку листа шириной 4450 мм целесообразно осуществлять на вагоне с поворотной рамой, размещенной в надтегельчном пространстве. Эта схема обеспечивает погрузку-разгрузку вагона на существующей инфраструктуре, вписывание вагона в габарит, а также расположение центра его тяжести в пределах допуска относительно оси пути.

Согласно расчётом, оптимальная грузоподъёмность такой платформы должна составлять 61,5 тонны. При-



ПРОДУКЦИЮ ТРУБОПРОКАТНОГО ПРОИЗВОДСТВА ТЕПЕРЬ ПРОЩЕ ДОСТАВЛЯТЬ ЗАКАЗЧИКАМ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

чём проведение мероприятий по снижению металлоёмкости конструкции и повышению грузоподъёмности не даёт заметного эффекта при перевозке широкой номенклатуры листового проката из-за особенностей этого вида продукции.

В 2010 году на заводе Трансмаш (г. Энгельс) начали серийное производство таких платформ моделей 13-9859, предназначенных для перевозки металлических листов трубопрокатного производства длиной до 18,3 м. При этом конструкцией предусмотрена возможность доставки листов и до 12,3 м.

Несущая металлоконструкция вагона состоит из рамы платформы и поворотной рамы с грузовой

площадкой. Новый вагон оборудован механизмами поворота верхней рамы из погрузочного (горизонтального) положения в транспортное (наклонное) и обратно, пневматическим приводом механизмов поворота, механизмами фиксации поворотной рамы в обоих положениях.

Также длинномерная платформа оснащена продольными и поперечными упорами груза, системой механизмов крепления перевозимых стальных листов, автоматическим и стояночным тормозом, автосцепкой и ходовыми частями.

В настоящие времена около 100 новых платформ модели 13-9859 уже эксплуатируются в парках вагонов ММК и ЧППЗ. А до конца года их число превысит 280 единиц, поскольку новшество востребовано грузовладельцами.

Андрей Стрельцов

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Правила в жизнь

РАБОЧАЯ ГРУППА ЗАЙМЁТСЯ ВНЕДРЕНИЕМ ПТЭ

В Министерстве транспорта создана рабочая группа, которая будет заниматься разработкой нормативно-правовой документации, обеспечивающей реализацию новых Правил технической эксплуатации железных дорог России.

Об этом сообщил заместитель директора департамента государственной политики в сфере железнодорожного транспорта Минтранса России Андрей Емельянов.

Новые ПТЭ содержат много отсылочных норм и ссылок на другие нормативные документы, которые были утверждены ещё МПС России.

Эти документы, по сути, ещё действуют, но требуют своей актуализации, в том числе в связи с развитием новых технологий, а также с переходом на новые формы отношений в рамках реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте.

В этой связи подготовлен план разработки первоочеред-

ных документов, необходимых для реализации ПТЭ, в рамках которых осуществляется анализ действующих актов на предмет выявления в них устаревших норм, требующих актуализации или отмены.

Уже подготовлен и одобрен проект инструкции по сигнализации на железнодорожных дорогах. Сейчас документ проходит стадию внутриведомственного согласования.

Помимо этого, практически готовы проекты приказов Минтранса, касающиеся аттестации работников железнодорожного транспорта.

Приставное внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности на железнодорожных переездах.

ПЕРСПЕКТИВА

Поконкурируем

Для возрождения транзита нужны правовая база и управляющая компания

Валерий Алисайчик, президент Ассоциации российских экспедиторов



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛТИН

В ионе президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин озвучил предложение о создании логистического оператора для транзитных перевозок. Мы считаем, что отсутствие единого мозгового центра является главной причиной проблем по организации транзитных потоков в нашей стране.

Транзит – довольно специфический вид перевозки, который требует к себе очень трепетного отношения. В советское время транспортная составляющая транзитных перевозок Юго-Восточная Азия – Европа оценивалась в 20–25 млрд руб. в год, а доход от этого вида деятельности составлял 500 млн. Когда были времена безвластия, у России этот кусок отобрали конкуренты, и сегодня поступления от транзита составляют ноль. Между тем потенциал перевозок через территорию нашей страны оценивается на уровне \$60 млрд.

Чтобы вернуть утраченные позиции, необходимо единое звено (пусть это буд-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

На развитие транзитных перевозок влияют 15 федеральных структур

дет управляющая компания), которое бы опекало этот сектор хотя бы в годы становления. Пока у нас никто транзитом не занимался, конкуренты набрали силу, прям не только в морском сегменте. Гораздо опаснее сегодня соперничество за сухопутные маршруты, и прежде всего с китайскими товарищами. Они очень активно работают, особенно по транзиту по территории Казахстана, где недавно открылся еще один приграничный пункт. Кроме того, Китай активно строит железные дороги в направлении пакистанских портов. Думаю, что скоро появится транзитный путь и через Киргизию. Конкурировать с ними

можно, и прежде всего с помощью цены и качества. Кстати, морские конкуренты не так уж сильны, если сами же мы не будем жаждыми. Но сейчас обработка контейнера в корейском порту в разы дешевле, чем на нашем Дальнем Востоке.

Идеальным вариантом для управляющей компании по транзитным перевозкам, на мой взгляд, мог бы стать «ТрансКонтейнер» как один из главных учредителей. Хорошо, если к нему присоединятся крупные экспедиторские компании типа «Евросиб», частные банки, но не иностранные партнёры. Потому что при их участии будет уже не экспорт транспортных услуг, а они будут

пользоваться нашей инфраструктурой для предоставления своих услуг. Помимо управляющей компании, должна быть комиссия по транзитным перевозкам при правительстве, которая бы занималась вопросом установления единых тарифов, рассматривала бы возникающие между ведомствами спорные вопросы. Также при создании механизма работы управляющей компании нужно учитывать советский опыт, когда транзитные поступления были под очень жёстким контролем и все знали: если транзитный груз остановится, то кому-то придётся давать аргументированный ответ на самом высоком уровне. А сегодня от границы до границы груз можно провезти за 7 дней, а его две недели держат на таможне, и никто за это не отвечает. По нашим подсчётам, на развитие транзитных перевозок влияют 15 федеральных структур, и ни одна из них не несёт ответственности за конечный результат.

Но нужно понимать, что управляющая компания – одна из ключевых, но не единственная мера по возрождению транзита. И в первую очередь нужен закон о транзите, по поводу которого наша ассоциация поставила вопрос ещё в 2003 году. К сожалению, законопроект «О транзите» из-за невозможности согласовать его с федеральными структурами был исключён из плана Минтранса этого года. Но мы намерены его вновь внести в план Координационного совета по законотворчеству.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Нуждается ли ваше предприятие в штатных сигналистах?



ФОТО: АЛЕКСАНДР КОНОНОВ

Дмитрий Запов, начальник Зиловской дистанции пути:

– На нашей Забайкальской дороге очень много сложных участков магистрали, кривых. Без сигналистов никак не обойтись – иначе люди не будут в безопасности. Однако наши сигналисты из монтёров пути. Есть они и при цехе дефектоскопии. Но будь такая отдельная должность в штате дистанции, не пришлось бы открывать от основной работы монтёров пути.

Андрей Драголюб, начальник службы пути Дальневосточной железной дороги:

– К сожалению, за последние четыре года на Дальневосточной дороге были допущены два групповых случая производственного травматизма в результате наездов подвижного состава на бригады путейцев. Погибли люди. Одной из причин несчастных случаев явилось нарушение требований ограждения мест работ сигналистами.

Чтобы исключить подобные инциденты впредь, службой пути предприняты меры по укомплектованию бригад на текущем содержании и ремонте пути и искусственных сооружений, а также операторов дефектоскопных тележек участков рельсовой диагностики штатными сигналистами.

На 1 июля этого года в штате дистанций пути на текущем содержании состоят 78 сигналистов, на участках рельсовой диагностики – 206. Этого всё-таки недостаточно. В ближайшее время планируется принять ещё 32 человека.

Помимо штатных, руководителем работ назначаются сигналисты из числа подчинённых ему монтёров пути, не ниже третьего разряда, прошедших медосвидетельствование, обучение и сдавших необходимые экзамены. Таких сигналистов на дороге более 3,4 тыс. человек.

Наталья Бондаренко, специалист по управлению персоналом Московско-Ярославской дистанции пути:

– В штате нашей дистанции сигналистов нет, даже не предусмотрена такая должность. Его функции выполняют монтёры пути. Они учатся этой специальности, а потом проходят медосмотр.

Монтёр пути, выполняющий работу сигналиста, не имеет права выполнять другую работу. Он только следит за поездами.

В путевой бригаде, однако, становится на одного человека меньше. Зарплата монтёра пути та же, а совмещает он две специальности. Безусловно, сигналисты нужны, тем более в интенсивном движении, где поезд ходит каждые две минуты, есть и кривые участки, и закрытые платформы.

Владислав Кондаков, начальник Сызранской дистанции пути:

– В нашей дистанции штат сигналистов укомплектован полностью. Всего в должности сигналистов работают 26 человек. В основном это женщины, они все прошли обучение в дорожном учебном центре. Кроме того, при необходимости могут быть дополнительно назначены сигналисты из числа монтёров пути не ниже третьего разряда. Они также обучались и имеют свидетельство на право работы сигналистами.

Все сигналисты оснащены рациями, имеют петарды, сигнальные флаги, рожок и сигналы уменьшения скорости.

Штатные сигналисты, конечно, нужны: производство работ на пути без сигналистов может привести к большой беде. Ведь в случае неограждения места работ может случиться сход, и пострадают люди.

Андрей Иванов, старший дорожный мастер Татарской дистанции пути:

– В штатном расписании нашего предприятия нет сигналистов. Их функции выполняют монтёры пути, обученные на специальных курсах в Сибирском государственном университете путей сообщения. На мой взгляд, такой подход нерационален – должность сигналиста в штате дистанции должна быть обязательно.

Пример можно привести с работой операторов дефектоскопных тележек. Для их сопровождения в обязательном порядке требуются сигналисты, чтобы качественно выполнялась задача по выявлению дефектных рельсов. В этом случае монтёров пути приходится отвлекать от работы, связанной с текущим содержанием пути.

Сергей Бронников, начальник дистанции пути Шахтная:

– У меня работают более 20 сигналистов в цехе дефектоскопии, ограждают дефектоскопные тележки. Ещё восемь штатных сигналистов работают на околотках. Кроме того, достаточно монтёров пути, обученных этой работе. Все правила по охране труда соблюдаются. Конечно, для дистанции было бы хорошо, если бы сигналисты были в каждой бригаде. На мой взгляд, штатные сигналисты нужны, чтобы не отвлекать от основной работы монтёров пути.

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

Опыт

Гибкий поток

Учёные разработали эффективные методы ремонта вагонов

Сергей Мямылин, проректор Днепропетровского национального университета транспорта



ФОТО: ДНУТ

ПОТОЧНЫЕ МЕТОДЫ РЕМОНТА ВАГОНОВ, ПЕРЕНЕСЁННЫЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ НАЗАД В ДЕПО ИЗ МАШИНОСТРОЕНИЯ И ПРЕДПОЛАГАЮЩИЕ СИНХРОНИЗАЦИЮ ОПЕРАЦИЙ НА ВСЕХ ПОЗИЦИЯХ, НЕ ПОЗВОЛЯЮТ РЕШИТЬ СЕГОДНЯ МНОГИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ТЕХНИКИ.

Например, имеющие жёсткую структуру линии совсем не учитывают вероятностную природу вагоноремонтного производства. Сбой на одной позиции приводит к нарушению ритма работы всего потока. А при широком разбросе ремонтных операций такие отклонения от установленного порядка просто неизбежны, хотя вагоноремонтные предприятия часто сориентированы на восстановление только одного типа вагонов.

Более перспективными являются гибкие потоки, позволяющие обслуживать несколько типов вагонов и осуществлять различные виды ремонта. При этом перемещение каждого вагона между позициями не зависит от перемещения других и позволяет



ФОТО: ДНУТ

Свободный ритм работы благотворно влияет на персонал

ляет находиться каждому из них в ремонте ровно столько времени, сколько того потребует его техническое состояние. Проблема в том, что такие потоки требуют определённой строительно-технологической компоновки зданий и не могут быть размещены в действующих депо.

Причём новые технологии появляются значительно быстрее, чем заканчивается срок службы зданий. В настоящее время многие депо, особенно вагонная их часть, уже морально устарели. Технологическое оборудование изношено на 60–70%. А разместить в них новые гибкие технологические потоки не представляется возможным.

Первым образцом новой организационной структуры ремонта вагонов стал крупнейший комплекс для ремонта минераловозов, построенный на станции Апатиты-1 Октябрьской железной дороги, разработанный специалистами проектно-изыскательского института «ДнепроЖелдорпроект».

Использование гибких асинхронных потоков, позволяющих производить многие виды ремонтов для разных типов вагонов, является существенным шагом вперёд по сравнению с традиционными поточными линиями. Свободный ритм потока благотворно влияет и на работу персонала, который не может в течение целого дня ра-

ботать с одной и той же интенсивностью. Кроме того, улучшается обеспеченность предприятия объектами ремонта, так как вместо вагонов лишь одного типа поступают различные.

На кафедре «Вагоны и вагонное хозяйство» Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта (ДНУТ) гибкие поточные линии успешно внедрены в учебный процесс и используются студентами в курсовом и дипломном проектировании при разработке проектов перспективных вагоноремонтных предприятий.

Кроме того, в настящее время мы рассматриваем варианты внедрения элементов гибкого потока в вагонном депо на станции Нижнеднепровск-Узел Приднепровской железной дороги (Украина). В нём ежегодно планируется на одном потоке осуществлять ремонт подвагонов в количестве 5 тыс. единиц в объёме деповского и 500 – капитального ремонта.

Территория депо позволяет осуществить пристройку необходимых новых участков и сохранить П-образную схему технологического потока. Таким образом, весь ремонтный цикл будет проходить в едином производственном комплексе под одной крышей.

Сотрудники ДНУТ также разработали и внедрили на предприятиях отрасли новые технологические процессы по ремонту цистерн для перевозки жидкой серы, сжиженного газа, соляной кислоты.

Безопасность

Кошмар задержания

Отвадить подростков от хулиганства можно только жёсткими мерами

Не могу без слёз читать в «Гудке» о новомодном молодёжном увлечении – «зацепинге», когда подростки, катаясь на крышах электричек, глупо рискуют своей жизнью при недосмотре родителей и полном попустительстве транспортной полиции.

В Тюмени, например, такие попытки блокируются на ранней стадии. Мой несовершеннолетний сын как-то решил с друзьями прогуляться на путях отстоя пригородных поездов, не рассмотрев табличку «Вход на территорию запрещён», так их сразу поймали, притом что ребята спортсмены и с семи лет занимаются в школе олимпийского резерва.

Доставили всю компанию в отделение полиции, поместили в весьма впечатляющую камеру – с решётками на окнах и унитазом в центре. После чего прочитали лекцию о том, как опасно ходить по путям. Звонили работники родительской службы: «Если хотите – забирайте своего сына из отделения», рассказывали, где его застали и что он, а заодно и родители нарушили.

По прибытии перепуганных родителей, пахнувших валидолом и валерьянкой, снова ждала лекция, после чего неспешно начали составлять протоколы допроса, при этом если у приехавшего родителя отсутствовали документы, то ребёнку ему не отдавали, а отправляли домой. «Пока не при-



ФОТО: ИРИНА ГОЛОВИНА

За поведение подростков на путях должны нести ответ и родители

несёте свидетельство о рождении – ваше дитя отдохнёт в камере».

Но главный кошмар был впереди. Спустя десять дней эти протоколы поступили в администрацию вагонной коммисии, и там в присутствии чиновников и представителей общественности пришлоось объясняться, чем конкретно занимаемся, если (буквально) толкаем своих детей под поезд.

После всего нам популярно разъяснили, что неуплату штрафа в 30-дневный срок может препятствовать поездке за границу, на снятие запрета, как известно, может уйти несколько месяцев.

Кроме того, обо всём случившемся комиссия сразу же сообщила в школы, где

учатся дети-нарушители, чтобы педагоги, так сказать, провели профилактическую работу на местах.

Для учителей, как известно, слово высшего звания инстанций закон, поэтому набедокуривших ребят в школе весь учебный год эксплуатировали на полную катушку.

Надо, к примеру, партии перенести из кабинета в кабинет – кто у нас там по железной дороге путь бегал? А глядя на этих бедолаг, другие очень чётко освоили правила поведения на железных дорогах и дорогах вообще.

Гулять на путях отстоя пригородных поездов больше желающих не находилось. Может быть, поэтому «зацепинг» здесь не приживается, хотя допускаю, что есть и исключения.

Разумеется, далеко не все родители согласны со столь жёсткими методами наказания по отношению к подросткам. Многие действия административной комиссии и силовиков обжалуются в суде, и иногда успешно, но это уже, как говорится, другой вопрос.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Список получателей помощи формирует работодатель



Для пенсионеров любая материальная помощь имеет значение

— Всю жизнь проработала в локомотивном депо Оккервель Московской дороги, общий стаж 42 года. Слышила, что фонд «Почёт» оказывает материальную помощь дважды в год — к Дню железнодорожника и Дню пожилого человека. Я пенсионерка, инвалид I группы. Могу ли я получить такую единовременную помощь?

Евгения Ивановна Ворона
ОЖЕРЕЛЬЕ
Московская обл.

— Уважаемая Евгения Ивановна! Благотворительный фонд «Почёт» является отраслевой организацией и оказывает благотворительную помощь неработающим пенсионерам — ветеранам железнодорожного транспорта за счёт средств предприятий и организаций, из которых они уходили на пенсию, в строгом соответствии с указаниями и распоряжениями ОАО «РЖД» на основании заключённых договоров между фондом и организациями железнодорожного транспорта.

Такая благотворительная помощь оказывается фондом персонально каждому ветерану, состоящему на ветеранском учёте предприятия, на основании заполненных и представленных в фонд анкет. Вопросы о постановке пенсионеров на учёт и оказании им благотворительной помощи находятся в исключительной компетенции организации, из которой они уходили на пенсию.

Для уточнения возможности получения помощи через фонд «Почёт» вам необходимо обратиться в кадровую службу предприятия железнодорожного транспорта, на учёте которого вы, уважаемая Евгения Ивановна, состоите.

Алексей Петров,
директор Благотворительного
фонда «Почёт»

БЛАГОДАРНОСТЬ

Уважаемая РЕДАКЦИЯ газеты «Гудок»! Пишет вам ветеран и инвалид Великой Отечественной войны. На фронте я была сапинструктором, выносила с поля боя солдат. А после Победы начала трудиться на железной дороге, точнее — на Павелецком вокзале, где проработала 35 лет. На пенсиюшла по возрасту, да и по болезни тоже — война оставила след.

Сейчас мне 89 лет, не работаю вот уже три десятилетия. Но меня, как и остальных своих тружеников и фронтовиков, работающих ныне коллеги не забывают. Каждый месяц нам перечисляют вдобавок к пенсии 400 руб., раз в год мы можем пользоваться бесплатным железнодорожным билетом в любом направлении.

Настоящим праздником каждый год становится для нас День Победы! Поздравительные открытки, продуктовые наборы, букеты цветов, торжественный приём, праздничные обеды и концерты — и не перечислить всего того, чем радуют нас в этот великий день работники Федеральной пассажирской компании. Причём не только рядовые труженики, но и всё руководство во главе с генеральным директором компании Михаилом Павловичем Акуловым.

В этом году, например, нас пригласили в управление, накрыли прекрасный стол, вручили подарки да плюс ко всему сообщили, что каждому перечислили по 2 тыс. руб. — для пенсионеров это немалое подспорье. Учили даже такую мелочь, как тексты песен о войне, которые были распечатаны и разданы каждому ветерану, и мы с удовольствием попели. А когда закончился праздник, нас всех развезли по домам в Реутов, Железнодорожный и другие города и посёлки.

Нас, фронтовиков, осталось совсем мало, и такой приём, такое внимание для нас равноценно жизни.

Праздники проходят, но мы и в остальное время ощущаем на себе заботу и поддержку со стороны работников пассажирской компании. Когда бы по какому вопросу к ним ни обратишься, знаешь, что тебя непременно выслушают и обязательно помогут.

А ведь это так важно для нас, людей далеко не молодых и обременённых проблемами и болезнями. Низкий вам поклон, уважаемые Олег Аникеевич Никитин, Людмила Анатольевна Паристая, Валентина Александровна Ерошенко, Валентина Михайловна Кобизская и все те, кто не долгу службы, а по велению души заботится о ветеранах. Извините, если кого-то забыла упомянуть. Здоровья вам и вашим семьям, счастливой и долгой жизни. Храните вас Господь!

Александра Куликова
Реутов

Горячая линия

А я за пуговицы отвечаю

О КАЧЕСТВЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ ГОВОРИТ ДОСТУПНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ

КАЗАЛОСЬ БЫ, НА НАШИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ДЕЛАЕТСЯ ВСЁ ВОЗМОЖНОЕ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ КОМФОРТ ПРИГОРОДНЫМ ПАССАЖИРАМ. ЗАКУПАЮТСЯ НОВЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ, БЛАГОУСТРАИВАЮТСЯ ПРИГОРОДНЫЕ ПЛАТФОРМЫ, И МИЛЛИОНЫ РУБЛЕЙ ТРАТЯТСЯ НА ЗАКУПКУ И УСТАНОВКУ НОВЕЙШИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ.

А люди всё равно недовольны. Они пишут в газету: «Какой умник додумался устанавливать табло на платформах? Пассажиры мечтут у касс — справки никто не даёт. Чтобы узнать, когда отправится ближайший пригородный поезд, надо разобраться в огромной таблице-расписании и сверить её со списком отменённых поездов. А затем выстоять очередь в кассу. За это время поезд сто раз уйдёт. Почему не повесить над кассой вместо простины-расписания электронное табло?»

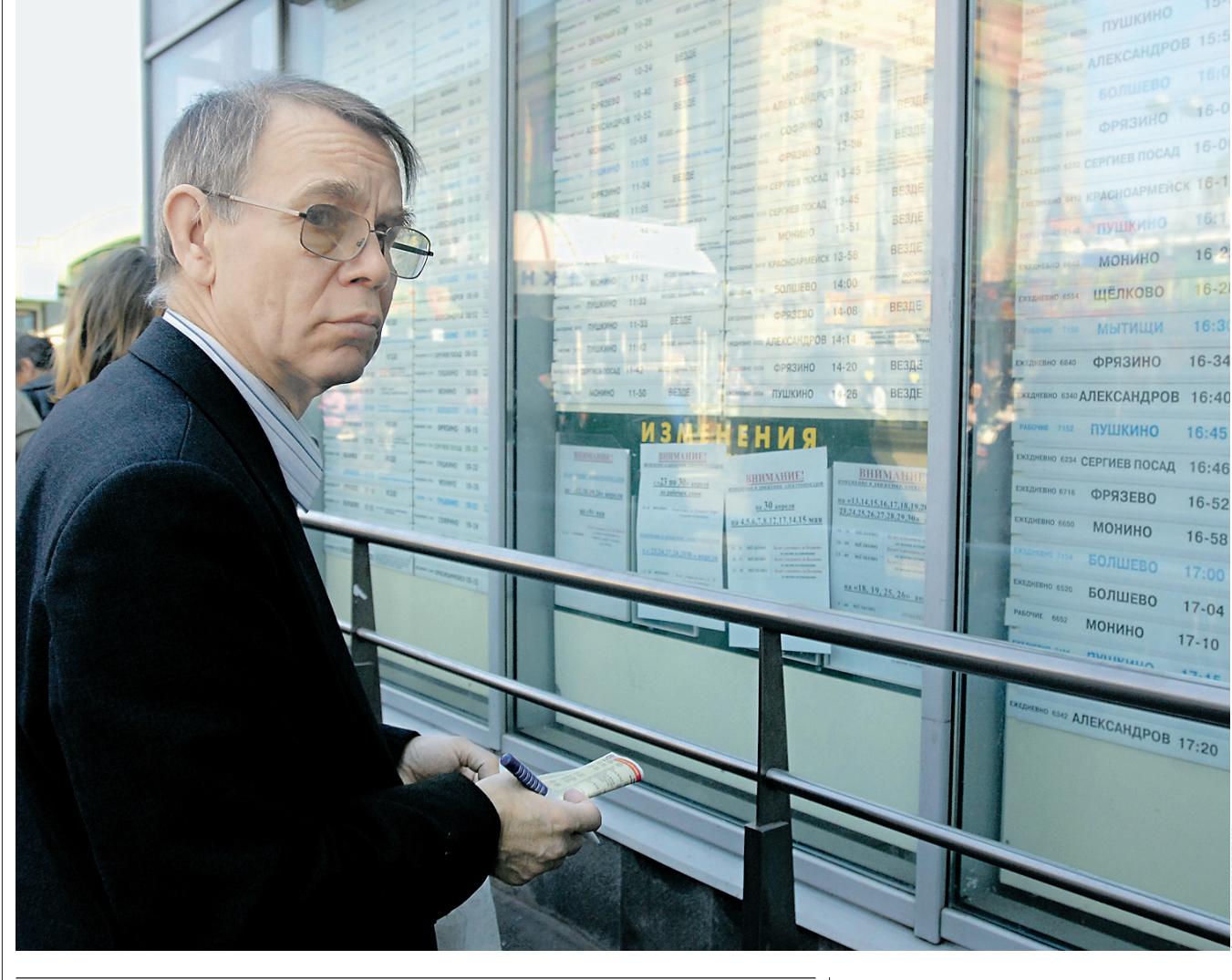
Впрочем, и к работе табло немало претензий. Работают они чудно: так, на платформе Петровско-Разумовской в один из дней табло целый час показывало время отправления электрички на Крюково, которая давно ушла. А на Каланчёвской информационное табло на одной платформе работает как часы, а на другой — со сбоями. При этом работники железной дороги, жалуются один из наших читателей, заявляют, что за работу табло они не отвечают.

В один из выходных дней, когда горожане ринулись на Ленинградский вокзал столицы, чтобы бежать от городской жары, случилось и вовсе неожиданное: на пригородной платформе погасли все табло и разом онемели дикторы. Вероятно, произошёл какой-то сбой в электрических сетях. А резервные источники питания автоматически не включились. И никто не вышел на платформу к людям, чтобы в «ручном режиме» руководить посадкой.

Нам позвонила Наталья Будина и рассказала, как она металась по перрону с четырьмя маленьенькими детьми, не зная, в какую электричку сесть. В результате сели не в ту. Хорошо ещё, что просто позже отправились, а не поехали в обратном направлении. Вместе с ней в вагоне были и другие пассажиры, в том числе беременная женщина, тоже перепутавшие поезда. Ни кто перед пассажирами не извинился и не объяснил причины технического сбоя.

А вот на платформе Рижской электронное табло работает отлично. Но показывает время прибытия поездов, которые... не приходят. «Ждём электричку, которая обозначена «бегущей строкой», — рассказывает пенсионер Яков Бузыкин, — и вдруг диктор объявляет: поезд отменён! Ну ладно, думаю, всякое ведь бывает — может, поломка случилась в пути. Так ведь и следующую электричку отменили! И всё это в пятницу вечером, когда народ торопится домой...»

Я сама часто езжу московскими электричками. И кроме злополучных табло, заметила ещё одну маленькую, но «гово-



Пока ищешь поезд в расписании, он может уйти

рящую» деталь: после принятия Думой закона о точном времени с пригородных платформ исчезли часы. На железнодорожных вокзалах висят, а на платформах их нет! На Каланчёвской даже крюк из стены выдернули, на котором они висели. А на станции Подсолнечная часы висят, заклеенные бумагой, чтобы не пугать пассажиров застывшими стрелками. Да и не хочется, видимо, нарваться на штраф за нарушение закона.

Но ведь заставить часы показывать точное время — не такая уж невыполнима.

влияющих на удовлетворённость пассажиров обслуживанием. В десятку наиболее важных показателей вошли номинации «Внешний вид инфраструктур», «Доступность информации», «Новый внешний вид поездов», «Оформление билетных касс». Но мало выявить, что нужно сделать для улучшения качества обслуживания, надо пожелать ещё и выполнить.

Не случайно в этом году планируется потратить 32 млн руб. на комплексное переоснащение пригородных остановочных пунктов на участке Москва — Крюково со-

отказы исключены. Но ведь надо ещё и обеспечить грамотную эксплуатацию новых устройств. Любая техника без разбирающегося в ней специалиста мертва. Так, может быть, в этом всё дело? Или новые технические устройства портят сами пассажиры?

На платформах вывешены разные инструкции. Но нигде не написано, куда звонить, если не работает информационное табло. А сегодня ведь за пригородные перевозки отвечают одни организации и службы, за инфраструктуру — другие. Как в этом разобраться рядовому пассажиру? Он спрашивает у кассира, когда будет ближайшая электричка, а тот в ответ: «Не знаю — я прощаю билеты». У контролёров на входе тоже ничего не выяснишь — они отвечают только за турникеты. И получается, как в репризе Райкина: «Специализация у нас узкая: один пришивает карман, другой — проймочку, третий — рукав. Я лично пришивала пуговицы. К пуговицам претензии есть?»

Но мне в аналогичной ситуации подсказали выход — звонить в Единый информационно-сервисный центр РЖД. Он информацию о прибытии-убытии пригородных поездов даёт точную. Вот только телефон не все знают. Может, стоит на би-летах его печатать?

ТАТЬЯНА ИВАНОВА

Никто перед пассажирами за сбой не извинился.

Хотя, может, и извинялись, когда поезд уже ушёл

мая задача. Многие фирмы предлагают поставить комплекс устройств, обеспечивающий отображение единого и точного времени на всех часах объекта с помощью спутниковых сигналов точного времени. Надёжность такой системы проверена на крупнейших зарубежных транспортных узлах.

Кстати, на Октябрьской дороге провели маркетинговые исследования на участке Санкт-Петербург — Павловск. В результате удалось определить перечень факторов,

временными системами визуальной информации, разработанными в соответствии с корпоративным стилем ОАО «РЖД». Он будет оборудован электронными информационными табло и системами «автодиктор». Внедрение современных систем визуальной информации на этом участке началось ещё в прошлом году: на платформах Петровско-Разумовской, Химки, Ховрино и Крюково были установлены электронные табло.

За такие деньги можно купить на рынке самое лучшее оборудование, в котором

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

Запутался в лицах

В ДЕПО ЗЛАТОУСТ МАШИНИСТЫ НА ЭКИПИРОВКЕ ДЕЙСТВУЮТ ТОЛЬКО С ПОМОЩНИКАМИ

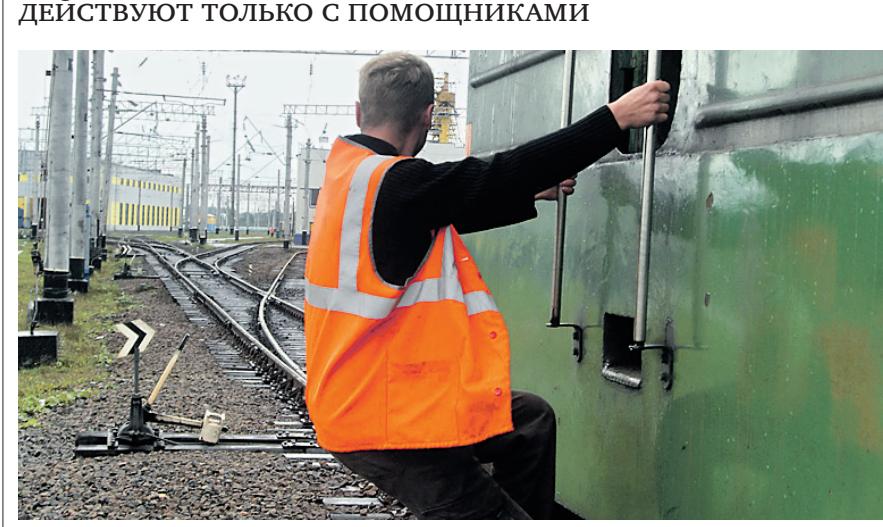


ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Позвонивший на «телефон доверия» газеты Работник эксплуатационного локомотивного депо Златоуст, занятые на экипировке, работают «в два лица». «При этом все выдерживают экзамен в комиссии начальника станции Златоуст на знание техническо-распорядительного акта этой станции, имеют заключение о праве выполнять данную работу», — заверил он.

Михаил Стыцин пояснил также, что «помощники машинистов по охране локомотивов, совмещающие профессии составителя и дежурного стрелочного поста № 2, получают надбавку к тарифной ставке в размере 25% ежемесячно. Стрелочные переводы на тракционных путях депо Златоуст нецентрализованные. Локомотивы, находящиеся на таких путях, являются помощниками машинистов, которые работают по два человека в смену. «Проверка по обращению проведена, но указанные факты не подтвердились», — подытожил начальник дирекции.

За разъяснениями мы обратились в Дирекцию тяги Южно-Уральской дороги. Заместитель начальника дирекции Михаил Стыцин сообщил, что машинисты и помощники экс-

плутационного локомотивного депо Златоуст, занятые на экипировке, работают «в два лица». «При этом все выдерживают экзамен в комиссии начальника станции Златоуст на знание техническо-распорядительного акта этой станции, имеют заключение о праве выполнять данную работу», — заверил он.

Михаил Стыцин пояснил также, что «помощники машинистов по охране локомотивов, совмещающие профессии составителя и дежурного стрелочного поста № 2, получают надбавку к тарифной ставке в размере 25% ежемесячно. Стрелочные переводы на тракционных путях депо Златоуст нецентрализованные. Локомотивы, находящиеся на таких путях, являются помощниками машинистов, которые работают по два человека в смену. «Проверка по обращению проведена, но указанные факты не подтвердились», — подытожил начальник дирекции.

Людмила Алёшина

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Сначала заплати, потом пей

ПРОБЛЕМУ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВОДОЙ ЖИТЕЛЕЙ СТАНЦИИ ВАЛЕРИНО ВЗЯЛИ НА СЕБЯ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ

— Мы, жители станции Валерино, а в основном это бывшие и ныне работающие железнодорожники, очень обеспокоены ситуацией с доставкой воды. Раньше воду для питья завозили цистернами, была и техническая вода для хозяйственных нужд, мы худо-бедно выкручивались. С недавних пор по непонятным причинам перестали привозить питьевую воду, появились проблемы и с обеспечением технической. Не знаем, кто за это должен отвечать — Западно-Сибирская дорога или местные власти, но проблему как-то решать надо. Ведь на дворе лето, и трудно представить, как можно в жару обходиться без воды — ни огород полить, ни скотину напоить, не говоря уже о питье, приготовлении пищи и прочих насущных проблемах.

Жители станции Валерино

— До ноября 2010 года питьевая вода на станцию Валерино привозилась Западно-Сибирской дирекцией по тепловодоснабжению цистернами и сливалась в местные колодцы. Техническая доставлялась по разводящим сетям через накопительный котлован из реки Омь.



Летняя жара усугубляет проблемы с водоснабжением

Так как водоснабжение населения не относится к основной деятельности ОАО «РЖД», в ноябре 2010 года на совещании дирекции с приглашением главы Калачинского района и Глуховского поселения муниципалитет взял на себя функции по обеспечению водой жителей станции. В связи с реорганизацией и возникли проблемы по своевременной доставке воды.

В настоящее время разработан согласованный администра-

стрией района с жителями посёлка график подвоза питьевой воды автоцистернами за установленную плату.

С июня 2011 года Западно-Сибирская дирекция по тепловодоснабжению подачу технической воды из реки Омь по разводящим сетям.

Олег Глужников,

первый заместитель

начальника Центральной

дирекции по

тепловодоснабжению РЖД

Эльдорадо увлечений

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ РУКОВОДСТВО ВПЕЧАТЛИЛИ УСЛОВИЯ ОТДЫХА ДЕТЕЙ

В детском корпоративном лагере «Дороги будущего» в посёлке Дедеркай конец смены. С самого утра суета. Надо не забыть обменяться контактами в Интернете, номерами мобильных телефонов. Почтовыми адресами уже не обмениваются – не модно.

Возле столовой громко разговаривают два вихрастых парня:

– Лёха, ты мой скайп записал? По вечерам я там часто бываю.

– Я эсэмскую кину, когда зайду. Поговорим.

– И приглашение пришли на мою страничку «ВКонтакте».

В день закрытия смены дел невпроворот у всех. Из Ростова привезли несколько тяжёлых коробок с грамотами, брелоками на память, флагами. Вожатые распределяют, какой отряд чем награждать. На кухне кипит работа, меню в такой день должно запомниться. Сегодня ребят ждут макароны по-милански, жаркое по-домашнему, бифштекс и, конечно, свежие овощи, черешня, груши, выпечка, мороженое.

– Все продукты – местного производства, – устало улыбается заведующая столовой Ольга Ятрурова. – Всё самое лучшее и самое свежее. Выпечку и всё остальное готовим сами. Недостатка ни в чём нет. Если у ребят есть желание, то и добавку всегда получат.

В беседке собирались девочки из старших отрядов, сидят с грустным видом. Спрашиваю, что случилось.

– Жалко, не хочется разъезжаться, – чуть ли не хором отвечают они. – За родителями, конечно, соскучились, но здесь так хорошо... С удовольствием побывали бы ещё немножко.

После завтрака – море. Благо погода не подкачала. Потом спортивные игры, обед и тихий час. Но ближе к вечеру привычное расписание меняется, все ждут гостей. Точнее, вице-президента ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова.

Приезд важной персоны предваряют занятия в кружках. Один из наиболее популярных у ребят – «Путь твоей безопасности». Это уникальный курс, сходный со школьным предметом «Основы безопасности жизни», но более содержательный.

– С нами занимается много ребят, и примерно 15% из них – на постоянной основе, – говорит руководитель кружка Сергей Шалдаев. – Мы ходим в походы, изучаем растения, усваиваем, как вести себя во время опасных природных явлений. Поскольку лагерь – на Черноморском побережье, мы в первую очередь проходим курс безопасности на воде, правила поведения при наводнении, сходе селевых потоков.

Одна из подопечных Шалдаева Дарья Иванчук тут же демонстрирует ценные умения. Из десятка различных лекарственных препаратов она быстро и правильно отбирает те, что пригодятся в походе. Анальгин, зелёнка, стрептоцид для обеззараживания раны...

– С удовольствием занималась по этой программе, – смеётся Даша. – Да и в целом от отдыха – море положительных эмоций. Очень хотелось бы приехать сюда в следующем году.

В лагере почти нет праздно гуляющих ребят, все чем-то заняты. Кто-то играет в футбол, а неподалёку слышна иностранная речь – идут занятия в кружке английского языка. Чуть дальше – «Клуб любителей электричества», где молодые люди мастерят электроприборы. Открыт и кружок компьютерного ликбеза.

– У нас сейчас ребята разделены на три группы, – говорит его руководитель Михаил Вахе. – В первую ходят самые маленькие или совсем не знакомые с компьютером



Дмитрий Шаханов (справа) уверен, что активные каникулы у ребят позитивно влияют на их родителей

ром ребята. Они в игровой форме обучаются работе с клавиатурой, простейшими программами. Более опытные пользователи осваивают Power Point, знакомятся с возможностями Интернета. А самые продвинутые ведут сайт нашего лагеря.

Кстати, местная веб-страница ведётся вполне качественно. Родители в любой момент могут зайти на сайт и узнать, чем сегодня кормят их ребёнка, чем он занимался вчера и какие планы на завтра. Каждый день

клуба «Локомотив-Кубань» проводят мастер-класс и устраивают пятиминутный товарищеский спарринг с вожатыми лагеря.

Победителей турнира среди юношей и девушек поощряют и вручают кубки подсевшие к решающим матчам Дмитрий Шаханов и генеральный директор ПБК «Локомотив-Кубань» Андрей Ведищев.

– «Российские железные дороги» – одна из немногих компаний, сохранивших свои детские лагеря, – отмечает вице-президент ОАО «РЖД» перед закрытием смены. – Мы постарались наполнить детский отдых спортом, интересными конкурсами, развивающими

Родители в любой момент могут зайти на сайт и узнать, чем сегодня кормят их ребёнка, чем он занимался вчера и какие планы на завтра. Каждый день в Сеть выложены свежие фотографии. А при желании можно оставить сообщение на форуме.

Разнообразие познавательного досуга ребятам подходит. Абсолютно все выражают желание следующим летом вновь оказаться здесь.

– Я впервые в Дедеркое, и мне очень нравится, – говорит Андрей Семёнов. – Когда летом дома сидишь, начинаешь тупеть. А тут я постоянно в движении, всё время узнаю что-то новое, интересное. Угарная смена!

Ближе к вечеру в лагере проходят финальные игры турнира по уличному баскетболу. Перед началом матчей игроки молодёжного состава баскетбольного

программами. Из увиденного сегодня я делаю вывод, что с качественной организацией детского отдыха мы справляемся. Это очень важно и с производственной точки зрения. Чем более комфортными становятся условия отдыха наших ребят в летнее время, тем увереннее чувствуют себя их родители на рабочем месте.

Насыщенный событиями день в лагере заканчивается подготовленным ребятами праздничным концертом, впечатляющим лазерным шоу и фейерверками.

Игорь Евдокимов,
сост. корр. «Гудка»
ДЕДЕРКОЙ – РОСТОВ-НА-ДОНЕ

ИНИЦИАТИВА

Учиться и зимой, и летом

ВОДИТЕЛЯМ ПРИДЕТСЯ ДВАЖДЫ ПЛАТИТЬ ЗА АВТОШКОЛУ

ГИБДД предлагает отправить водителей, получивших права летом, на дополнительные курсы по зимним дорогам.

Такую оригинальную идею высказал новый глава Госавтоинспекции Виктор Нилов. По его словам, многие автолюбители, получающие водительские права летом, не готовы к управлению машиной на скользкой дороге. Им необходимы дополнительные профессиональные курсы, убеждён Виктор Нилов.

«Мы могли бы избежать большей части дорожно-транспортных происшествий, если бы соблюдали культуру поведения на дорогах и возводили систему подготовки водителей. Нужны большие подготовительные комплексы по европейскому образцу, которые включали бы в себя самые разные аспекты и возможности», – заявил он.

Между тем эксперты скептически отнеслись к предложению главы ГИБДД. Не верят в эффективность «зимних курсов» даже представители автошкол, которым выгодно появление новых клиентов. «Конечно, вождение в весенний и летний периоды намного отличается от зимнего, – пояснил «Гудку» гендиректор учебного центра «АвтоВолна» Владимир Галицкий. – Самый



битель в плохую погоду должен ехать тихо и осторожно, если же он выжимает газ на всю мощь, никакие советы специалистов ему не помогут». Специальные тренажёры тоже не смогут настояющему воссоздать скользкие дороги и снежные завалы, полагает эксперт.

По словам президента Российской академии профессионального транспортного образования Владимира Чукова, если зимние курсы всё-таки введут, это будет только началом всяческих ограничений. «Потом можно будет сказать, что водителей без дополнительного обучения нельзя пускать в Сочи – там ведь опасные горные дороги. Мало ли что можно придумать», – рассуждает Владимир Чуков.

Он отметил, что существующей программой автошкол вполне достаточно для получения прав. Те же автолюбители, которые хотят повысить своё мастерство, могут пойти на курсы экстремального или «контраварийного» вождения. «Они необходимы для профессиональных водителей, занимающихся перевозкой грузов или пассажиров, а обычные автовладельцы пусть, как и сейчас, посещают их по желанию», – сказал Владимир Чуков «Гудку».

Маргарита Верховская

страшный момент – это переход из лета в осень, когда начинаются заморозки, дороги покрываются льдом. Далеко не все водители в состоянии адекватно управлять автомобилем в такой ситуации». Но «зимние курсы» здесь вряд ли помогут, потому что в невыгодном положении останутся «подснежники» – водители, которые катаются на своих авто только в тёплое время года. Получается, что им тоже придется заплатить за совершение ненужных курсов. Сегодня цены на обучение в автошколе варьируются от 15 до 30 тыс. руб. Если учесть, что зимние курсы будут короче обычных, то их стоимость составит примерно 5–15 тыс. руб. «Всё зависит от того, есть ли у водителя голова на плечах, – считает Владимир Чуков «Гудку».

Маргарита Верховская

ОПРОС

Как в шелках

Работники РЖД стараются долгов не делать

Две трети граждан регулярно берут деньги в долг. Это показал всероссийский интернет-опрос, проведённый исследовательским центром портала JobList.ru. Но должники при этом испытывают эмоциональный дискомфорт.

По мнению 49% опрошенных, долги и кредиты – это кабала, в которую иногда случается попасть. Другие 42% считают, что жизнь в кредит позволяет получать желаемое, а не мечтать о чём-то ещё долгое время. 27% респондентов всегда могут одолжить кому-либо небольшую сумму. В то же время каждый третий отказался бы одолжить даже немного: 10% сами увязли в долгах, а 20% просто не любят расставаться со своими кровными.

Железнодорожники, естественно, тоже берут кредиты. Но среди многих отношение к долгам настороженное. «Я в долг жить не привык, стараюсь не занимать денег, – говорит электроник Иркутской лаборатории Новосибирской дистанции электроснабжения Сергей Калиновский. – Незначительные суммы на срочные расходы на один-два дня могу перекхватить у друзей, но не более. Такой долг скорее форма



БРАТЬ ДЕНЬГИ В ДОЛГ НИКОМУ НЕ ХОЧЕТСЯ, НО БЕЗ ЭТОГО МАЛО КТО ОБХОДИТСЯ

взаимовыручки, если вдруг в кошельке нет нужной суммы и не хватает, к примеру, на обед или у кого-то из коллег день рождения и скидывается на подарок. А вот систематические долги «до зарплаты», мне кажется, характеризуют человека не с лучшей стороны – это говорят о неумении распоряжаться своим бюджетом в частности и вести дела вообще».

Старший электромеханик дорожной электротехнической лаборатории Новосибирской дистанции электроснабжения Сергей Бренков тоже старается долгов не делать: «Занимаешь чужие и ненадолго, а отдаёшь свои и навсегда – старое и надёжное правило. Кроме того, не

очевидно, что у человека, к которому ты хочешь обратиться, чтобы занять денег, есть такая возможность. Быть может, он и сам стеснён в средствах, но из-за хороших отношений ему неудобно отказать в просьбе». Потребительский кредит, по мнению железнодорожников, тоже долг со всеми сопутствующими моральными обязательствами: если должен, то всё равно кому – человеку или банку. Опрошенные «Гудком» соглашаются, что бывают вынужденные режимы, к примеру ипотека, когда приходится становиться должником, но это «особый случай, который имеет мало общего с потребительским кредитованием «на угон».

Впрочем, категорического отрицания подобной формы семейной экономики нет. «Если обстоятельно подойти к выбору кредита, внимательно разобраться во всех условиях, это может быть вполне приемлемо, главное – адекватно оценить свои возможности», – считает начальник экономического отдела пассажирского вагонного депо Красноярск Галина Слюсаренко.

Примечательно, что все респонденты, хотя сами в долг стараются не брать, при необходимости могут выручить близкого человека деньгами.

В частности, инженер производственного сектора Октябрьской дирекции по управлению терминално-складским комплексом Ксения Первушина тоже частенько одолживает друзьям или родственникам: «Было и такое, что долги не возвращались, но всего раза три. Я не жалею о тех деньгах – знает, что человеку что-то в жизни не так пошло, раз он не смог вернуть. Но сама я беру в долг крайне редко – в финансовых вопросах рассчитываю только на себя».

По мнению Ксении, аккуратность и здравый смысл – залог чистой кредитной истории и хорошего настроения. Ирина Заверняева

Машина времени

ГУДОК
Орган Министерства труда населения СССР и Центрального комитета профсоюзов по работе с населением

Новости дня

1926 год

Как сделаться инвалидом

Для того чтобы сделаться инвалидом, надо прежде всего стать кондуктором. Но даже если станешь кондуктором, то это не всё – надо быть кондуктором именно на Киево-Воронежской дороге. Они, кондуктора, получили от службы связи петарды самовзрывающиеся – на случай всяких. Идёт человек на дежурство и всё время к сумке, где петарда

лежит, опасливо прислушивается: «Не пыхтит ли?»

А она уже пыхтит! Всегда, как говорится, готова! На всю станцию гром, шум, белый дым вьётся, кондуктор кричит. Уже взорвалась!

В Брянске четыре случая было самопроизвольных взрывов. Люди калечатся. Взрывы продолжаются.

18 июля

1936 год

Железнодорожные справки в колхозах

Колхозник собирается в путь. Ещё засветло он запрягает лошадь и приезжает на вокзал ранним утром. Но здесь он узнаёт, что поезд отправляется только вечером, а то и поздно ночью. Сотни колхозников тянут по простям и понятным языкам указано время прибытия и отправления поездов, стоимость проезда, цена за провоз и порядок приёма багажа.

Справочник называет «В помощь пассажиру-колхознику Мордовской республики», отпечатан и разослан колхозам и сельсоветам.

Инициатива диспетчера облегчает колхозникам переход на железную дорогу. Нужно и другим дорогам перенять её.

24 июля

1951 год

«Коровомобиль»

Летний день. Вдоль полотна Львовской дороги движется странного рода транспортная единица. Явно задаченные несвойственной нагрузкой две коровы, лениво помахивая хвостами, тащат телегу. На ней стоит несамоходная техника – электронаплавочный агрегат.

На Хустской дистанции пути других средств передвижения – автомашин, мотодрезин и просто дрезин – не видно. Поэтому коровий способ транспортировки ремонтных механизмов считается последним достижением техники. Техника выезжает регуляр

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Железные кулаки

Спортсмены десяти стран приняли участие в традиционном международном турнире по боксу памяти М.-С.И.Умаханова, прошедшем в Махачкале. На ринг выходили первые номера лидеров мирового любительского бокса: России, Кубы, Бразилии, Германии.

Успешно выступили российские боксёры, одержавшие победы во всех весовых категориях. Среди них чемпионы мира Альберт Селимов (до 60 кг) и Артур Бетербайев (до 91 кг), чемпион Европы и призёр чемпионата мира Давид Айрапетян (до 49 кг). Отличились и представители Центрального спортивного клуба «Локомотив»: Андрей Замковой победил в категории до 69 кг, а Самир Магомедов стал первым в категории до 81 кг. Замковой в первом бою победил Илью Жилинского из Латвии (9:0), затем одолел соотечественника Мурада Атлангерева (7:2) и побил кубинца Адриана Лескай Баро (11:3). В финале Замковой сломил сопротивление россиянина Александра Беспушкина (7:4). Самир Магомедов в первом поединке победил россиянина Мурада Даляхеева. Затем Магомедов справился с немцем Таири Букуримом



Андрей Замковой провёл на ринге самые яркие бои турнира, победив своих соперников с заметным преимуществом

(2:1), а в бою за «золото» одолел иранца Эсхана Рузбахани (12:10).

– В finale мне достался непростой соперник, – рассказал Самир Магомедов. – Иранский боксёр – опытный, физически крепкий. Он хотел добиться успеха за счёт своей силы, но я его переиграл. В целом уровень соревнований получился достаточно высоким. Это и неудивительно, ведь турнир памяти Умаханова входит в программу предолимпийской подготовки. Кстати, в прошлом году на этих соревнованиях уже выступали и были тогда вторым. И вот сейчас сделал шаг вперёд.

Роман Вишнёв

СБОРЫ

Сочинские смотрины

Сборная России по сноуборду в параллельных дисциплинах начала на Федоральной базе «Юг-Спорт» в Сочи предсезонный сбор. В состав национальной команды вошла и представительница Центрального спортивного клуба «Локомотив» Светлана Болдыкова.

Вместе с ней будут тренироваться призёр Олимпийских игр в Ванкувере Екатерина Илюхина, обладательница Кубка мира – 2010/11 Екатерина Тудегешева, а также Алёна Заварзина, Алёна Кулешова, Дарья Грозднова и Вероника Колегова. Уже начали работу в Сочи и представители других олимпийских дисциплин сноуборда – хэвбайпа, слоупстайла и борд-кросса.

Главный тренер сборной России по сноуборду Денис Тихомиров рассказал, что на нынешнем сборе предусмотрена поездка в Красную Поляну, где строятся олимпийский сноуборд-парк. Спортсмены и тренеры осмотрят будущую трассу для поворотных дисциплин. В сезоне-2011/12 там запланированы предолимпийские тестовые соревнования – этапы Кубка Европы.

Сергей Владимиров

ТУРНИР

Набирая высоту

Двукратная олимпийская чемпионка в прыжках с шестом Елена Исинбаева стала победительницей международного легкоатлетического турнира в бельгийском Ходен-Зольдере.

Россиянка выиграла соревнования с результатом 4,60 м. Такую же высоту преодолела и немка Каролин Хингст, но Исинбаева опередила её по дополнительным показателям. Елена взяла с первой попытки высоту 4,50 м и 4,60 м, но с рубежом 4,70 м Исинбаева не справилась. Хингст преодолела 4,60 м только с третьей попытки. Немка боролась за победу и пытались взять 4,75 м, но ей такая высота не покорилась. Третье место также заняла представительница Германии Кристина Гадшив (4,50 м).

Виктор Романов

ДЕБЮТ

Победный выезд

«Локомотив» добыл путёвку в 1/8 финала Кубка России



БАСКЕТБОЛ

Сербская подмога

Главным тренером краснодарской команды назначен Божидар Малкович

Знаменитый сербский специалист, также возглавляющий сборную Словении, подписал контракт с краснодарским клубом на три года.

Пост главного тренера «Локомотива-Кубань» оказался вакантным после того, как команду по окончании сезона оставил Кястутис Кемзура. Под его началом железнодорожники выполнили задачи, которые стояли перед клубом, – вошли в четвёрку сильнейших команд Профессиональной баскетбольной лиги и вышли в финал европейского Кубка Вызова. Однако Кемзура, который также является главным тренером сборной Литвы, предпочёл в преддверии чемпионата Европы целиком сосредоточиться на работе с национальной командой.

Новый наставник «Локомотива-Кубань» – один из самых титулованных тренеров Европы. На его счету четыре победы в Кубке европейских чемпионов. Главный кубковый турнир Старого Света Малкович выигрывал с югославской «Югопластикой» в сезонах 1988/89 и 1989/90, с французским «Лиможем» в сезоне 1992/93 и с греческим «Панатинаикосом» в сезоне 1995/96. Также Малкович побеждал в чемпионатах Югославии, Испании, выигрывал Кубки Франции, Югославии и Греции, дважды признавался тренером года в Европе.

«Нам нужен был опытный тренер, знающий, как достичь максимального результата и как построить современную систему работы команды, – рассказал генеральный директор «Локомотива-Кубань» Андрей Ведицев. – При первой же встрече с Божидаром я почувствовал, что этот тренер сочетает в себе все необходимые качества, он готов не только работать с основной командой, но и уделять большое внимание нашей молодёжи».

Сейчас Малкович занят подготовкой сборной Словении к чемпионату Европы. При этом новый главный тренер «Локо» уверен, что это никак не скажется на подготовке клуба к новому сезону. «У нас составлен очень хороший план подготовки, – объяснил Малкович. – Я буду контролировать процесс подготовки команды».

Роман Вишнёв

Пляжный футбол

Золотой песок

Ход ЧЕМПИОНАТА СТРАНЫ подтвердил явное преимущество ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Московский клуб «Локомотив» победил в чемпионате России по пляжному футболу, прошедшем на питерском стадионе «Новая арена». В финале «Локо» переиграл земляков из «Строгино» – 11:8.

Завидную результативность победители продемонстрировали уже на групповом этапе питерского тура, где одолели саратовскую «Дельту» – 5:3, «Майну Виру» из Краснодарского края – 6:2, самарские «Крылья Советов» – 8:2.

В решающем матче «Локо» встретился с принципиальным соперником – клубом «Строгино», которому он уступил лидерство на дебютном, московском этапе чемпионата. Как и ожидалось, поединок стал украшением всего турнира. События менялись с калейдоскопической быстротой. По ходу первого тайма «Локо» дважды уступал «Строгино» – 1:3, 2:4. Во второй трети матча ни одна из команд забитыми мячами не отметилась, а вот заключительный тайм вновь выдался зрелищным и богатым на голы. Более мастеровиту, содержательную игру в нём показали железнодорожники. У победителя встречи четыре мяча провёл сербский легионер Деян Станкович, три – Маджер, по одному – португалец Аллан, Юрий Крашенинников, Антон Шкарин и Дмитрий Шишин.

Итоги турнира «Гудку» прокомментировал вице-президент ПФК «Локомотив» Валерий Колотило:

– Наша команда завоевала второй чемпионский титул подряд. После непродолжительного отдыха девять игроков золотого состава вместе со своим бессменным капитаном, играющим тренером Ильей Леоновым отправятся на сборы национальной команды, где научат подготовку к очередному этапу Евролиги в Гааге.

Владимир Суетин

Отечественный футбол вышел из запланированной календарём «спячки» – в минувшие выходные сыграли матчи 1/16 финала Кубка страны. «Локомотив» выезжал в Красноярск, где провёл первый под руководством нового наставника Жозе Коусейру поединок. Его итог – красивая победа над одним из лидеров первого дивизиона – «Енисеем» – 2:0.

На минувшей неделе железнодорожники наконец-то докумен-плектовали свой тренерский штаб – на помощь португальскому главному тренеру прибыли трое его соотечественников: тренер-аналитик Тьягу Майя, тренер вратарей Витор Сильвешtre и тренер по физподготовке Жозе Эркулану.

Ранее они помогали Коусейру в лиссабонском «Спортиво», а потому есть все основания надеяться, что, прекрасно зная его требования, они готовы к успешной работе.

«Локо» прибыл в Красноярск без приключений, но в самом городе его ждал весьма жаркий приём. Говорят «жаркий», мы подразумеваем не только показатель термометра: в воскресенье, 17 июля температура воздуха зашкаливала за 30. Визит «Локомотива» вызвал в этом сибирском городе настоящий футбольный бум – уже в субботу днём билетов в кассе не было. Добавим к этому, что в день встречи их не оказалось даже у спекулянтов. Несмотря на это, стадион переполненным не был: ответственные службы по соображениям безопасности решили оставить пустыми две трибуны.

Те болельщики, что на арену попали, ничтоже сумняшеся

используя атакующий стиль игры, «Локо» в Красноярске одержал первую победу под руководством Жозе Коусейру

требовали от своих любимцев только победы. И, пожалуй, их вполне можно понять: в чемпионате Футбольной национальной лиги (именно так с недавних пор зовётся первый дивизион) «Енисей» выступает вполне успешно – как правило, демонстрирует симпатичный

атакующий футбол и на сегодня занимает четвёртое место. Подгоняя 16 тысячами болельщиками, игроки «Енисея» со стартовым свистком попытались идти вперёд, однако совсем скоро были, что называется, поставлены на место.

«Енисей» со стартовым свистком

арбитра попытался идти вперёд, но скоро был поставлен на место

Главный тренер «Локо» Жозе Коусейру в спортивном мире известен как поборник атакующего футбола, и его новая команда в атаке сыграла просто превосходно. Сдержав короткий стартовый всплеск активности хозяев поля, москвичи провели один острой выпад, потом второй (завершая их, Дмитрий Сычёв оба раза бил навернику, но на высоте оказался красноярский голкипер). А уже после третьей атаки же

лезинодорожники праздновали два гола выбили хозяев поля из колеи, и по-настоящему прийти в себя они так и не сумели. Конечно же, трибуны не позволили им опускать рук, и игроки «Енисея» по возможности старались атаковать, однако до реальных угроз воротам «Локомотива» не доходило ни в первом, ни во втором таймах. Впрочем, однажды мяч всё-таки мог в них побывать, но на этот раз за москвичей «сыграла» штанга.

«Стоит признать, что победа досталась моей команде в неслажкой борьбе, – после матча Жозе Коусейру был дипломатичен. – Здорово, что уже на первых минутах нам удалось забить два мяча, ведь потом мы сбились обороты, после чего соперникам удалось создать у наших ворот несколько опасных

моментов. Если ты забиваешь два гола, то нужно думать о том, чтобы отличиться и в третий раз – только тогда твоя победа не будет вызывать вопросов. И я очень хотел, чтобы мои ребята вновь забили, но, к сожалению, сделать этого не удалось. Но мы всё-таки победили, и, надеюсь, никто не будет спорить, что за служено».

В свою очередь главный тренер «Енисея» Александр Алфёров посетовал на то, что игре его команды сломало неудачное начало матча: «Мои подопечные сильно волновались, ведь с такими сильными клубами, как «Локомотив», им удаётся встречаться очень редко. Ну а железнодорожники успешно воспользовались».

Соперником «Локо» в 1/8 Кубка страны будет другой представитель Футбольной национальной лиги – «Луч-Энергия» из Владивостока, на своём поле с минимальным счётом 1:0 обыгравший самарские «Крылья Советов». Матч с дальневосточными команда Жозе Коусейру проведёт 21 сентября на родном стадионе в Черкизове.

«Луч» оказался не единственным представителем ФНЛ, кому удалось убрать с пути «старшего брата» из премьер-лиги. В Астрахани местный «Волгарь-Газпром» лишил кубка его действующих обладателей – армейцев (1:0), брянское «Динамо» со счётом 3:1 оставило не удел «Кубань», воронежский «Факел» обыграл «Краснодар» – 2:1, а владимирское «Торпедо» взяло верх над «Спартаком» из Нальчика – 3:0.

Роман Вишнёв
Андрей Мельников

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Благоустроенный дом городского типа.
- Из плодов этого дерева делают курагу и урюк.
- Специалист по лечебному растианию.
- Координатор в житеиском море.
- Основное положение доклада, сообщения.
- Представитель «финского планктона» за рубежом.
- Линейка для «выписывания крендлей» на бумаге.
- Ниша для интимной жизни.
- «Шумелец» из застольной песни.
- Одно из слов, которых не знал «крошка сын».
- И, барыня, и камаринская, и трепак.
- Ткань – бюрократический эквивалент долгого ящика.
- Документ, без которого нынче не лечат.
- «На базар поедешь, Ваня, привези на платье...».
- Советская актриса – пани Катарина в «Кабачке» «13 стульев».
- Кустарная производственная деятельность.
- «Аппарат» для раздвоения личности.

Составил Михаил Сергеев

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Соединение химического элемента с кислородом.
- Построение по росту, рангу, степени важности.
- «Правдин» по деревне.
- Бензин для мопеда, пол-литра для деда, коровам – трава, а для печки – дрова.
- Каждый конкурент Москвы по величине и числу жителей.
- Флотовская полосатая гордость.
- Орех, используемый в производстве ромов и ликёров.
- Ледокол с именем казачьего атамана.
- Ваза для горшка с тюльпаном.
- Наполнение помещения теплом.
- Подходящее дополнение к наручникам.
- Памятник на платке.
- Человек-паук из японских «спецслужб».
- Игра в обруч, который подкидывается и ловится палочкой.
- Город, где установлен памятник знаменитому «ходоку за три моря».

Изобретатель: Александр Репетин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Белков, Анна Заграф

Авторы рубрик: Александр Рубцов (спецкорылья), Марина Волкова (региональный)