

На СЖД создадут транспортно-пересадочные узлы для пассажиров, пользующихся поездами и автобусами

Корпоративная система премирования повысит конкурентоспособность компании на рынке трудовых ресурсов

Кинологи вносят свой вклад в развитие технологий обеспечения транспортной безопасности

Вопрос о том, нужен ли ЕГЭ и как наказывать тех, кто списывает на экзамене, обсуждают читатели «Гудка»

20 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU		Ежедневная	Выходит	Тираж
понедельник	WWW.GUDOK.INFO		транспортная	с 23 декабря	152695
№ 103 (24823)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU		газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Туристический маршрут

Летний отдых невозможно представить без туризма. О необходимости развивать железнодорожный туризм в компании говорится давно, причём за последнее время было запущено или анонсировано сразу несколько проектов. В сентябре 2010 года начал работать международный маршрут Москва – Ницца, весьма привлекательный для путешественников. На прошедшей в начале мая в Мерано (Италия) международной конференции, посвящённой железнодорожному туризму, ОАО «ФПК» заявило о намерении с середины декабря запустить поезд Москва – Париж. Анонсировано появление туристического маршрута до Пекина.

Есть надежда, что подобные проекты можно сделать популярными среди туристов. Тем не менее пока поезда по-прежнему проигрывают конкуренцию автобусам и low cost авиакомпаниям. Если средняя туристическая загрузка авиакомпаний составляет 37%, то на железной дороге эта цифра 3–7% в зависимости от маршрута. Более того, в Интернете, где реклама путешествий есть чуть ли не на каждом сайте, разглядеть предложения железнодорожников непросто, а найти сайт компании «РЖД-Тур» нельзя уже не первую неделю.

Туроператорам, по их отзывам, работать с железной дорогой пока невыгодно. Например, забронировать билеты можно только на общих условиях, то есть за 45 дней. Но турпакет создаётся за полгода до продаж. Поэтому операторы предлагают РЖД как минимум два раза в год проводить тендеры на квоты мест на туристических направлениях. Видимо, упростило бы работу и введение полноценного электронного билета, который застрял в Минфине.

Толчок развитию туризма может дать появление чартерных поездов. Они могут быть востребованы на ряде маршрутов как внутрироссийских, так и международных. Речь идёт в первую очередь о направлениях ночной доступности, например, из Москвы в Санкт-Петербург, Нижний Новгород, а также об экскурсионных турах по Золотому кольцу, поездках в южные регионы. Из зарубежных стран большие перспективы есть у Финляндии, Чехии, стран Балтии. Эксперты уверяют, что спрос на туры может быть весьма стабильным, ведь путешествие на поезде – это выгодно и комфортно.

Цифра дня

771 млрд

руб. – в такую сумму оценивает ОАО «РЖД» потребность в дополнительных инвестициях в проекты, реализация которых необходима в 2012–2015 годах в соответствии с решениями Правительства России. В эту сумму не включены инвестиции, необходимые для оснащения инфраструктуры техническими средствами охраны и создания на дорогах мест для размещения пунктов безопасности.

Блиц

Посадка с плюсом

В Московской области удлинят пригородные пассажирские платформы



Андрей Шарпов, главный инженер Пригородной дирекции Московской железной дороги

– Андрей Александрович, для чего удлинят платформы?

– Пассажиропоток в Московском регионе увеличивается с каждым годом из-за активного строительства в Подмосковье. Автотранспорт не в состоянии вывезти людей на работу и с работы, и увеличение количества вагонов в составе – один из способов решения этой проблемы. Но для этого нужно удлинить платформы.

– Насколько их удлинят и где в первую очередь?

– Чтобы на платформе смог останавливаться 14- или 15-вагонный электропоезд, необходимо удлинить их до 310 м, то есть на 50 м. Работы начнутся там, где есть максимальный пассажиропоток. Это горьковское, белорусское и казанское направления.

– Сложно ли это технически?

– Есть платформы, где проблем не будет: нужно только поставить опоры и положить сверху плиту. А есть такие, которые упираются в пешеходные переходы, в оборудование. Тут будет индивидуальное техническое решение. В этом случае стоимость работ будет выше. Предварительно на удлинение 40 платформ одного направления, а это 50 км от Москвы, потребуется 100 млн руб.

– С 8 июня на ряде направлений МЖД уже начали курсировать 14-вагонные электропоезда, а платформы ещё не удлинити.

Как же происходит высадка и посадка?

– К электропоездам прицепляют резервные вагоны ЭР2Т. Поезда останавливаются там, где безопасная посадка-высадка. На Курском вокзале поезд отправляется не из Горьковских тупиков, с тrestьего перронного пути, останавливается в Новогирееве, Железнодорожном, во Фрязево.

– Что ещё планируется сделать, кроме удлинения платформ?

– Надо рассматривать вопрос об изготовлении дополнительных прицепных вагонов на Демидовском машиностроительном заводе. Сейчас там делают стандартные 11-вагонные электропоезда. Если мы в будущем будем переводить составы на 14- и 15-вагонные, то нужны дополнительные секции для сцепления в подвижной состав. Но это уже отдельная программа.

Беседовала
СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

Форум

Двигатель модернизации

Началась реализация программы создания новых дизелей, инициированной ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

В рамках Петербургского международного экономического форума ЗАО «Трансмашхолдинг» и немецкая компания Tognum AG подписали соглашение о создании совместного предприятия по разработке и производству дизельных двигателей.

Создать новую линейку дизельных двигателей, которые могли бы использоваться в различных секторах экономики, в 2009 году предложил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Инициатива была поддержана правительством, и в результате к сотрудничеству удалось привлечь одного из мировых лидеров дизелестроения – Tognum AG.

Новое соглашение предусматривает создание СП, строительство нового завода под Коломной стоимостью 3,5 млрд руб., а также совместного инженерингового центра, где будут разрабатывать новые модели двигателей.

«Это означает резкий подъём уровня российского дизелестроения, который автома-

Стоимость и технические характеристики новых двигателей уже удовлетворяют заказчиков

тически приведёт к изменению во многих высокотехнологичных отраслях – от транспортного машиностроения до атомной промышленности, – заявил на церемонии подписания вице-премьер Сергей Иванов. – Первый этап соглашения, может быть, не так велик в финансовом отношении, но его основная ценность в том, что нам с помощью ведущей мировой компании удастся разработать новые технологии производства».

Как сообщил председатель совета директоров «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, на новом заводе мощностью до тысячи двигателей в год уже в 2013 году будет произведён первый локомотивный дизель 4000-й серии. «Для РЖД потребуется 200–250 дизелей в год, ещё 30–35 крупных двигателей будет необходимо для Росатома, сейчас формируется заказ для Объединённой судостроительной корпорации, далее, уже на втором этапе, нужны будут дизели для тяжёлой транспортной техники», – говорит Андрей Бокарев.

С учётом второго этапа сумма инвестиций может дойти до \$1 млрд. «В данном случае мы выступаем как потребители продукции, но Владимир Якунин возглавлял рабочую группу по созданию дизельного двигателя нового поколения на локомотивах. И мы задавали те параметры производительности, которые нам нужны, – рассказал «Гудку» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. – Мы будем покупать локомотивы исходя из стоимости их жизненного цикла, и новые дизели из-за своей экономичности и надёжности позволят значительно удешевить этот цикл».

Кроме того, на Санкт-Петербургском экономическом форуме РЖД и Федеральная пассажирская компания подписали соглашение о сотрудничестве и закупке подвижного состава с испанской компанией PATENTES TALGO S.L. Подробнее об этом газета рассказывает на второй странице.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

РЕШЕНИЕ

Чужая работа

Охранять природу следует профильным специалистам

В дорожных дирекциях по управлению движением должны появиться штатные экологи.

К такому выводу пришли участники сетевой школы «Организационно-профилактическая работа по охране труда, пожарной безопасности, природоохранной деятельности в дирекциях управления движением», которая прошла в Екатеринбурге.

Как рассказал начальник службы технической политики Центральной дирекции управления движением Евгений Шаронов, в конце 2010 года Дирекция по управлению движением начала функционировать как полноценная вертикаль.

«И движенцем удалось наладить взаимодействие между различными структурами. Однако открытым остаётся вопрос экологии», – заявил он.

По словам начальника отдела охраны труда и промышленной



ФОТО: ЛЮБКА АНТИПЕНКО

Каждый должен заниматься своим делом

безопасности Центральной дирекции управления движением Светланы Чернавиной, в штате региональных дирекций нет специалистов, которые занимались бы непосредственно природоохранной деятельностью. Ведь при формировании вертикали звено «служба охраны труда и промышленной безопасности» ушло в Дирекцию инфраструк-

туры.

И пока проблемы экологической безопасности и природоохранной деятельности в региональных дирекциях остаются решать собственными силами. Как говорит главный инженер Дальневосточной дирекции Геннадий Матинин, часть задач придётся переложить на плечи станций, автобаз или специализированных предприятий. Однако всей

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Студенты получили поддержку

Российский студенческий союз (РСС) вступился за студентов, которых собираются выгнать из вузов. Скандал разгорелся в Москве, после того как выяснилось, что студенты в одном из образовательных центров сдавали ЕГЭ по математике вместо школьников. Их задержала полиция. В Рособрандзоре заявили, что результаты ЕГЭ будут аннулированы, а организаторы оштрафованы. Министр образования и науки Андрей Фурсенко отметил, что уличённые студенты будут отчислены из вузов. «Как бы мне не было жалко ребят», – добавил он. В РСС считают, что вина студентов не доказана. «Причина нарушения правил проведения ЕГЭ – коррупция в структурах, отвечающих за их организацию, и провал в образовательной политике», – говорится в заявлении РСС.

Окно в Европу – из Волгограда

Вчера было открыто регулярное авиасообщение по маршруту Волгоград – Мюнхен – Волгоград. Вице-губернатор области Юрий Коваль отметил, что за границу местные авиакомпании летали и раньше, но большей частью на курорты и нерегулярно. «Регулярного международного рейса не было 15 лет. Развитие сети прямых и трансферных маршрутов из Волгограда востребовано и деловыми кругами, и туристами, желающими посетить не только Германию, но и другие страны Евросоюза, не делая крюк в Москве», – заявил Коваль. Он напомнил, что Германия занимает 4-е место в общем объёме товарооборота Волгоградской области с зарубежными странами. В 2010 году он увеличился на 22% и составил \$230 млн.

Образец для науки

Европейский союз передал России штамм кишечной палочки, вызванной редкой бактерией Escherichia coli. Как заявил вчера руководитель Роспотребнадзора Геннадий Онищенко, отправленный из лаборатории Евросоюза в Риме штамм будет доставлен в научный центр Российской санитарной службы в Оболенске. «Когда получаешь информацию об инфекции на основании собственных научных исследований, то можно изучить её свойства и предпринять меры по профилактике», – сказал Онищенко.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

подготовительной работой, конкурсами на выбор подрядчика, расчётом бюджета, необходимого для природоохранной деятельности, всё равно занимается дирекция. Но в её штате нет инженера-эколога, и его функции выполняет инженер по охране труда. В подразделениях дирекции этими вопросами на своём уровне занимаются технологи, экономисты, главные инженеры, инженеры отдела станций и отдела специальных перевозок.

«Они и без того загружены, а тут на них ложатся ещё дополнительные и несвойственные функции. При этом контролирующие органы тщательно проверяют нашу деятельность. С января было уже две проверки, обошлось без штрафов. Но в прошлом году таких проверок было восемь, и две из них закончились санкциями», – отметил Геннадий Матинин.

> Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Без тормозов

На регулируемом, обслуживаемом дежурным переезде 92-го км перегона Петьярви – Громово Октябрьской дороги грузовик въехал в хвостовой вагон пригородного электропоезда сообщением Санкт-Петербург – Кузнечное. У лесовоза Volvo-380 отказали тормоза. Водителю удалось объехать впереди стоявшие машины, опущенные шлагбаумы и поднятые плиты устройств заграждения переезда. Инцидент случился 18 июня. В результате ДТП произошёл сход хвостового вагона электропоезда. Два последних вагона были отцеплены. Остальной состав с пассажирами отправился на станцию назначения – Кузнечное. Жертв и пострадавших нет.

До столицы через Иркутск

В Бурятии открылся новый железнодорожный маршрут, который соединил Северобайкальск со столицей республики – Улан-Удэ. Поезд будет курсировать круглогодично по нечётным числам через Иркутск. Время в пути составит 18 часов. Ранее северные районы Бурятии с Улан-Удэ связывали местные авиатрассы и зимник по льду Байкала. По информации министерства транспорта Бурятии, маршрут введён по многочисленным просьбам жителей.

Персонала станет больше

Дальневосточная дорога в этом году планирует принять на работу более 3,1 тыс. человек – на тысячу больше, чем в предыдущем. Это связано с планируемым ростом объёмов перевозок. Основную потребность будут составлять машинисты локомотивов и их помощники (693 человека), монтеры пути (493), осмотрщики вагонов и слесари по ремонту подвижного состава (499), электромонтеры контактной сети и электромеханики СЦБ (500). Сегодня в производственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в границах Дальневосточной дороги, включая структурные подразделения территориальных филиалов РЖД, заняты 75 тыс. человек. В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» потребуются увеличение численности не менее чем на 20%.

Огонь в тоннеле

В Норвегии сгорел пассажирский поезд. ЧП произошло на горном перевале, в тоннеле. Огонь вспыхнул всего в нескольких метрах от состава, следовавшего из Бергена в Осло. Машинист успел вовремя эвакуировать людей – более 250 человек.

Готовят смену

Воспитанники Сафоновского, Гагаринского, Кардымовского и Шаталовского интернатов Смоленской области познакомились с работой Малой Московской железной дороги в Кратове. Юные смоляне также приняли участие в «Весёлых стартах» в лагере отдыха «Кратово» и побывали на экскурсии по Москве. Благотворительную акцию организовали Московская дорога, областная администрация и благотворительный фонд «Расправь крылья».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

Чужая работа

>Начало | 1

По его подсчётам, для качественного выполнения работы в сфере охраны окружающей среды только в Дальневосточной дирекции по управлению движением нужны 12 экологов, для чего необходимо увеличить зарплатный фонд на 6,5 млн руб. Подводя итоги школы, Евгений Шаронов отметил, что экологи нужны любому хозяйствующему субъекту. Ориентировочно понадобится по одному специалисту в региональные дирекции управления движением и в центры организации работ железнодорожных станций – итого 81 специалист. А вывозом твёрдых бытовых отходов со станций было бы целесообразно заниматься одной организации. Предположительно – дистанции гражданских сооружений. «Вопрос этот, безусловно, надо решать. Самое главное – у нас уже появилось понимание, кто чем должен заниматься», – считает он.

БЕРА МОРОЗОВА,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Услуга

Два в одном

Вокзалы возьмут на себя дополнительные функции



На вокзалах Рыбинск и Ярославль-Московский Северной дороги будут созданы транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) для комплексного обслуживания пассажиров, едущих поездами и автобусами.

Здание вокзала Рыбинск, построенное в 1905 году, будет отреставрировано и реконструировано. В нём разместят железнодорожные кассы пригородного сообщения и кассы автовокзала. Кассы же дальнего сообщения будут работать в соседнем новом здании, которое было построено на первом этапе реконструкции вокзального комплекса и сейчас выполняет все функции закрытого на ремонт старого здания. Со стороны привокзальной площади обустроят подъезды и стоянки пригородных автобусов.

Как рассказал главный инженер Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов Владимир Коростов, пассажиры, подъехавшие к вокзалу на автобусе, смогут

Вокзал Ярославль-Московский будет обслуживать пассажиров и поездов, и автобусов

быстро купить билет на поезд, а те, кто прибыл поездом, получат возможность здесь же пересесть в автобус. В перерыве между поездками люди смогут отдохнуть в зале ожидания, комнатах длительного отдыха или досуговом центре, перекусить в торговых точках быстрого питания.

Проект ТПУ проходит государственную экспертизу, строительномонтажные работы планируется начать в следующем году. В его реализации должны принять участие администрация Ярославской области и Рыбинский муниципалитет, за которыми закреплено благоустройство привокзальной площади: разбивка газонов, реконструкция освещения, организация движения автотранспорта вдоль вокзала. Предварительная договорённость ОАО «РЖД» с регионом достигнута, однако процент долевого участия в финансировании проекта пока не утверждён.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЯРОСЛАВЛЬ

Технология

Обошлись без кувалды

Повреждения на кузовах полувагонов можно исправлять при помощи гидравлики

В вагонном ремонтном депо Карталы внедрили механизированную установку правки нижней обвязки кузова полувагона.

Для восстановления повреждений здесь применили устройство, состоящее из гидроцилиндра с двумя насадками – скобой и рычагом. «Если деформация небольшая, то на повреждённую часть устанавливается скоба, представляющая собой неподвижную плиту. При значительных повреждениях на дефектный участок надевается рычаг, который состоит из втулки, спаренных швеллеров и усиленного уголка. Оба приспособления приводятся в действие гидравлической установкой», – пояснил автор идеи, мастер производственного участка по ремонту и обслуживанию машин и механизмов депо Карталы Артём Слатвинский.

Сейчас на правку нижней обвязки кузова полувагона затрачивается 5–7 минут, тогда как прежде этот процесс занимал до полу-

часного отдела депо Ирина Суханова, ручной метод на этой операции, где инструментом были молоток и кувалда, заложен по стандарту в технологическом процессе. Неисправный участок нагревали газорезом и подбивали, что требовало немало усилий. «Для вагонных депо эта работа остаётся очень трудоёмкой. Тем более что едва ли не половина полувагонов самого эксплуатируемого подвижного состава приходит в ремонт с повреждённой нижней обвязкой. Механизировав процесс, мы получили экономии времени простоя полувагонов, что в последующем уменьшит себестоимость ремонта», – подчеркнул начальник Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов Сергей Кочергин.

Изобретение Артёма Слатвинского стало победным в смотре-конкурсе «Идея ОАО «РЖД» – 2011». В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя» оно заняло первое место.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЧЕЛЯБИНСК

Проект

Книга по миру

Железнодорожников мотивируют к чтению

Научно-техническая библиотека Западно-Сибирской дороги запустила проект, направленный на популяризацию технической литературы.

На сайте Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек в этом году появится раздел, который позволит упорядочить процесс буккроссинга. Его принцип таков: прочитал – отдай другому. Иными словами, человек оставляет прочитанную книгу в общественном месте, чтобы другой смог также её прочитать. Чтобы отследитьхождение книг по миру, используются специальные сайты в Интернете.

На Западно-Сибирской первые шаги в этом направлении были сделаны в 2009 году. Пилотный проект был реализован

Контракт

Испанский вариант

Новые поезда сократят пассажирам время в пути



Особое устройство позволяет Talgo переходить с колеи на колею без остановки, лишь сбавив скорость

Семь двадцативагонных поездов с автоматическим изменением ширины используемой колеи компания PATENTES TALGO S.L. поставит ОАО «ФПК».

Соответствующий контракт подписали вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор ОАО «ФПК» Михаил Акулов и президент совета директоров PATENTES TALGO S.L. Карлос-Мария де Паласио Ориоль в рамках Петербургского международного экономического форума.

Планируется, что поезда Talgo будут курсировать в направлениях Москва – Киев и Москва – Берлин. Между российской и украинской столицами время в пути следования будет сокращено с 13 до 7 часов (на 6 часов) за счёт большей скорости прохождения кривых малого радиуса и благодаря системе наклона кузова испанского поезда. На маршруте Москва – Берлин время в пути сократится с 27 до 18 часов (на 9 часов) также

благодаря особому механизму, позволяющему составу поезда переходить с отечественной колеи на европейскую без остановки. Таким образом, за счёт технических особенностей поездов Talgo и проведения процедур погранично-таможенного контроля в пути следования пассажиры получат возможность быстрее добраться до пункта назначения.

Также в рамках экономического форума президент компании ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Карлос-Мария де Паласио Ориоль подписали соглашение о научно-техническом сотрудничестве, предусматривающее совместную работу в области разработки, изготовления, эксплуатации и технического обслуживания, гармонизации нормативной базы высокоскоростного подвижного состава, подвижного состава нового поколения и инфраструктуры. В рамках соглашения будет создана совместная рабочая группа.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Услуги

ПТЭ

ООО Издательство «Техинформ» принимает заказы на тиражирование

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены 28 января 2011 г.)

Тел./факс: (499) 724-22-48
Моб.: (910) 467-74-10
E-mail: ak-tv@yandex.ru

РЕКЛАМА

Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД»

– это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

УСЛУГА

Поезд по-соседски

В СТОЛИЦУ РЕСПУБЛИКИ Пассажиры попадут без пересадок

В ЧУВАШИИ И МОРДОВИИ пригородная компания «Содружество» восстановила закрытый пять лет назад маршрут Канаш – Саранск через Алатырь и Красный Узел.

Поезд проходит по густонаселённым районам двух республик, автодорогами небогатых. И вновь даёт возможность жителям северо-востока Мордовии попасть без пересадки в столицу республики.

– Все эти годы пассажирам из этой части региона и из Чувашии приходилось по пути в Саранск делать обязательную пересадку на станции Красный Узел. Мы получали немало писем с просьбой пустить прямой поезд. Теперь с самого края Мордовии до столицы можно доехать за два с половиной часа, – говорит исполнительный директор компании «Содружество» Вахит Кулиев.

Работающий все эти годы на участке Канаш – Красный Узел единственный пригородный поезд уходит утром. Новый поезд отправляется в середине дня. 270-километровый путь состав проходит примерно за шесть часов и прибывает в Саранск вечером. Назад он возвращается тут же и позволяет в поздние часы или ночью вернуться домой тем, кого дела в столице Мордовии больше не задерживают.

– Мы остро нуждаемся в поезде на Саранск, – сказала глава ушаковской сельской администрации Атяшевского района Мордовии Галина Галкина. – Автобусом ехать значительно дольше, с пересадками. А у многих в Саранске учатся дети, люди ездят туда в больницу, за покупками...

В конце зимы в Мордовии пронёсся слух о том, что единственный поезд между Алатырем и Красным Узлом вот-вот отменят. И жители Ушаковки послали во многие инстанции, в том числе в «Гудок», письмо с просьбой, чтобы этого не делали.

– Источник слуха мне не понятен, – говорит Вахит Кулиев. – Лишать людей единственного пригородного поезда никто не собирался. Думали о другом: чтобы сделать на этом участке с лета ещё один поезд, причём по более длинному маршруту. Письмо только подтвердило, что замысел правильный и пассажиры его ждут.

Николай Морохин Мордовия

Конкурс

Хотели как лучше

Условия для единственного претендента



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛПАКОВ

НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ КОМПАНИЯ ORLEN LIETUVA (ПРИНАДЛЕЖИТ ПОЛЬСКОМУ НЕФТЕХИМИЧЕСКОМУ КОНЦЕРНУ PKN ORLEN) СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ ПОВТОРНОГО ТЕНДЕРА НА ЗАКУПКУ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ LIETUVOS GELEŽINKELIAI («ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», LG). НЕСМОТЯ НА СМЯГЧЁННЫЕ УСЛОВИЯ КОНКУРСА, ДРУГИХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ПОБЕДУ НЕ ОКАЗАЛОСЬ.

Примерная стоимость заказа составляет 260 млн литов (около \$108,6 млн). По словам главного специалиста по связям с общественностью LG Видмантаса Гудаса, договор с Orlen Lietuva будет подписан в конце июня – начале июля этого года. Срок действия документа – один год с возможностью его продления ещё на год.

Ранее «Гудок» сообщал, что решение LG организовать повторный тендер на поставку дизельного топлива было связано с низкой активностью участников предыдущего, про-

Конкурс LG на поставку топлива оказался безальтернативным

водившегося несколько месяцев назад. Тогда железнодорожное предприятие получило предложения от двух компаний: Jump и той же Orlen Lietuva. Однако при заполнении тендерных документов обе компании допустили формальные ошибки, в связи с чем конкурс был признан несостоявшимся. В результате с Orlen Lietuva был заключён контракт сроком на три месяца до проведения новых тендерных процедур.

Чтобы повысить конкуренцию среди участников нового международного конкурса, LG смягчила ряд его условий. Что привело к обратному результату, лишив Orlen Lietuva всесторонней конкуренции.

Между тем экономический аналитик банка DnB NORD Group Екатерина Рояка считает, что автоматическая победа компании была предсказуема. «Во-первых, Orlen Lietuva – крупное предприятие с сильными

позициями на рынке. Это отличает её от более мелких, которые изначально планировали участвовать в тендере LG, но, изучив новые требования, сочли их недостаточно рентабельными, – говорит эксперт. – К тому же сейчас, при экономическом росте и активизации транспортных компаний в Литве, у них появилось больше возможностей работать на менее крупных проектах».

Также стоит отметить, что в европейских СМИ в последние годы активно обсуждается возможная продажа Orlen Lietuva, в частности российским и литовским инвесторам. Одна из предположительных причин этому – конфликт польского концерна с компанией LG, о котором «Гудок» также ранее сообщал.

«Такой поворот событий вполне возможен, – полагает Екатерина Рояка. – Сейчас Orlen Lietuva показывает хорошие результаты по доходности, что в принципе может привести к тому, что его захотят продать».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Безопасность

Огонь на дальнем подступе

Железнодорожные пожарные могут оказать помощь спасателям и полиции

Пожарные поезда Красноярской магистрали готовы в любой момент приступить к ликвидации лесных пожаров.

Как рассказал «Гудку» заместитель директора филиала по пожарнотехнической части – главный инспектор по пожарному надзору на КрЖД Фёдор Юстус, это связано с тем, что в Красноярском крае продолжает сохраняться чрезвычайная ситуация с лесными пожарами.

Сейчас на территории края зафиксировано 160 очагов возгорания. От огня пострадало более 17 тыс. гектаров леса.

Наиболее сложная обстановка в северных территориях Красноярского края – в Богучанском и Кежемском районах.

– Эти районы расположены в 200–300 км от железной дороги.

Тем не менее пожарные поезда магистрали находятся в полной боевой готовности и готовы выехать на место, – отметил Фёдор Юстус.

Кроме того, под особый контроль на КрЖД взяты станции – Решоты, Чунояр и Лесосибирск. Здесь тайга вплотную подходит к железной дороге, а кроме того, идёт активная погрузка древесины. Сейчас на этих станциях круглосуточно дежурят пожарные поезда и усиленные наряды огнеборцев.

– Если в обычные дни караул состоит из 5–6 человек, то сейчас количество сотрудников удвоено, – поясняет главный инспектор. – Кроме того, в этом году мы заключили договор с Агентством лесной отрасли края, согласно которому будем оказывать помощь в тушении лесных пожаров. Но пока необходи-

мости в привлечении специалистов железной дороги нет.

Сейчас на ликвидации пожаров в Красноярском крае задействовано более 3 тыс. человек. Это сотрудники полиции и спасатели. И если понадобится, железнодорожные пожарные в течение нескольких часов смогут мобилизовать более 200 специалистов.

Кроме того, пожарные поезда, а их на магистрали 14, можно будет использовать не только как средство для тушения огня, но и как мобильный пункт для заправки пожарных автомобилей водой.

– Если резервуар автомобиля вмещает в себя лишь два кубометра воды, то цистерны поезда в 70 раз больше – 150 куб. м., – отметил Фёдор Юстус.

Олеся Мизинко, соб. корр. «Гудка» Красноярск

Назначения

Кирилл Воронин возглавил ОАО «ТД РЖД»

С ЕГО ИЗБРАНИЕМ руководство ОАО «РЖД» связывает надежды на укрепление позиций компании на международном рынке



ФОТО: ОАО «ТД РЖД»

Кирилл Воронин, генеральный директор компании ОАО «ТД РЖД»

РЕШЕНИЕМ Совета директоров Открытого акционерного общества «Торговый дом РЖД» от 17 июня 2011 г. генеральным директором компании избран Кирилл Борисович Воронин.

Кирилл Воронин родился в Москве в 1969 году. В 1995 году окончил Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова по специальности «Журналистика», а в 2005 году получил степень «Мастера делового администрирования» (MBA) того же университета. В 1995–2002 годах работал в различных структурах массовой информации. В 2002–2008 годах на руководящих должностях в ООО «ИНКОМ 97». С 2008 года возглавлял управление по координации международных проектов за рубежом департамента международных связей ОАО «РЖД», а с 2009 года работал исполнительным директором ОАО «Зарубежстройтехнология», в котором также возглавлял Совет директоров. Свободно владеет английским языком. Женат, имеет дочь.

По словам Председателя Совета директоров ОАО «ТД РЖД» Сергея Ор-

лова, с избранием на должность Генерального директора Кирилла Воронина руководство ОАО «РЖД» связывает надежды на дальнейшее динамичное развитие всех стратегических направлений бизнеса отраслевой торговой компании, но прежде всего – на укрепление её позиций на международных рынках, расширение географии присутствия на «пространстве 1520», увеличение её доли в экспорте и импорте промышленной продукции для нужд железнодорожной отрасли.

ОАО «ТД РЖД» продолжит системную работу в сфере организации централизованного материально-технического снабжения компаний холдинга ОАО «РЖД», поставок подвижного состава, а также заготовки и реализации лома чёрных и цветных металлов.

ЕКАТЕРИНА БОРИСОВА

Телефончик не оставите?

Получите 200 рублей на Вашу карту ТрансКредитБанка.*



обновите номер мобильного телефона через банкомат (прочие операции -> актуализация)

оплатите покупки картой ТрансКредитБанка на общую сумму от 2000 рублей



ТрансКредитБанк Банк, с которым по пути

8 800 200 8222 | www.tcb.ru Узнайте больше. Звонок по России бесплатный

* Акция проводится с 10.06 по 30.06 2011 года. Подробности на сайте www.tcb.ru/200 ОАО «ТрансКредитБанк». Генеральная лицензия Банка России №2142 от 13.07.2005 г.

Планы

Человеческий фактор

Дефицит кадров заставляет совершенствовать методы управления



ФОТО: ТАМАРА ГОРБАТОВА

Повысить конкурентоспособность компании на рынке трудовых ресурсов призваны корпоративная система премирования, внедрение единых принципов расчёта и начисления заработной платы, гарантии соблюдения законодательства.

В настоящее время, как было отмечено на прошедшем в Саратове сетевом совещании, посвящённом проблемам эффективности методов оплаты труда, заработная плата работников ОАО «РЖД» на 47% превышает уровень заработной платы в промышленности России, а темп роста за три месяца текущего года составил 2,8% против 0,5% в целом по стране. В 70 регионах из 73, где есть железная дорога, заработная плата работников отрасли выше, чем в промышленности. Однако в апреле и мае в некоторых регионах темп роста зарплат в промышленности сравнялся и даже превысил рост зарплат в РЖД. Это заставляет компанию задуматься о способах конкурентировать на региональных рынках труда.

«После кризиса высокоэффективные предприятия акцентируют внимание на материальной мотивации своего персонала ещё больше и серьёзнее, — отмечает вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. — Достойная заработная плата — сегодня самое важное, и любая погрешность в этой сфере может нам обойтись очень дорого».

А как выясняется, ошибки сегодня случаются.

«На фоне развивающегося дефицита трудовых ресурсов и борьбы за кадры, которая в последующие годы будет выражаться в «соревновании» систем мотивации и оплаты труда, мы допускаем снижения реального, с учётом инфляции, уровня оплаты труда в структурных подразделениях филиалов и у отдельных групп работников. Так, на нескольких дорогах снизилась реальная зарплата локомотивных бригад дирекций тяги, работников текущего содержания пути, электромехаников СЦБ», — констатирует начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Слесари по ремонту подвижного состава — одни из кандидатов на присвоение классных званий

Некоторые дороги выделились падением реальной заработной платы у электромонтеров контактной сети, на других обиженными оказались работники технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов. «Однако снижение зарплат даже у одного работника — сигнал к детальному рассмотрению причин, если же речь идёт о целой группе — это тревожный сигнал, свидетельствующий или о снижении эффективности труда или об управленческих ошибках», — уверен Сергей Саратов.

Разработанные руководством компании и департаментом мероприятия призваны переломить негативную тенденцию. Так, согласно принятой концепции оплаты труда работников организаций, входящих в холдинг «РЖД», все компании и струк-

Разницу в зарплате планируется устранять за счёт зональных надбавок

туры, доля участия РЖД в уставном капитале которых составляет более 50%, будут соблюдать единые принципы оплаты по единым стандартам.

«Это значит, что в некоторых дочерних обществах холдинга потребуется перестройка действующей системы оплаты труда, после чего зарплата в коллективах не будет отставать от установленных размеров в компании, а минимальная — от МРОТ в РФ. Сейчас такие случаи бывают», — поясняет начальник отдела департамента по организации, оплате и мотивации труда Андрей Тихомиров.

В 2011 году будет также пересмотрено Положение о корпоративной системе оплаты труда, для того чтобы расширить мотивационные возможности начальников функциональных филиалов. Это будет

касаться регулирования заработной платы в тех областях и районах, где у компании неблагоприятное положение на рынках труда. Особое внимание будет уделяться изучению социально-экономического развития регионов и уровню заработной платы работников ведущих профессий и должностей в промышленности.

Разницу в зарплате планируется устранять за счёт зональных надбавок. «Например, в I квартале этого года в Волгограде зарплата у железнодорожников в 1,3 раза выше, чем в промышленности, а в Астрахани уровень одинаковый. Согласно новым правилам мы должны предоставить зональную надбавку, чтобы иметь в регионе более высокий уровень зарплат. Кроме того, мы будем собирать подробную информацию по каждой дефицитной специальности», — говорит начальник службы организации и оплаты труда Приволжской магистрали Наталья Грачёва.

Изменится и положение о присвоении классных званий. Если раньше они автоматически пролонгировались, то теперь необходимо будет ежегодно подтверждать свой статус классного специалиста производственными показателями.

«Зато перечень должностей и профессий, которым присваиваются классные звания, расширится за счёт внесения в него новых кандидатов: бригадиров по текущему содержанию и ремонту пути, электромонтеров дистанций электроснабжения и слесарей по ремонту подвижного состава. Увеличится и сам размер надбавок с сегодняшних 20% до 30% от тарифной части зарплат», — говорит Андрей Тихомиров.

Продолжит совершенствоваться и трёхуровневая система премирования. До конца июня полностью завершится переход на неё.

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Саратов

Перспективы

Единый представитель

К местным властям ищут особые подходы



ФОТО: ИРИНА БЕЛОВА

Региональные власти хотят работать на местах с единым железнодорожным представительством, а не с массой дирекций и дочерних обществ ОАО «РЖД». А железнодорожники надеются на защиту своих интересов собственными депутатами законодательных собраний.

Отстаивать интересы компании на местном уровне должны железнодорожники-депутаты

в обмен на такое участие. Однако для этого начальнику дороги необходимы оперативные фонды, которые можно пустить на благотворительность.

«Не спешите с таким взаимозачётом, — не согласился начальник департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» Виктор Ребец. — Многие привыкли думать, что железнодорожные больницы, детские сады и школы — это нечто само собой разумеющееся. Однако это проявление повышенной социальной ответственности ОАО «РЖД». Иногда властям перед тем, как просить у нас денег, стоит вспомнить, что мы выполняем часть их социальных функций. Эти затраты вполне могли бы лежать бременем на региональных и муниципальных бюджетах».

Помочь отстоять интересы компании на местном уровне должны железнодорожники-депутаты Законодательных собраний. «Нам не хватает людей, которые бы отстаивали интересы компании на региональном уровне. Те времена, когда участие железнодорожников в выборах не приветствовалось, давно прошли», — отметил Виктор Ребец.

Свои люди в местных законодательных органах могли бы решить и проблему налоговых льгот. Сегодня, по словам заместителя начальника Октябрьской дороги Павла Пруцева, существуют два способа их получения. Это региональные законы о поддержке инвестиционной деятельности и федеральный закон о налогах и сборах. Практика показывает, что получить господдержку инвестиционного проекта сложнее, чем налоговые льготы. Однако в регионах разнятся нормативные акты по инвестиционным проектам. «Положительным примером может служить Ленинградская область, где законодательство унифицировано. Благодаря этому в прошлом году удалось сэкономить 427 млн руб.», — рассказал Павел Пруцев.

Аналогичная ситуация была и в Карелии, где железнодорожные предприятия были включены в список получателей льгот по налогу на прибыль. Это позволило сэкономить больше 130 млн руб. Но сейчас карельский бюджет испытывает нехватку средств, и льготы железнодорожникам отменили.

Были отмечены на совещании и собственные недостатки.

«Мы не можем добиться поддержки от регионов просто потому, что у нас департамент не хочет сменить титул на протяжённым объектам. Это касается строительства вторых путей на одном из участков нашей дороги, который проходит по территории двух субъектов Федерации», — рассказал заместитель начальника Свердловской дороги Пётр Эсаулов. — Если разделить этот проект на бумаге, то каждый из регионов готов оказать поддержку своей части».

Сергей Михалёв,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Перевозки

Общение с просвещением

Прямой диалог с пассажирами укрепляет имидж

Компания «Экспресс-пригород» провела очередной «День пассажира». В этой акции участвовал корреспондент «Гудка».

Тесное общение железнодорожников с клиентами помогает им лучше понять друг друга, а значит, и улучшать качество обслуживания. Мне удалось убедиться в этом воочию, после того как я побывал в одной из поездок в «День пассажира».

Мои попутчиками в электропоезде западного направления — от Новосибирска до Кургата — были заместитель генерального директора ОАО «Экспресс-пригород» по пассажирским перевозкам Константин Руденко и начальник отдела маркетинга Кирилл Музалевский.

Едва мы развернули и укрепили на стенке вагона красочный баннер, призывающий принять участие в акции, во время которой можно получить квалифицированный ответ на любой интересующий вопрос, как сразу привлекли внимание пассажиров. Поезд ещё не тронулся, а к нам за раскладной столик уже подседа пожилая женщина.

— Любовь Михеева, тоже трудилась на железной дороге, в вагонном хозяйстве, — коротко



ФОТО: ИРИНА БЕЛОВА

Поездки в «Дни пассажира» полезны для перевозчика и его клиентов

представилась она и перешла к существу вопроса. — Хочу узнать: почему уменьшилось количество электричек на запад? Стало так неудобно ездить в город. Соглашусь, перерыв в три с половиной часа — это очень много.

Бывшей коллеге ответил Константин Руденко:

— По статистике, этот вопрос самый популярный среди пассажиров и вполне справедливый. Однако надо понять и перевозчиков, которым на рынке транспортных услуг надо добиваться наибольшей эффективности. Другими словами, приходится оптимизировать количество электропоездов. Второй год под-

ряд график движения электропоездов определяет областная Минтранс, исходя из востребованности и объёма бюджетных средств. Однако мы рассматриваем все предложения пассажиров и передаём в министерство транспорта.

Пассажирка Тамара Бухтиль коснулась, пожалуй, самой животрепещущей темы, касающейся пригородных перевозок. Конечно же, речь шла о «зайцах».

— Я всё понимаю, вы с ними активно боретесь, — сетовала женщина. — Но ведь билеты проверяют по пять раз за поездку! Невозможно вздремнуть, как раньше.

Кирилл Музалевский объяснил ей, что это вынужденная мера, без которой невозможно свести число безбилетников к минимуму. Приведённые им цифры прозвучали вполне убедительно: если в 2007 году доля «зайцев» составляла 10–15%, то по итогам прошлого года, когда контроль над безбилетниками ужесточили, она снизилась до 3–5%.

Каменщик Иван Сытов свой вопрос задал без всяких предисловий:

— А почему это билет стоит 20 руб., а штраф — 100 руб.? Не согласен. Да и незаконно это. — «Зайцем» пытаетесь ездить? — улыбаясь, спросил Константин Руденко.

— Всегда обилечиваюсь, но мало ли что! Бывает, просто не успеваешь купить впопыхах.

Между тем сбор за оформление проездного документа непосредственно в электропоезде установлен именно в размере 100 руб. Законность этой услуги «Экспресс-пригорода» подтверждена решением федерального суда общей юрисдикции Железнодорожного района Новосибирска 10 сентября 2008 года. От пассажиров эта информация не скрыта. С ней можно ознакомиться здесь же, в вагоне, где висит красочный плакат.

Впрочем, каменщик Сытов продолжал возмущаться:

— Смотрите: вошёл я в электричку, у которой восемь вагонов, и не могу сесть на лавку. Зачем два вагона «откусили»? Давайте ваш телефон, завтра поеду в переполненный электропоезде и специально позвоню вам.

Телефон возмущённому пассажиру дали. В компании считают, что такая «обратная связь» позволяет повысить качество услуг и укрепить имидж пригородной компании. В конечном счёте от этого выиграет весь холдинг.

Владимир Павлов,
соб. корр. «Гудка»
Новосибирск

ВЕРНЫЙ ХОД

Наиболее значимым положительным эффектом создания Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ТСК) стало укрепление позиций на рынке оказания терминально-складских услуг, а также привлечение дополнительных грузов и части потребителей с других видов транспорта.

Задачи

Комплексная услуга

Дирекция планирует создать «сухие» порты



В ближайшее время дирекция обновит грузовой автопарк

С 2011 по 2012 год в практику Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом должна быть внедрена комплексная терминально-складская услуга, учитывающая потребности регионального рынка.

Это будет сделано в рамках реализации «Концепции реформирования дирекций по управлению ТСК железных дорог – филиалов РЖД».

Актуальной остаётся задача по увеличению объёмов грузопереработки и предоставляемых услуг. Необходимо обеспечить рост выручки от их предоставления, а также увеличение доли ТСК на рынке терминально-складских услуг страны до 6%.

В центре внимания дирекции в текущем году остаётся работа по привлечению дополнительных грузопотоков, в том числе путём переориентации грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт (до 9%).

Особое значение в 2011–2012 годах придаётся воссозданию городских товарных станций (ГТС), созданию «сухих» портов, а также разработке и реализации планов по расширению присутствия на ряде железнодорожных пограничных переходов и их обустройству.

Направления дальнейшего развития будут заложены в «Концепции создания терминально-логистических центров на территории России», которая будет вынесена на рассмотрение совета директоров.

Между тем в дирекции считают целесообразным задействовать малоиспользуемые площади терминально-складского комплекса под строительство низкотемпературных складов. В настоящее время в стране ощущается значительный дефицит таких складов, особенно в привязке к железнодорожной инфраструктуре, что приводит к снижению объёма грузопереработки скоропорта, поступающего железнодорожным транспортом. Между тем сегмент замороженных продуктов в структуре продовольственного рынка России значителен и составляет 16–17%.

В связи с тем, что ежегодный рост контейнерных перевозок в отрасли прогнозируется на уровне 12%, а расчётный рост объёмов контейнерных грузов – на уровне 15%, дирекции необходимо закупить в 2011–2013 годах 550 единиц автотранспорта. Новая техника необходима и для замены изношенных машин. Эта задача будет реализована в рамках инвестиционной программы дирекции на 2011 год.

Справка «Гудка»

По данным дирекции, за 5 месяцев 2011 года среднесуточная выгрузка превысила установленный план на 8 вагонов в сутки, составив 100,4%. В общесетевой выгрузке доля дирекции достигла 3,7%. Превышен на 3% и среднесуточный план погрузки.

К аналогичному периоду прошлого года погрузка увеличилась на 87 вагонов, или на 8%. В общесетевой погрузке доля дирекции составила 2%.

По оперативным сведениям, за 5 месяцев при плане 43,58 млн тонн объём грузопереработки средствами региональных дирекций по управлению ТСК в целом по сети составил 45,54 млн тонн, что на 4,5% выше плана и на 17,3% выше уровня прошлого года.

Сергей Хронопуло, начальник дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД»



ФОТО: ИРИНА ШИТЕДИНО

Достигнутые в прошлом и текущем годах результаты работы Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ТСК) – филиала ОАО «РЖД» позволяют говорить о правильном выборе направления его развития.

По итогам 2010 года плановые показатели, установленные ОАО «РЖД», выполнены дирекцией полностью. Объём погрузочно-разгрузочных работ, реализуемых региональными дирекциями по управлению ТСК, составил 109 млн тонн, что на 6% выше плана, а прирост грузопереработки к аналогичному периоду 2009 года достиг порядка 25%.

Эффективность деятельности Центральной дирекции удалось повысить за счёт проведения комплекса мероприятий организационного характера по снижению издержек производства и повышения доходности работ и услуг. По объёмным показателям ТСК практически вышел на уровень, соответствующий докризисному периоду работы, что позволило нивелировать влияние экономического кризиса.

Решение о создании Центральной дирекции по управлению ТСК как вертикали по управлению региональными дирекциями было принято советом директоров компании 30 октября 2009 года. Производственно-финансовая деятельность началась в IV квартале прошлого года. Реформирование ТСК осуществляется в целях привлечения грузов на железные дороги, роста объёмов перевозок ОАО «РЖД» и, как следствие, повышения доходов компании от оказания услуг, а также для увеличения эффективности управления ТСК и укрепления его конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках. В рамках процесса реформирования комплекса предусмотрены два этапа. На первом, подготовительном – в течение 2010–2012 годов – дирекция формируется как филиал ОАО «РЖД», второй этап подразумевает создание дочернего общества ОАО «РЖД» (2013–2015 годы).

В общем объёме погрузочно-разгрузочные работы, выполненные для сторонних организаций, занимают порядка 67% (прирост к 2009 году – 32%), а работы, связанные с эксплуатационными нуждами (сортировка контейнеров в пути следования и погрузка-выгрузка для структурных подразделений ОАО «РЖД»), – более 33%.

Особое внимание уделяется разработке процедур и регламенту взаимодействия



ФОТО: СЕРГЕЙ МАШОВ

Реформирование ТСК осуществляется в целях привлечения грузов на железные дороги

дирекции с другими подразделениями и «дочками» ОАО «РЖД», поскольку от степени этого во многом зависит эффективность работы дирекции.

Стоит отметить, что для встраивания производственных процессов ТСК ОАО «РЖД» в рыночную среду, усиления клиентоориентированности требуется знание рынка, что возможно достичь только путём его систематического исследования. Без такого знания невозможно определить приоритетные потребительские сегменты рынка, разрабатывать и продвигать наиболее востребованные услуги, а также невозможна организация эффективных каналов сбыта и проведение гибкой ценовой политики.

В связи с этим Центральной дирекцией ведётся работа по созданию в структуре Службы развития коммерческой деятельности исследовательской группы, а в региональных дирекциях предусматривается соответствующая структурная единица. Их задача – проведение исследований рынка, в первую очередь регионального, что позволит ТСК оперативно реагировать на изменения рыночной конъюнктуры.

На основании обобщения информации, полученной в установленном порядке из регионов, будут разрабатываться ассортиментная, ценовая и рекламная политика

Центральной дирекции, программы продвижения её услуг на соответствующих рынках.

Анализ деятельности региональных дирекций по предоставлению терминально-складских услуг за 2008–2010 годы показал, что в номенклатуре большинства из них пока ещё отсутствует ряд услуг, востребованных сегодня на рынке. Для большинства региональных дирекций недоступно оказание не только нестандартных сервисов, как, например, предоставление погрузочно-разгрузочных работ в комплексе с широким

тура ОАО «РЖД», высоким уровнем износа его основных фондов и рядом других причин. Восполнение этого пробела – одно из необходимых условий, без которого ТСК не сможет успешно конкурировать на рынке. Внедрение комплексной услуги в практику большинства региональных дирекций приведёт к росту доходности ТСК.

Не менее важная задача для последовательного встраивания в рыночную среду – оптимизация соотношения цены и качества предоставляемых услуг. Несмотря на то что возможности органов управления ТСК проводить гибкую ценовую политику принципиально ограничены государствен-

Внедрение комплексной услуги приведёт к росту доходности терминально-складского комплекса

спектром дополнительных услуг, но и ряд стандартных, таких как перевозка грузов, обеспечение специфических условий их хранения, обработка тарно-штучных грузов. Между тем эти услуги пользуются на рынке наибольшим спросом и, согласно прогнозам, их востребованность будет расти.

Однако главный изъян – отсутствие комплексной терминально-складской услуги, интегрированной в перевозочный процесс, а также сервиса, организованного по принципу «одного окна». Такая ситуация в регионах обусловлена низким классом объектов терминально-складской инфраструк-

ным тарифным регулированием, тем не менее региональные дирекции могут и должны применять дифференцированный подход к формированию и изменению цен на услуги, регулировать их в известном диапазоне не ниже уровня рентабельности. Наряду с этим в условиях ограниченных возможностей влияния на формирование и изменение цен в рамках единой ценовой политики возрастает значимость мер, направленных на повышение качества услуг, предоставляемых региональными дирекциями для решения проблемы оптимизации соотношения цены и качества сервиса.

Технологии

Снижая издержки

Участие в работе по организации контрейлерных перевозок идёт полным ходом

В Европе контрейлерные перевозки стали компромиссом между участниками транспортного рынка – автоперевозчиками и железнодорожниками. У России в этом отношении всё ещё впереди.

Издержки на автомобильные перевозки постоянно возрастают: растут цены на бензин, дорожает труд водителей, увеличиваются нагрузки на сеть автодорог, обостряется экологическая обстановка. Для нашей страны эти факторы также становятся всё более актуальными.

Как заявлял ранее президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, на «пространстве 1520» технология контрейлерных перевозок может быть успешно реализована, но для этого необходимо усовершенствовать нормативно-правовую базу и тарифную политику, обеспечить модернизацию подвижного состава и терминально-складского хозяйства, создать благоприятные условия для привлечения инвестиций.

Уже в этом году планируется провести опытную перевозку по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва на базе платформы производства Финляндии. В данном проекте Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом принимает непосредственное участие. Её специалисты с конца прошлого года ведут работу по изучению вариантов генеральной схемы организации контрейлерного сообщения на «пространстве 1520».

По словам первого заместителя начальника Центральной дирекции по управлению ТСК Владимира Ильина, проведено



ФОТО: ИРИНА

обследование мест погрузки-выгрузки на грузовых площадках по маршрутам движения и на станциях. Выявлены возможности инфраструктуры дирекции и обозначены проблемные вопросы по организации начальных и конечных операций при обслуживании контрейлерных поездов. Разработаны предлагаемые схемы маршрута следования с перечнем технических устройств на них: Москва – Хельсинки, Санкт-Петербург – Красноярск, Санкт-Петербург – Сочи, Новосибирск – Уссурийск, Новосибирск – Николаев, Москва – Вена и ряд других.

Из предложенных вариантов курсирования контрейлерных поездов дирекция готова предложить услуги на станциях, открытых для этих целей, – оказывать услуги таможенных постов, складов временного хранения, зон таможенного контроля. А также предоставлять автомо-

России ещё предстоит освоить контрейлерный опыт Европы

билльные тягачи, погрузочно-выгрузочные платформы, козловые краны. Однако для этого необходимы укрепление производственной базы и разработка новых технологий (в зависимости от местных условий) переработки грузопотока. Инвестиционной программой дирекции на 2011 год предусмотрено, в частности, обновление автопарка и развитие под нужды проекта технологии контрейлерных перевозок.

Также в задачи по данному проекту входит оценка и расчёт общей стоимости перевозки для введения в неё сквозной ставки на оказание услуг Центральной дирекцией. Необходимо рассмотреть вопрос о реконструкции и капитальном ремонте открытых, боковых и повышенных

платформ для работы с контрейлерными поездами на территории станций: Великие Луки (ОЖД), Чита, Сковородино (ЗабЖД), Уссурийск (ДВЖД), Лихая, Краснодар (СКЖД). Требуется также внести соответствующие изменения в технологический процесс станций с учётом обслуживания контрейлерных поездов.

Для дальнейшего продвижения в развитии технологий в 2011-м и последующие годы планируется определить порядок и форматы взаимодействия с государственными регуляторами по работе с контрейлерными поездами, курсирующими на сети железных дорог России, стран СНГ и Евросоюза. На основе результатов опытных поездок будет принято решение о целесообразности внедрения и развития контрейлерных перевозок в обозримой перспективе.

При проведении гибкой тарифной политики, нацеленной на удовлетворение потребностей грузовладельцев и грузоперевозчиков, показатели проекта резко улучшаются. Существенно влияет на эффективность проекта организации контрейлерных перевозок и государственная поддержка. Для реализации проекта предполагается разработка программы мероприятий по реализации Концепции развития контрейлерных перевозок на «пространстве 1520», определение ответственных исполнителей, источников и необходимых объёмов финансирования исходя из условий ввода в эксплуатацию пилотных линий в четвёртом квартале 2013 года.

Полосу подготовила
Альбина Булатова

ФЕЛЬЕТОН

В Москву, в Москву

Уж не знаю, граждане, как с драматургией, но с самодеятельностью у нас всё очень хорошо получается. Даже на железных дорогах, где народное творчество в производственных делах строго настрого запрещается. Даже карается законом.

Но страна-то огромная. Пока до надлежащих мест, скрипя параграфами, дотянется строгий перст закона – глядь, а там уже ещё что-нибудь набрандахлыстили. Или, того хуже, перешурупили, недопрострогали, а то и законтрогаили.

Нет, что касается классических законов Джоуля – Ленца или Периодической системы элементов Менделеева, отдельные граждане самодеятельностью увлечены не особенно, поскольку своим скромным интеллектом до великого пока не дотянулись. Они больше интересуются, как бы хоть по мелочам, но эффективно и модернизационно нагадить окружающим.

Намедни повод для такого интересного вывода дала нам Оксана Егорова из посёлка Ангоя, что в Северобайкальском районе Бурятии. «Мой муж Егоров Сергей работает в Новоуоянской дистанции пути бригадиром пути. Его контора находится от нашего посёлка на расстоянии 60 км, и попасть туда можно только поездом».

А случилось вот что. Месяц назад муж написал заявление на получение обычной справки о доходах, называется эта форма справки 2НДФЛ. Бумагу заявителя попутно увёз в контору мастер пути. В приёмной заявление приняли, но через неделю выяснилось, что автор не написал, для чего понадобилась справка. Написали и об этом. Но ещё через неделю в конторе потребовали обозначить, за какой период нужна справка. Указали. Прошла ещё неделя. Оказалось, не указали данные паспорта. И это сделали. И каждый раз заявитель с женой бегали и искали, кто повезёт поездом очередное заявление. «В итоге последний вариант вообще утерли. Пришлось писать заново, но и там нашли какую-то ошибку и вернули», – жалуется Егорова.

Любопытное письмоце, правда?

Но как же узнать, что это за проклятая справка с таким трудным, прямо-таки детдомовским характером? Делать нечего – звоню приятно: выручай, мол, гибнет семья бригадира пути! А он и говорит неприятным, строгим голосом: «Эта справка требу-

ется, как правило, для покупки чего-нибудь в кредит». И добавляет с некоторой издёвкой: «Например, виллы на Мальдивских островах». Тут-то я и допёр, в чём дело: вредность!

«Гудок»-то поначалу направил письмо Оксаны Егоровой по инстанции: на Восточно-Сибирскую дорогу. Откуда строгим металлическим голосом колёсной пары отзывел замначальника Дирекции инфраструктуры С.Старцев, описавший подробнейшим образом всю инструкцию технологического процесса подготовки и выдачи справки. Состоит она из многочисленных параграфов, пунктов и подпунктов продвижения бумаги из кабинета в кабинет, от стола к столу до заветной подписи ответственного лица. Кстати, в ответе подчёркивается, что объявление о порядке оформления заявления размещено в административном здании дистанции на двери группы учёта. Мол, приезжайте, соискатели справок, изучайте.... И наконец: «К заместителю начальника Новоуоянской дистанции пути М.А.Гладышевой применено дисциплинарное взыскание».

Вот она, виновница, которая «не выполнила телеграфное указание замначальника дороги А.А.Анчугина № 799 от 14.01.11 года в части инструкции: «на основании принятого заявления специалист по управлению персоналом оформляет запрос по установленной форме, указанной в приложении № 5 к регламентам, и направляет в группу обслуживания Восточно-Сибирской ОЦОР». Также она признана виновной в том, что «не подготовила заявление приняли, но через неделю выяснилось, что автор не написал, для чего понадобилась справка. Написали и об этом. Но ещё через неделю в конторе потребовали обозначить, за какой период нужна справка. Указали. Прошла ещё неделя. Оказалось, не указали данные паспорта. И это сделали. И каждый раз заявитель с женой бегали и искали, кто повезёт поездом очередное заявление. «В итоге последний вариант вообще утерли. Пришлось писать заново, но и там нашли какую-то ошибку и вернули», – жалуется Егорова.

Классика жанра! Осталось добавить только ещё один, главный регламент: «оставь надежды, всяк сюда входящий». Что, не нравится? Тогда читайте Чехова (см. заголовок)...

Напомним: справка семье Егоровых понадобилась для покупки в кредит. А получила она от заботливой администрации, как говорится, по полной казённой форме, причём все сразу, без рассрочки.

Виктор Ильин

РАЗЪЯСНЕНИЕ

В награду за безопасность

Лучшего определит комиссия

– Уважаемая редакция, очень хотелось бы на страницах газеты получить разъяснение по поводу выплаты ежегодного вознаграждения за обеспечение безопасности движения поездов. По какому принципу оно выплачивается, каким категориям работников ОАО «РЖД» положено, кто принимает решение, кому выдают данное вознаграждение?

Максим Иванченко

– Вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов выплачивается в компании в соответствии с положением № 1857р, утверждённым 24 ноября 2005 года.

Право на него имеют представители ведущих должностей и профессий, включённых в перечень категорий работников, для которых предусмотрена выплата данного вознаграждения. Для ознакомления с ним следует обратиться к инженеру по организации и нормированию труда подразделения, в котором вы работаете, или в службу организации и оплаты труда железной дороги.

Вознаграждение выплачивается при условии обязательного выполнения работниками всех пунктов, предусмотренных по-

ложением по обеспечению безопасности движения поездов. При отборе достойных вознаграждения оценивается личный вклад в улучшение показателей и надёжности работы технических средств, обнаружение и оперативное устранение отклонений в работе этих средств, которые угрожали безопасному пропуску поездов, предотвращение случаев нарушений безопасности движения с тяжёлыми последствиями.

Принимаются во внимание стаж безупречной работы на железнодорожном транспорте, посещение занятий технической учёбы, повышение квалификации, участие в наставничестве и работе общественных инспекций по безопасности движения поездов.

СЕРГЕЙ ДАНИЛОВ, первый заместитель начальника департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД»

ТРУДНАЯ СЛУЖБА

Рог с наркотиком

ОБЕСПЕЧИВАТЬ ПРАВОПОРЯДОК НА ТРАНСПОРТЕ ПОМОГАЮТ СОБАКИ



ФОТО: АЛЕКСИ АНУШИН

О РАБОТЕ СЛУЖЕБНО-РАЗЫСКНЫХ СОБАК СУЩЕСТВУЕТ ЦЕЛЫЙ РЯД МИФОВ. В ТЕЛЕСЕРИАЛЕ «ВОЗВРАЩЕНИЕ МУХТАРА» ОДНА И ТА ЖЕ СЛУЖЕБНАЯ СОБАКА ПО СЛЕДАМ НАХОДИТ ПРЕСТУПНИКОВ, ОБНАРУЖИВАЕТ НАРКОТИКИ, ОРУЖИЕ, ТРУПЫ И ДАЖЕ ДЕНЕЖНЫЕ КУПЮРЫ. НО ЗНАКОМСТВО С РАБОТОЙ КИНОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ МВД РОССИИ ПО ЦЕНТРАЛЬНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ ЭТИ МИФЫ РАЗВЕИВАЕТ.

На деле каждая служебно-разыскная собака специализируется на раскрытии определённого вида преступлений. Причём, чтобы натаскать четвероногого помощника, например, на поиск наркотиков, «подсаживать» на зелье его не надо. «Если пользоваться этой логикой, то собаку, специализирующуюся на поиске взрывчатки, надо кормить тротилом, но при этом не забывать выдергивать чеку из её пасти», – говорит начальник Центра кинологической службы Управления на транспорте МВД России по ЦФО Юрий Кошценко.

Другой миф связан с тем, что служебно-разыскные собаки должны быть внушительных размеров, как немецкая овчарка, ротвейлер или лабрадор. Но в последние годы в кинологической службе вырос спрос на небольших и так называемых нестандартных собак.

Бывшему старшему научному сотруднику ныне упразднённого Экспертно-криминалистического центра МВД России Климу Сулимову удалось скрестить шакала с Северного Кавказа, обладающего острым нюхом, и выносливую северную лайку. На выведение новой породы ушло 25 лет. Новую породу собак называют шакало-лайками, или просто «шалайками». По словам Клима, его питомцы обладают поисковыми качествами, которые домашние животные уже утратили. Нюх шакало-лаек в 50 раз тоньше, чем у других собак. Это позволило внедрить новые технологии в обеспечение безопасности на транспорте. С помощью специального приспособления, похожего на пылесос, берутся запахи из различных частей одного транспортного средства или помещения и помещаются в ёмкости. В них есть мембрана, разработанная с помощью нанотехнологий, позволяющая надолго удерживать

Сотрудники кинологического центра со своими питомцами

запах. Затем эти ёмкости с запахами предлагают понюхать шалайкам, которые находятся в полицейской машине. Если те определяют в них запах наркотика, взрывчатки или оружия, то полицейские совершают более детальную проверку. Такая технология не создаёт неудобств пассажирам и бережёт рецепторы собаки от излишних воздействий. Этот метод уже активно внедряется в аэропортах в зоне международных авиарейсов. Сейчас ведутся переговоры о применении шалаек для обеспечения безопасности поездов «Сапсан».

Если бы создатели фильма «Возвращение Мухтара» провели перед съёмкой кастинг среди собак, то, скорее всего, они были бы удивлены, что грозой наркоманов стал маленький русский спаниель по кличке Аля. Её хо-

лярно проверяют станции по пути следования высокоскоростных поездов «Сапсан». «Я неоднократно был свидетелем того, как наркокурьер, увидев кинолога с собакой на перроне вокзала, начинал заметно нервничать. В некоторых случаях преступники бросали свой багаж и убегали», – рассказывает заместитель начальника Центра кинологической службы Александр Пономарёв.

Считается, что увеличение количества служебно-разыскных собак позволит повысить безопасность на транспорте. Поэтому было решено выделить средства на приобретение дополнительно 5,5 тыс. четвероногих стражей порядка. Но дело в том, что вклад собак в раскрытие преступлений составляет всего 20%. А 80% – заслуга кинолога. При этом зарплата специалистов, работающих в столице, невелика – до 18 тыс. руб., в других регионах ещё меньше – 8 тыс. руб. В Москов-

Государство выделило средства на закупку для Управления на транспорте МВД России 70 собак. Но ведь собака без человека не работает

зайка – кинолог Ирина Мальцева не чаёт души в своей питомице. Послужной список Али столь внушительен, что ему можно позавидовать. Как-то она нашла наркотики там, где никто бы не догадался искать. В багажном отделении Павелецкого вокзала в чей-то сумке лежали... обыкновенные коровьи рога. Просеивание ничего не дало. Оказалось, преступники вычищали рога, забивали в них наркотики, а потом заливали их жиром. Аля обнаружила зелье. Такое впечатление, что эта собака обладает не только острым обонянием, но и смекалкой. Ибо, как ещё объяснить то, что однажды она нашла два пистолета в дне ведра, наполненного смесью воды и солянки?

Кинологи Управления на транспорте МВД России по ЦФО несут службу в парках отстоя поездов дальнего следования, на вокзалах, в аэропортах и речных портах не только Московского транспортного узла, но и всего Центрального федерального округа. Они регу-

ском метрополитене, где создали собственную кинологическую службу, платят намного больше – свыше 40 тыс. руб. Как вы думаете, куда пойдут опытные кинологи? «Государство выделило средства на закупку для Управления на транспорте МВД России по ЦФО 70 собак. Но никто не думает, что собака без человека не работает», – говорит Юрий Кошценко.

По его мнению, частично решить проблему обеспечения специалистами Московского транспортного узла можно за счёт специалистов из регионов. Но для этого нужно дать им хотя бы 30 мест в железнодорожных общежитиях. Кроме того, ОАО «РЖД» выделяет ЧОПам средства на проверку своих объектов. Кинологи Управления на транспорте МВД России могли делать это более эффективно. И тем самым лучше защищать железные дороги от угроз преступного посягательства.

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Без работы не останутся

СЛУЖИ О ЗАКРЫТИИ БАГАЖНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ ОКАЗАЛИСЬ ПРЕУВЕЛИЧЕННЫМИ



ФОТО: ТАРАС ОРИНДОВ

– Мы – приёмсдатчики Красноярской дороги, ветки Красноярск – Абакан. Нас фактически уже предупредили, что с октября на дороге хотят оставить всего пять отделений по багажным операциям. Мы обеспокоены этими разговорами. Ведь станции наши очень маленькие, люди буквально привязаны к железке: большинство из нас здесь работают, получают зарплату, содержат за счёт этого семьи. Других средств к существованию у нас нет. Если закроют багажные отделения, мы окажемся на улице без работы.

На АБАКАНСКОЙ ВЕТКЕ СОХРАНЯТ ПРИЁМСДАТЧИКОВ БАГАЖА

Очень надеемся, что руководство компании найдёт наиболее оптимальные варианты решения нашей проблемы. Владимир Дмитриев

– ОАО «ФПК» регулярно проводит мониторинг аналитических данных производственно-финансовой деятельности, по результатам которого разрабатываются различные мероприятия по сокращению эксплуатационных расходов каждого багажного отделения Красноярского участка.

В том числе рассматривались варианты по закрытию багажных отделений. Однако администрация Федеральной пассажирской компании понимает социальные последствия подобных решений. В связи с этим сообщаем, что в настоящее время утверждённых решений о закрытии багажных отделений нет.

ЕВГЕНИЙ ФРАНК, начальник Красноярского железнодорожного агентства Енисейского филиала ОАО «ФПК»

Благодарность

Мальчишки поставили пятёрку проводникам

Юные баскетболисты из Березников остались довольны обслуживанием

ОБРАЩАЮСЬ К ВАМ ПО ПУРЧЕНИЮ ДЕТСКОЙ КОМАНДЫ БАСКЕТБОЛИСТОВ, РОДИТЕЛЕЙ, ВРАЧЕЙ И ТРЕНЕРОВ КУЛЬТУРНОСПОРТИВНОГО ЦЕНТРА «Азот» из Пермского края. 4 июня мы возвращались домой поездом № 494 Новороссийск – Пермь из Анапы, где проходил Всероссийский детский фестиваль по баскетболу. И с первых же минут были приятно удивлены чутким отношением поездной бригады.

Возить детей, особенно когда их целая команда (29 мальчиков 9–10 лет), непросто. А тут ещё позднее время посадки. Мальчишки засыпали буквально на ходу. И, надо отдать должное проводникам, они постарались быстро рассадить ребят по купе, выдали бельё, помогли заправить постель и уложить детей. Проверив все документы, пожелали спокойной ночи и приятного пути.

Особых слов признания заслуживает наша проводница Екатерина Сергеевна Назарова. Всегда аккуратная и подтянутая, неизменно вежливая и улыбающаяся, она сразу же завоевала расположение ребят, которые говорили, что им попался

лучший проводник. Это ли не самая высокая оценка профессиональной деятельности?!

На протяжении всего пути Екатерина Сергеевна постоянно что-то чистила, подметала, мыла, одним словом, наводила порядок, не забывая при этом предлагать чай, кофе, сладости и сообщая попутно о приближении станций, времени стоянок, подсаживала, где что можно купить.

Дети были очень довольны, мы, взрослые, признательны за помощь, терпение и доброжелательность к нашим питомцам со стороны персонала поезда. Хочется отметить и начальника поезда Людмилу Ивановну Ушакову. Только у хорошего руководителя может быть такой спянный, профессиональный коллектив.

Теперь мечтаем, что и в следующей поездке нам попадётся такая же хорошая бригада.

Надеемся, что наше письмо не останется без внимания и люди, работающие добросовестно, будут оценены руководством по достоинству.

Михаил Пресняков, тренер КСЦ «Азот» и его команда Березники

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Пакет с экологией

ДЕПУТАТЫ НЕ ЗНАЮТ, КАК БОРОТЬСЯ С ПОЛИЭТИЛЕНОВЫМ МУСОРОМ

ПАРЛАМЕНТАРИИ ОБРАТИЛИСЬ К УЧЁНЫМ И ЭКСПЕРТНОМУ СООБЩЕСТВУ С ПРИЗЫВОМ ПОУЧАСТВОВАТЬ В РАЗРАБОТКЕ ЗАКОНОПРОЕКТА, КАСАЮЩЕГОСЯ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫХ ПАКЕТОВ.

В 20 странах мира уже приняты специальные законы по ограничению использования пластиковых пакетов. В Италии, Индии, Китае, Бангладеш и некоторых штатах США они вообще запрещены. Правительства этих стран в полной мере осознают угрозу экологической катастрофы от синтетического мусора.

У нас экологи большей частью озабочены состоянием рек и природоохранных зон. Между тем, по оценке председателя подкомитета Госдумы по экологии Владимира Мединского, ежегодно в России от ядов, которые выделяет пластик при разложении, гибнут несколько десятков тысяч животных. «Полиэтиленовый пакет – это маленькая Фукусима, и срок его разложения в земле составляет, по разным оценкам, от ста пятидесяти до тысячи лет», – отметил он.

Масштаб опасности по всей стране оценить сложно из-за отсутствия статистики, но только в Москве ежегодно на мусорные полигоны их вывозится до 500 тыс. тонн. В основном это обычные бытовые пакеты, которые даром или за бесценок можно получить в любом супермаркете.

Как считает депутат, назрела необходимость ограничить использование пластиковой упаковки на законодательном уровне. И подкомитет готов до конца весенней сессии подготовить проект, который одобрит общество. Но здесь возникают сложности.

По мнению председателя Союза потребителей России Петра Шелища, решить проблему быстро не получится: «Это задача на годы, которая требует специальной программы и привлечения серьёзных специалистов к этой теме».

Эксперт предлагает ввести административные меры, которые дадут быстрый эффект. К примеру, закладывать в стоимость полиэтиленовых пакетов средства на их утилизацию. Другой вариант – вернуться к доброй советской традиции сбора утильсырья. «Если за пакеты будут отдавать залоговую цену, как это было в Советском Союзе со стеклотарой, то, возможно, ситуация улучшится», – сказал он. Правда, в числе сборщиков, скорее всего, будут только пожилые и малоимущие граждане, которые нуждаются даже в таком источнике дохода. И о массовом поступлении полиэтилена на переработку и утилизацию в этом случае вряд ли приходится говорить.

Как считают в российском отделении Всемирного фонда дикой природы (WWF), российские потребители, особенно жители крупных городов, морально уже готовы к изменениям. При этом руководитель службы информации Ольга Пегова также уверена, что рубить с плеча здесь нельзя. «Отказаться от пластиковых пакетов – это разумный шаг, но его надо продумать,



ФОТО: ИТАР-ТАСС

чтобы не получилось как с энергоэффективными лампочками, которые никто не знает куда сдавать и как утилизировать», – говорит она.

В качестве примера эксперты приводят торговую сеть «Билла», первой на российском рынке (ещё в 2008 году) перешедшей на платные полиэтиленовые пакеты. «Поначалу мы столкнулись с негативным отношением покупателей, – рассказал генеральный директор сети «Билла» Димитар Пешев. – Пришлось инвестировать серьёзные средства на разъяснительные рекламные компании, люди поняли это и бумажную упаковку теперь воспринимают нормально. А уже через год также начали действовать и другие торговые сети. В результате за это время потребление полиэтиленовых пакетов по нашим предприятиям снизилось почти в 10 раз – с 40 млн в год до 5,7 млн».

Однако ведущий инженер производственной экологической лаборатории северного направления Центра охраны окружающей среды Октябрьской дороги Игорь Чехонин считает, что в регионах ситуация с сознательностью сложнее. «У нас в Петрозаводске инициатива властей сортировать мусор не прижилась. Население её приняло в штыки – к этому нужно приучать не один год», – рассказал он «Гудку».

По его мнению, нужно проводить серьёзную разъяснительную работу о том, что нельзя недооценивать угрозу полиэтиленового мусора. Из-за длительного про-

РОССИЯНЕ ПОКА НЕ ПРИВЫКЛИ СОРТИРОВАТЬ МУСОР

цесса разложения пакетов непригодным является не только грунт, в котором они «похоронены», но и воздух, вода в непосредственной близости. «Самый лучший вариант – это по примеру многих стран полностью заменить полиэтиленовые пакеты на бумажные, – говорит Игорь Чехонин. – Второе направление – работа с торговыми сетями, которые бесплатной упаковкой привлекают клиентов. Нужно, чтобы пластиковые и бумажные пакеты по цене были равнозначны».

А вот с этим-то как раз будет непросто. Как пояснил Максим Рогожков, генеральный директор группы компаний «Оптиком», которая выпускает пакеты и поставляет их в сети, себестоимость стандартного упак-

очного «мешка» с ручками – 50–60 копеек, а крафт-пакета из бумаги такого же размера – 10–12 руб. И ценовое преимущество всегда будет превалировать: за последние 10 лет потребление полиэтилена в России выросло более чем в 2,5 раза. Изготавливать упаковочную продукцию из вторсырья на 30–40% дешевле, чем из первичного. «Но у нас в стране некоторые производители даже гордятся тем, что полиэтиленовые пакеты сделаны из экологически чистого первичного сырья!» – говорит он.

Переломить ситуацию, изменить сознание производителей и потребителей собираются депутаты Госдумы. Вот только пока не знают как, потому и обратились к обществу, предупреждая, что иначе страна утонет в полиэтиленовом мусоре.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Справка «Гудка»

По данным комитета ООН по охране природы, полиэтиленовые отходы ежегодно становятся причиной смерти 1 млн птиц, сотни тысяч морских млекопитающих и неисчислимого количества рыб.

Ключевые компоненты в их производстве – невозобновляемые и ограниченные природные ресурсы, то есть нефть и природный газ. На производство пакетов тратится 4% мирового объёма добычи нефти. Лёгкие полиэтиленовые пакеты уносятся ветром, забивая ливневые стоки, попадают в водные объекты, забивают желоба и канализацию, препятствуя стоку дождевой воды по подземным системам коммуникаций. Результаты морских исследовательских экспедиций доказывают, что четвёртая часть водной поверхности покрыта плавающим пластиковым мусором. А мусорные острова в Тихом океане на 90% состоят из пластика, общая масса которого в шесть раз превышает массу естественного планктона.

ИНИЦИАТИВА

Земли хватит на всех

МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ДОМ



ФОТО: АНДРЕЙ ЖУКОВ

ЗА ТРЕТЬЕГО РЕБЁНКА УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНУТ ДАВАТЬ БЕСПЛАТНЫЕ ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ.

Президент Дмитрий Медведев подписал закон, дающий право многодетным семьям на бесплатное приобретение земли под строительство жилых домов и дач. Как говорится в документе, граждане с тремя и более детьми имеют право приобрести бесплатно, в том числе для индивидуального жилищного строительства, без торгов и предварительного согласования находящиеся в государственной или муниципальной собственности земельные участки.

Поправки в Земельный кодекс и закон «О содействии развитию жилищного строительства» разрешают безвозмездную передачу земельных участков, находящихся в федеральной и региональной собствен-

ДЕТЯМ НУЖЕН ПРОСТОР

ности, в муниципальную собственность. А местные власти уже будут раздавать земли многодетным семьям. Размеры этих участков будут установлены документами регионов.

Сам закон о бесплатной земле для многодетных семей вступит в силу сразу после его официального опубликования, которое может произойти уже на этой неделе.

Депутат Госдумы от Ивановской области, член комитета по охране здоровья Татьяна Яковлева заявила «Гудку», что выделение земельных участков за третьего ребёнка поможет решить демографические проблемы, особенно в условиях нехватки бюджетных средств. «Каким бы ни был дополнительный регион, земля там всегда есть», – уверена она.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

НОВУ-ХАУ

Молекулы на страже

ПЬЯНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ ПРОСВЕТАТ ЛАЗЕРОМ

МВД ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА ДОРОГАХ УНИКАЛЬНЫЕ СПЕЦСРЕДСТВА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ.

На вооружение сотрудников ГИБДД в ближайшее время поступят так называемые алколазеры, которые определяют наличие паров алкоголя в движущемся автомобиле. «Это позволит осуществлять потенциальный отбор опасных участников дорожного движения», – заявил замминистра внутренних дел Сергей Герасимов на брифинге в Киеве.

Прибор сможет определять пары алкоголя в машинах, двигающихся со скоростью до 120 км/ч. Сигнал опасности от алколазера будет поступать на пост ГИБДД. Инспекторы остановят подозрительный автомобиль. Возможно, пьяным окажется не водитель, а пассажир, но дополнительная проверка не помешает, полагает замглавы МВД.

Сергей Герасимов отметил, что алколазер – это уникальная российская разработка, не имеющая аналогов в мире. На создание прибора государство ещё в 2010 году выделило 24,6 млн руб. Испытания проходят приборы двух модификаций – стационарные и мобильные (в форме ручного радара). Пред-



ФОТО: WWW.PHOTOXPRESS.RU

– Лазерный луч достигает этой молекулы и рассеивается. По обратному сигналу можно вычислить спектральную линию молекулы алкоголя».

Между тем водители опасаются введения лазерных алкотестеров. Это связано в первую очередь с недавними происшествиями на воздушном транспорте, когда хулиганы лазерным лучом ослепляли пилотов самолётов. В этом году Росавиация зафиксировала 30 попыток ослепления экипажей лайнеров лазером. Наибольшее число хулиганов действуют в районе столичных аэропортов Шереметьево и Внуково, а также возле аэропорта Ростова-на-Дону. Евгений Латуш отметил, что лазерная указка способна ослепить человека. Что касается лазерного алкотестера, то, по словам учёного, он не будет опасен для глаз водителей и пассажиров. Они даже не заметят, что их «просвечивают».

«Если пилотов специально слепили лазером, действующим в зелёной области спектра, то алколазер является источником излучения в дальней инфракрасной области, не видной человеческому глазу, да и мощность у него небольшая», – сказал Евгений Латуш.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Вопрос ДНЯ

Как наказывать выпускников, списывающих на ЕГЭ? И следует ли менять экзаменационную систему?

Александр Карпунин, ОПЕРАТОР ДЕФЕКТоскопной тележки Дубининской дистанции пути:

– Когда я учился, тоже списывали. Но, прежде чем списать, надо было подготовить шпаргалки, а пока их строчишь, большую часть уже и освоишь. И вообще, старая система экзаменов была куда более щадящей для детей. Ведь сейчас, по сути, эти баллы определяют их дальнейшую судьбу. Пока они не узнают, сколько набрали баллов, не могут определиться, куда идти учиться.

Марина Царёва, ЗАВЕДУЮЩАЯ ДЕТСКИМ САДОМ № 167 НА СТАНЦИИ ТАЙГА:

– Видимо, будет справедливо предоставить школьникам ещё один шанс: пересдать экзамен, однако в более, так сказать, «суровых» условиях. Ведь всем понятно, что такое испытание представляет собой серьёзную психологическую нагрузку. А на пороге взрослой жизни главное – не потерять веру в себя. Учителей, которые не препятствуют списыванию, штрафовать излишне, но общественное порицание вынести не помешает. Старая система поступления в вуз была близка к совершенству. Живое общение преподавателя и абитуриента компьютером не заменить. Не зря ведь говорят, что с его появлением шахматы потеряли свою привлекательность.

Дмитрий Герасимов, НАЧАЛЬНИК ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ЗЛАТОУСТ:

– В этом году моя семья осознала, что такое ЕГЭ: дочка заканчивала одиннадцатый класс. Согласиться с такой формой проверки знаний трудно, она слишком напряжённа для детей. ЕГЭ себя не оправдал. Но и к старым экзаменам возвращаться тоже не следует, хотя прежде при поступлении в институт были положительные моменты. Например, разные потоки. Была возможность попробовать свои силы дважды. А списывание на экзаменах никогда не приветствовалось.

Алексей Шустов, ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ХИЛОК:

– Не надо допускать, чтобы они списывали. Педагогов, что позволяют списать, имеет смысл штрафовать. Родителей штрафовать не за что. Они ни при чём. У меня шестеро детей, и если меня оштрафуют, причинную сумму придётся заплатить. А если недобросовестный школьник за этим делом попался, можно его результаты признать действительными. ЕГЭ – это нервотрёпка и для учителей, и для родителей, и для учеников. Тесты вообще необъективны. Галочку поставили наугад, и всё. У школьников не развиваются мышление, почерк и речь. ЕГЭ надо отменить!

Ольга Власова, ЗАМНАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ СВЖД:

– В целом ЕГЭ как форма проверки знаний у выпускников школ и абитуриентов вузов имеет право на существование. Но есть масса лазеек, которыми пользуются нечестные на руку люди, например, за школьника сдаёт экзамен другой человек. Естественно, если ученик списывает, необходимо аннулировать результаты и заставить его переписать тест. Но самое главное – необходимо доработать эту систему так, чтобы исключить подобные инциденты, как минимум обязать школьников предъявлять паспорта перед экзаменом.

Александр Захаров, НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ И КАЧЕСТВА СЛУЖБЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ СЖД:

– Мои дочери сдавали этот ЕГЭ, да и жена работает в школе. Считаю, что надо отменить этот экзамен: его результаты не являются представительной выборкой знаний. Я за то, чтобы вернуть прежнюю систему поступления в вуз: нынешняя не позволяет провести комплексную оценку знаний абитуриента. Нельзя даже оценить, насколько молодой человек владеет русским языком. На устном экзамене умный абитуриент имел возможность блеснуть знаниями, а сейчас избыточные знания мешают ему правильно заполнять установленные формы ЕГЭ. Возьмём простой вопрос из ЕГЭ по биологии: кто из животных выкармливает детёнышей молоком? Три варианта ответа: корова, утконос, голуби. Дураки ставят плюс напротив коровы, потому что, кроме неё, никого не знают. Умные выбирают утконоса. Но ведь и голубь вскармливает птенцов зобным молочком. Знающий ученик ставит три плюса и пролетает, так как по условиям тестирования только один ответ правильный. А на устном экзамене он получил бы пятёрку. К тому же подкупить пять или десять человек, сидящих на традиционном экзамене, сложнее, чем одного, который вносит результаты ЕГЭ в машину. Если уж нельзя вернуть нормальные экзамены, то я готов согласиться с Алфёровым и Садовничим, которые предлагают определять квалификацию учеников по средним показателям за пять лет учёбы в школе. Пусть будет так, только не ЕГЭ!

Новости спорта

Поражение в меньшинстве

«Локомотив» на своём поле проиграл со счётом 0:2 московскому «Спартаку» в матче 14-го тура Российской футбольной премьер-лиги. Эта встреча стала для Владимира Маминова первой, которую он официально проводил в должности исполняющего обязанности главного тренера «Локомотива». Увы, его подопечные порадовать своего наставника не смогли, уступив одному из самых принципиальных своих соперников. Впрочем, вряд ли у кого поднимется рука бросить камень в сторону игроков «Локо». Ведь играли железнодорожники хорошо. В первом тайме они по времени владения мячом превзошли спартаковцев почти в два раза. И опасных моментов у чужих ворот хозяева создали немало, вот только реализовать их не смогли. Зато «Спартак» свои шансы использовал на сто процентов. Дважды на последних минутах первого тайма гости поразили ворота «Локомотива», и пропущенные «в раздевалку» мячи отправили футболистов в тяжёлый нокдаун. Но нужно отдать Мамину и его подопечным должное: за время, отведённое на перекур, они пришли в себя и вышли на второй тайм заряженными на



Многочисленные атаки «Локомотива» результата не принесли

борьбу. И ещё не известно, как бы закончился матч, если бы не удаление за фол голкипера железнодорожников. В меньшинстве отыграть два мяча у такого серьёзного соперника, как «Спартак», очень и очень непросто. И как хозяева ни старались, сделать этого им не удалось. – В первом тайме мы владели преимуществом, – рассказал Владимир Маминов после игры. – Должны были забивать три-четыре мяча, но вместо этого пропустили два. Я благодарен болельщикам, которые поддерживали нас до последних минут. У нас были шансы сравнять счёт, но... Наверное, это был не наш день. Результаты остальных матчей 14-го тура: «Спартак» (НЧ) – ЦСКА – 0:2, «Амкар» – «Анжи» – 0:0, «Тереке» – «Крылья Советов» – 2:0, «Кубань» – «Краснодар» – 0:1, «Волга» – «Зенит» – 0:2, «Ростов» – «Рубин» – 1:3, «Динамо» – «Томь» – 3:0.

Новые рельсы «Локомотива»

Накануне подготовки к новому сезону в составе волейбольного клуба «Локомотив-Белогорье», который стал бронзовым призером минувшего чемпионата страны, произошли серьёзные изменения. Покинули команду связующий Сергей Багрей, либеро Дмитрий Ковыряев и Глеб Кашицын. Пока не известно, останетс ли в «Локо» опытный Александр Косарев, переговоры с которым ещё ведутся. Что касается новобранцев, то уже подписан контракт с доигровщиком Алексеем Гутором. Этот волейболист родился на Украине, но на данный момент является гражданином США. В прошлом сезоне Гутор выступал в высшем дивизионе чемпионата Франции. Также велика вероятность, что в «Локомотив» из казанского «Зенита» вернётся легенда белгородского волейбола, один из самых титулованных игроков отечественного волейбола Сергей Тепухин. Как рассказал главный тренер «Локомотива-Белогорье» Геннадий Шипулин, контракт с Тепухиным пока не подписан, но принципиальное соглашение с Сергеем уже достигнуто.

Счёт для Турсунова

Российский теннисист Дмитрий Турсунов стал победителем турнира Unicef Open, завершившегося в голландском Хертогенбосе. В финале Турсунов, занимающий в мировом рейтинге 70-е место, обыграл 42-ю ракетку мира хорвата Ивана Додига – 6:3, 6:2. Стоит отметить, что турнир проходил на травяном покрытии. Для Турсунова этот титул стал первым в нынешнем сезоне и седьмым в карьере. Благодаря успешному выступлению в Голландии россиянин заработал 250 очков в зачёт мирового рейтинга и 71 тыс. евро в качестве призовых.

Подготовил Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахинакова (социальной политики и писем), Алексей Чечалович (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорова
Номер вела Анна Зограф.

Память

Окопная правда

Фронтоник, защищавший Родину, завершил свой жизненный путь в изгнании

«Быть самим собой, не врать, не притворяться, не льстить» – этим принципам всю жизнь оставался верен писатель Виктор Некрасов. В эти дни страна отмечает его столетний юбилей.

Он родился в Киеве 17 июня 1911 года, а раннее детство провёл в Лозанне, где мать получала медицинское образование, и в Париже, где она работала в госпитале. Детство оставило у писателя острые ощущения, которые не изгладились и к старости. Помнил он и свои первые встречи с железной дорогой. Уже живя в Париже, в год своего 75-летия Виктор Некрасов пишет в своих воспоминаниях: «Рос я под звуком паровозных гудков... По ним, таким мелодичным, мы узнавали своих любимцев. Короткотрубые С" и С' стремительно проносились мимо нашего деревянного вокзальчика, а неторопливые дачные Н" и Н' останавливались у нашей платформы. Пределом нашей мечты было стать машинистом».

Но после школы будущий писатель поступил учиться в Киеве на архитектора. Диплома он не получил: начальство не приняло его проект, который был вдохновлён творчеством французского зодчего-конструктивиста Ле Корбюзье. И он предпочёл расстаться с архитектурой, лишь бы не отказываться от своих идей. В результате Виктор Некрасов оказался в городском театре Кривого Рога одновременно в двух амплуа – актера и художника-декоратора. В августе 1941 года, отказавшись от брони, Некрасов ушёл на фронт. Бы полковым инженером, заместителем командира сапёрного батальона, участвовал в Сталинградской битве, был награждён медалями, орденом Красной Звезды. После очередного ранения в Польше в начале 1945 года демобилизовался в звании капитана.

Много лет спустя он любил повторять, что стал писателем случайно, как раз благодаря ранению. Военный врач посоветовал Некрасову по несколько часов рисовать или писать, чтобы вернуть подвижность пальцев. Так Некрасов, лежа на животе, начал огрызком карандаша выводить каракули и в конце концов написал повесть «В окопах Сталинграда». Он не собирался её



Виктор Некрасов вошёл в литературу как солдат, рассказывающий правду о буднях войны

публиковать, рассказывают люди, близко знавшие писателя, он хотел, чтобы повесть прочли друзья. Один из них взял да и послал её известному критику. А тот, придя в восторг, отдал повесть в журнал «Знамя», где повесть опубликовали в трёх номерах за 1946 год.

Люди, прошедшие войну, узнавали в книге себя, драгоценные детали окопного быта, чувства, которые они пережили в тяжёлые годы борьбы с врагом. «Это правдивый рассказ о великой победе, – писал о повести Некрасова автор «Василия Тёркина» Александр Твардовский. – И рассказ этот – литературно полноценный, своеобразный, художнически убедительный...»

Однако в литературных кругах повесть вызвала неоднозначный отклик. В отходе от норм социалистического реализма, в искажении образов бойцов обвинили автора руководители Союза писателей. По их инициативе даже были проведены специальные совещания, нацеливавшие тогдашние СМИ на разгром некрасовской повести. Её спасла Сталинская премия – книга, которой присуждали эту премию, становилась неприкосновенной. «В окопах Сталинграда» была издана общим тиражом

в несколько миллионов экземпляров, переведена на 36 языков.

По мотивам повести и по сценарию писателя в 1956 году был снят фильм «Солдаты», в котором Иннокентий Смоктуновский сыграл одну из своих первых больших ролей в кино. Виктор Некрасов – автор сценариев кинофильмов «Город зажигает огни» и «Неизвестному солдату».

Он вошёл в литературу как солдат, «стремившийся только к тому, чтобы рассказать правду о буднях войны», говорили о нём современники. Обогнав эпоху, его творчество не могло вписаться в рамки существовавшей литературы, одобряемой советскими властями. Если первую повесть «В окопах Сталинграда» от запланированного разгрома спас необъяснимый каприз Сталина, то эта «охранная грамота» на дальнейшее его творчество не распространялась. Несмотря на то что он стал признанным лидером фронтового поколения писателей, буквально все его следующие произведения, как правило, подвергались уничтожительной критике. Так случилось с повестью «В родном городе», рассказывавшей о драматической судьбе фронтовиков, столкнувшихся в мирной жизни с непро-

История

Длиною в век

Казанский вокзал строили дольше 80 лет

В июне 1914 года началось строительство современного здания столичного Казанского вокзала.

Расположенный на территории Комсомольской площади, или, как её называют в народе, «площади трёх вокзалов», сегодня он обслуживает три направления – восточное, южное и юго-восточное – и является одним из самых крупных в Европе.

Первый вокзал на месте нынешнего Казанского появился в далёком 1862 году, после того как был сдан в эксплуатацию первый участок Московско-Рязанской железной дороги. Поскольку линию достраивали в спешке,

с недоделками, то и вокзал построили на скорую руку, из дерева, и назвали его Рязанским. В 1864 году деревянный вокзал заменили каменным. Так как дорогу дотянули до Казани, тридцать лет спустя он был переименован в Казанский и в это же время перестал вмещать возросший пассажиропоток. Встал вопрос о строительстве нового здания, решение которого по разным причинам растянулось ещё почти на два десятилетия. Из всех предложенных вариантов, многие из которых имели, по мнению комиссии, значительные недостатки, наиболее привлекательным оказался проект знаменитого архитектора

Алексея Шусева. Проект был утверждён в МПС в ноябре 1913 года, Шусева назначили главным архитектором.

Но начало Первой мировой войны внесло значительные корректировки в планы архитектора. Затем последовала революция 1917 года, а за ней гражданская война. В 1918 году строительные работы на Казанском вокзале возобновились.

Часть вокзала открыли в 1919 году, когда главный корпус электрифицировали, а в июне 1922 года были готовы и пассажирские залы. Ещё тогда, когда новый вокзал был лишь в планах, Шусев настоял на установке часов с боем. Работали они с 1926

по 1941 год, когда при взрыве фугасной бомбы был сброшен колокол. Восстановили часы лишь в 70-х годах прошлого века. В середине XX века Казанский вокзал несколько раз расширяли и обновляли – построили подземный зал ожидания пассажиров пригородных поездов. В 70-е годы была проведена крупная реконструкция здания, в процессе которой удалось реализовать некоторые невоплощённые замыслы Шусева. А в период с 1987 по 1997 год на Новорязанской улице и Рязанском проезде возвели новые корпуса, при проектировании опираясь на чертежи великого архитектора.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Трагедия

Не аттракцион

Подросток оказался на волосок от смерти, забравшись на поезд

Несовершеннолетний иркутянин получил серьёзные ожоги, когда залез на крышу вагона грузового поезда.

Подростки отдыхали на водоёме неподалёку от железной дороги. Они не только созерцали красоты, но и прикладывались к пиву. А когда рядом остановился грузовой поезд, один из них забрался на крышу вагона и встал во весь рост. Раздался сильный хлопок, и подросток свалился вниз.

Парень получил электротравму пламенем вольтовой дуги с ожогами второй и третьей степени 80% поверхности тела, открытую черепно-мозговую травму и различные переломы с ушибами. Состояние пострадавшего оценивается как стабильно тяжёлое. Школьник проживает в неблагополучной семье. В день трагедии глава семейства был сильно пьян.

Всего с начала года в зоне ответственности транспортной полиции Восточной Сибири от непроизводственного травматизма погибло шесть несовершеннолетних, четверо из них скончались.

СЕРГЕЙ ОЛЬХОНИН

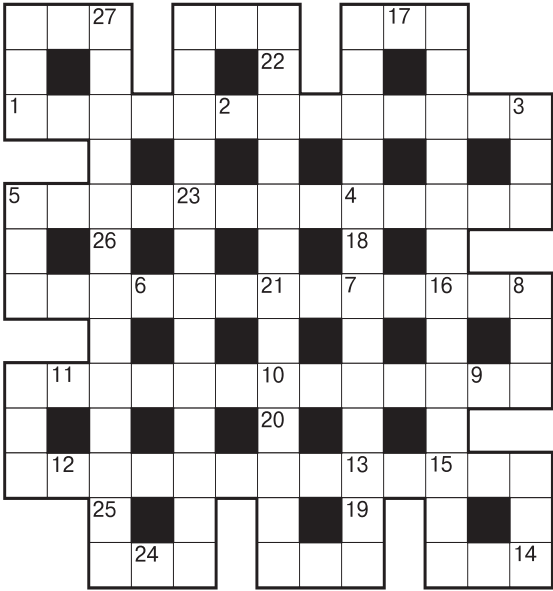
Ответы на кроссворд за 17 июня

по ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Шоколад. 8. Пострел. 9. Агрегат. 11. Горнист. 12. Лорен. 13. Шётка. 15. Филин. 16. Анестезия. 18. Дарование. 21. Кефир. 22. Шпора. 23. Сурок. 25. Разгром. 26. Рождство. 27. Поводок. 28. Бедокур.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Жонглёр. 2. Колейка. 3. Марал. 4. Фотон. 5. Станция. 6. Ленский. 10. Толстосум. 11. Генератор. 14. Анчар. 15. Финиш. 17. Педагог. 18. Диагноз. 19. Епископ. 20. Привкус. 23. Собор. 24. Кошеч.



Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т./ф.), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 20 июня 2011 года
Номер: 103 (24823) | Тираж: 152695 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 18.30
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набранной Пашей шрифтом», – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-06-00322] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.