

От редакции

Занять – не проблема

По настоянию Минэкономразвития ОАО «РЖД» структурировало свою инвестиционную программу на 2012 год с точки зрения коммерческой окупаемости. Было выделено три главных направления: Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Юг и Кузбасс – Дальний Восток. Оказалось, что, исходя из объемов перевозок и структуры грузов, за счёт собственной инвестиционной программы РЖД могут финансировать и окупить проекты лишь на направлении Кузбасс – Северо-Запад, где срок отдачи инвестиций составляет порядка 15 лет. На южном направлении он превышает 20 лет, а на дальневосточном инвестиции для компании вообще не окупаемы. В целом же доля сколько-нибудь привлекательных проектов в инвестиционной программе крайне мала. К ним относятся разве что вокзальные комплексы в крупных городах да система коммерческого учёта экономии электроэнергии. При этом Минэкономразвития и Минфин ориентируют компанию на заимствования средств. Доля такого капитала в следующей инвестпрограмме будет велика как никогда – порядка 100 млрд руб. Однако то, что РЖД являются коммерческой компанией и должны получать от реализации проектов прибыль, а не убытки, как-то неизменно ускользает от регуляторов. Компания, по сути, должна действовать в социальных целях, строя и модернизируя инфраструктуру для других. Ведь от её расширения или строительства новых объектов РЖД получают лишь 20% потенциального дохода, остальное забирают частные компании и государство. Элементарная логика подсказывает, что если проекты не окупаются за счёт самого дешёвого источника – собственных средств, то окупить кредиты, взятые под рыночный процент, вообще невозможно. А из этого прямо следует, что использование займов на очевидно не окупаемые инвестиции создаёт серьёзные экономические риски. Занять – не проблема, но как потом отдать? Чиновники говорят о необходимости повышения эффективности компании и сокращении издержек. Этим в РЖД занимаются, однако никакое увеличение эффективности не даст необходимых средств для такого расширения инфраструктуры, чтобы в ближайшей перспективе вывозить все представляемые грузы. Совершенно очевидно, что необходимо формирование реальной модели финансирования развития инфраструктуры с целым набором инвестиционных инструментов, а не только займами. И время уже не ждёт.

Цифра дня

429

дополнительных поездов на 1349 рейсов назначено на период новогодних праздников. В настоящее время заканчивается разработка расписаний ещё для 10 дополнительных поездов.

Блиц

Встретят на подходе

Цех ремонта на станции Рузаевка готов к поступлению современных электропоездов



ФОТО: ЛЕКС СЕРГЕЕВА / ИФЖИ

Андрей Гуляев, начальник Рузаевской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Куйбышевской дороги

– Андрей Владимирович, в следующем году в вашу дирекцию поступят новые электрички. Готовы к их обслуживанию? – Да, взамен устаревших электропоездов ЭР2К придут более современные – ЭД4М.

ДЕПАРТАМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОНЬЮКТУРЫ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОАО «РЖД» подготовил исследование «Оценка влияния вступления России в ВТО на экономику работы РЖД». По мнению авторов, поддержание конкурентных позиций компании потребует специальных, в том числе и государственных, мер.

Окончательное присоединение России к ВТО ожидается в июне 2012 года, но ещё несколько лет будет действовать переходный период в тарифной защите.

ПЕРЕВОЗКИ
Около 2/3 грузооборота на железных дорогах формируется энергоресурсами, и по этим грузам вступление в ВТО не окажет существенного влияния на грузопотоки, их динамика будет определяться другими факторами. В РЖД тем не менее ожидают хорошую динамику экспортно-

санузлы, комнату для приёма пищи.

Также в цехе сделали энергосберегающее светодиодное освещение, а на полы нанесли специальное грязезащитное покрытие с обозначением разными цветами служебных проходов, мест проведения работ и безопасных зон.

– Какое новое оборудование появилось в ремонтном цехе?

– Установка для диагностики колёсно-редукторных блоков, компрессор для пневматического оборудования на электропоездах и проверки тормозных магистралей. Установлены тепловые завесы, электрокалориферы для сушки электроаппаратуры поездов.

В цехе эксплуатации установили новый видеотренажёрный комплекс для подготовки локомотивных бригад.

БЕСЕДОВАЛ
ДМИТРИЙ ПОПОВ

Прогноз

Баланс плюсов и минусов

ОАО «РЖД» ПРЕДРЕКАЕТ РОСТ КОНКУРЕНЦИИ ПОСЛЕ ВСТУПЛЕНИЯ В ВТО



КОМБИГ/АВЕРИН/УДОЛ

ОТКРЫТИЕ РЫНКОВ ПРИВЕДЁТ К УВЕЛИЧЕНИЮ ОБЪЁМОВ ПЕРЕВОЗОК

импортных перевозок. В 2015 году они прирастут к 2010 году на 20% и составят 580–590 млн тонн.

Что касается внутренних маршрутов, то могут возрасти перевозки угля и мазута на электростанции из-за роста внутренних цен на газ, но в то же время перевозки чёрных металлов упадут по причине спада в машиностроении. Сложно предсказать, как поведут себя продукты питания. Переговорщикам удалось хорошо защитить сельское хозяйство, и негативные последствия там вряд ли проявятся.

В лесной отрасли прогнозируется ускорение темпов роста за счёт упрощения законодательства, однако здесь ожидается конкуренция импортной продукции деревообработки, поэтому последствия для железнодорожных перевозок оцениваются как нейтральные.

Авторы исследования делают вывод: открытие рынков может привести к резкому росту импорта, и, например, FESCO и «ТрансКонтейнер» могут получить преимущества за счёт снижения ввозных пошлин.

В РЖД предсказывают усиление конкуренции на рынке грузовых перевозок между автомобильным и железнодорожным транспортом, поскольку основной прирост будет приходиться на высокотехнологичную продукцию обрабатывающих отраслей, которую перевозит автотранспорт. Особенно сильный рост доли иностранных компаний ожидается на рынке логистических услуг.

В пассажирском секторе возможно появление иностранных компаний в прибыльных сегментах (скоростные и интермодальные перевозки).

>Окончание | 3

ПЕРЕВОЗКИ

Точечная работа

На каждые сутки составлен индивидуальный план по погрузке

В ОСТАВШИЕСЯ ДНИ ДЕКАБРЯ НЕОБХОДИМО ВСЕ СИЛЫ НАПРАВИТЬ НА БЕЗУСЛОВНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ГОДОВОГО ПЛАНА ПОГРУЗКИ.

Такая задача была поставлена вчера в ходе оперативного совещания, которое провёл глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

С начала года на сети создан серьёзный задел – объёмы погрузки на 3% превысили аналогичный показатель прошлого года. В текущем месяце удалось войти и в план, который выполняется на уровне 101%.

Правда, в связи с напряжённой эксплуатационной обстановкой не удаётся пока выполнить один из основных качественных параметров эксплуатации работы – участковую скорость. Сейчас она оценивается в 35,2 км/ч, что на 4 км/ч ниже уровня прошлого года.

Как сообщила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева,



ФОТО: ТАСС/ТОРАДОВА

Завоз олимпийских грузов идёт с перевыполнением плана на 500 тыс. тонн

с 21 декабря на каждые сутки составлен индивидуальный план по погрузке, который позволит обеспечить выполнение годового задания.

По словам начальника Центральной дирекции управления движением Павла Иванова, снизилась отгрузка во внутридорожном сообщении, при этом произошло ступение грузопотоков, идущих в порты

Дальнего Востока, Северо-Запада и Юга страны.

В декабре резко возросли перевозки грузов в направлении портов. Особенно заметный рост наблюдается в дальневосточном направлении – на 19%, что означает существенное увеличение нагрузки прежде всего на Транссиб.

Осложняет ситуацию и большое количество «брошен-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Новый парламент

Центризбирком зарегистрировал последних депутатов Госдумы шестого созыва и завершил формирование нижней палаты парламента – все 450 депутатов получили свои мандаты, сообщил вчера секретарь ЦИК Николай Конкин на заседании комитета. По итогам выборов, состоявшихся 4 декабря, «Единая Россия» лишилась конституционного большинства и получила 238 мест против 315 в предыдущем составе Госдумы. Коммунисты значительно увеличили своё присутствие – 92 вместо 57 мандатов, эсеры получают 64 места вместо 38. Более чем на треть увеличилось число депутатов фракции ЛДПР – 56 мандатов вместо 40.

Досрочный подарок

Пенсионный фонд России выплатит пенсию, которую граждане обычно получают в первых числах января, перед новогодними праздниками. Вчера в пресс-службе фонда сообщили, что досрочная доставка пенсий будет проходить с 26 декабря 2011 года с учётом особенностей организации их доставки в конкретном регионе. По данным фонда, получателями пенсий, включая социальные и военные, являются 39,7 млн человек. На начало 2012 года их число увеличится до 40,2 млн человек. Росстат сообщает, что средний размер назначенной ежемесячной пенсии в октябре 2011 года вырос на 8,9% по сравнению с октябрём 2010 года и составил 8,289 тыс. руб.

Срок для Ту

Полный вывод из эксплуатации самолётов Ту-154 займёт около двух лет. Глава Росавиации Александр Нерадько сообщил, что точные сроки будут зависеть от того, как быстро авиакомпания, у которых остались эти самолёты, смогут их замещать другими лайнерами. Решение о выводе Ту-154 из эксплуатации связано с тем, что в последние годы стали чаще происходить авиакатастрофы с их участием. Больше всего самолётов Ту-154 использует авиакомпания «ЮТэйр», а также авиакомпании из Дагестана и Татарии. Полёты Ту-154 (кроме модификации Ту-154М) в Евросоюзе были полностью запрещены в 2006 году из-за высокого уровня шума двигателей и неэкономичного расхода топлива.

ПО СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНСТВ

ных» поездов – 294, из них 140 транзитных, и прежде всего на Восточно-Сибирской и Красноярской дорогах, где скопились составы с грузами для портов Дальнего Востока.

Однако, как отметил вице-президент компании Анатолий Краснощек, за прошедшую неделю удалось заметно «протолкнуть» грузы на Восток, повысить в портах выгрузку за счёт жёсткого контроля за подачей вагонов. В то же время появились проблемы с продвижением вагонопотоков из Кузбасса на Запад – через Южно-Уральскую и Свердловскую дороги с выходом на Горьковскую, Московскую, Октябрьскую. Именно на этих направлениях достигнуты пиковые параметры объёмов перевозок.

Что касается доставки олимпийских грузов: завезено 15,33 млн тонн, что на 0,5 млн тонн выше планового задания.

ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

ОФИЦИАЛЬНО

Приказом президента ОАО «РЖД» Кобзев Сергей Алексеевич назначен начальником Центра по технологической координации – структурного подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги».



Кобзев С.А., 1964 г.р., инженер путей сообщения – электроме- ханик. В настоящее время проходит обу- чение в АНО «Кор- поративный универ- ситет ОАО «РЖД» по программе повыше- ния квалификации

руководителей холдинга «РЖД» «Корпора- тивный лидер». Трудовую деятельность на железнодорож- ном транспорте начал в 1986 году после окончания Московского института ин- женеров железнодорожного транспорта помощником машиниста электровоза локомотивного депо Рязань. Работал старшим диспетчером по локомотивам, начальником локомотивного депо Рыб- ное, заместителем начальника, первым заместителем начальника Рязанского отделения Московской железной доро- ги, начальником Лискинского отде- ления Юго-Восточной железной дороги и Московско-Рязанского отделения Мос- ковской железной дороги, заместителем начальника Северо-Кавказской и Мо- сковской железных дорог, главным ин- женером Московской железной дороги, начальником департамента локомотив- ного хозяйства, первым заместителем ге- нерального директора ОАО «ВНИИЖТ». С 2009 года работает начальником Куй- бышевской железной дороги.

КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Посмертные выплаты

Тела 13 погибших обнаружены в районе поисково-спасательной операции в Охотском море, где 18 декабря затонула буровая платформа «Кольская», которую буксировали с Камчатки на Сахалин. На борту находились 67 человек, спасти удалось 14, вчера были найдены тела 16 погибших, о судьбе остальных 37 человек ничего неизвестно. Юрий Мелехов, генеральный директор компании «Арктикморнефтегазразведка», владеющей буровой платформой, сообщил, что семьям погибших будет выплачено ми- нимум по 3 млн руб., но суммы могут быть увеличены – все работники были застрахо- ваны. Представитель компании добавил, что большинству родственников погиб- ших не придется лететь к месту трагедии для опознания своих родных, так как оно будет проводиться по найденным у них до- кументам. Опознанные тела будут достав- лены в регионы, где проживали рабочие, за счёт компании для спасённых рабочих и их родственников на Сахалине арендована гостиница. Поисковые работы в районе бедствия про- должают ледокол «Магадан», суда «Смит Сахалин», «Георгий Фройер» и «Юрий Та- рапуров».

Игнат Вьюгин

СЕВЕРНАЯ КОРЕЯ

На запасной путь

Вчера северокорейские СМИ сообщили, что 17 декабря на 70-м году жизни в ва- гоне личного бронепоезда скончался северокорейский лидер, «великий ру- ководитель» Ким Чен Ир. Причиной смерти официально названо «чрезмерное умственное и физическое переутомление, вызванное непрерывными инспекционными поездками по стране в интересах строительства процветающего государства». Верный правилам, Ким Чен Ир не только по стране, но и за рубеж ездил только в бронепоезде, который был сделан специально под запросы главы Северной Кореи: в нём 17 вагонов-комнат с брони- рованными полами, ресторан, гостиная с экранами, на которых демонстрируются информация о текущих событиях в мире и любимые фильмы главы государства. Кроме того, на борту есть собственная дизельная электростанция, грузовой вагон с двумя брони- рованными «мерседесами» и целый штат обслуживающего персонала – машинистов, уборщиц, официантов и охранников. Мировое сообщество по-разному отреаги- ровало на сообщение о смерти североко- рейского лидера. Генеральный секретарь кабинета министров Японии Осаму Фуд- жимура выразил надежду, что «кончина председателя Национального комитета обороны Северной Кореи не окажет отри- цательного влияния на мир и стабильность на Корейском полуострове». Официальный представитель США Джей Карни сообщил, что в Белом доме внимательно следят за ситуацией и по-прежнему привержены стабильности на Корейском полуострове, свободе и безопасности союзников, то есть Южной Кореи. В самой Южной Корее решение о направлении официальных собо- лезнований не принято до сих пор.

Игнат Вьюгин

КОНТРАКТ

Новый шаг

На магистрали придут ещё «Сапсаны»



ФОТО: ЛЯНА ШАЛОВАЛОВА

Восемь новых поездов Velaro Rus «Сапсан» будут постав- лены на сеть уже в 2014 году.

Соответствующий контракт был подписан вчера в Москве прези- дентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и президентом, пред- седателем правления Siemens AG Петером Лёшером.

Общая сумма контракта со- ставит 600 млн евро. Из этих денег непосредственно на за- купку поездов будет затрачено 289 млн евро. Остальные сред- ства пойдут на предоставление персонала для технического обслуживания и ремонта высо- коскоростных поездов, в связи с чем было заключено дополни- тельное соглашение.

Владимир Якунин рассказал, что сторонами была проведена большая работа, чтобы цена по- езда (37,1 млн евро) сохранилась на уровне стоимости первой партии «Сапсанов» и в рамках контракта, подписанного в мае 2006 года.

Новые «Сапсаны» будут также обслуживаться в депо «Металлострой»

Петер Лёшер отметил, что новое соглашение – это не про- сто ещё один контракт, а долго- срочное партнёрство.

«Это событие можно считать новым шагом в деле интегра- ции России в Европу. При этом важно отметить, что данное событие происходит одновре- менно с вступлением России в ВТО», – подчеркнул глава Siemens AG.

«Поезда «Сапсан» – это про- дукт, который воплотил в себе лучшие качества немцев и русских», – добавил глава ОАО «РЖД».

Первые 8 поездов «Сапсан» поступили на сеть и стали об- служивать направление Москва – Санкт-Петербург в конце 2009 года, а позднее маршрут был продлён до Нижнего Новго- рода.

Поезда оказались востре- бованы пассажирами. Как уточнил «Гудку» генеральный

директор Дирекции скорост- ного сообщения ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, в уходящем году возросла средняя напол- няемость «Сапсанов».

На направлении Санкт- Петербург – Москва она состав- ляет более 85%, а по маршруту Москва – Нижний Новгород – более 75%.

Высокий потребительский спрос на поездки, а также при- ближающийся срок ремонта «Сапсанов» из первой партии вызвали необходимость в при- обретении дополнительных поездов.

Новую партию «Сапсанов» также построят на заводе кон- церна в немецком Крёфельде. Вопрос локализации производ- ства поездов Velaro Rus в Рос- сии пока не актуален из-за не- рентабельности их постройки малыми партиями, сообщили в РЖД.

Марьяна Балашкина

СТРОЙКА

Серебряное звено

Тува получит железнодорожное сообщение

Вчера дан официальный старт строительству новой железноро- дорожной линии Кызыл – Курагино. В трёх километрах от Кызыла, на будущей стан- ции Кызыл-пассажирский, премьер России Владимир Путин закрепил «серебряным костылём» стык первого и второго звеньев полотна.

Как пояснил «Гудку» председа- тель правительства Тувы Шол- бан Кара-оол, новая дорога не только улучшит социально- экономическое развитие ре- спублики, но и соединит гео- графически изолированный регион с остальной террито- рией страны в общее эконо- мическое пространство.

– Инвестиционные возмож- ности, связанные со строитель- ством ветки Кызыл – Курагино с выходом на сеть страны, открывают для нас и новые международные перспективы, – подчеркнул Шолбан Кара- оол. – С реализацией проекта республика станет важным звеном между Россией и стра- нами Азиатско-Тихоокеанского

Как пояснил «Гудку» совла- делец ЗАО «ЕПК» Руслан Бай- саров, 87 млрд руб. компания направит на строительство железной дороги, а 24,6 млрд руб. – в разработку угольного месторождения.

Из Инвестиционного фонда Российской Федерации в строи- тельство магистрали будет на- правлено почти 50 млрд руб.

Руководство республики уверено, что такие финансо- вые вложения весьма оправ- даны. Ведь новая железная дорога ускорит освоение Эле- гестского месторождения кок- сующегося угля Улут-Хемского угольного бассейна. Разведан- ный объём месторождения по всем категориям угля состав- ляет 820 млн тонн.

По словам руководителя Красноярской дороги Влади- мира Рейнгардта, ожидается, что уже на пятый год эксплуа- тации линии Кызыл – Курагино объёмы перевозок достигнут 10 млн тонн в год, на десятый – 15 млн тонн.

– Поэтому ещё в прошлом году мы начали реализацию

Ожидается, что уже на пятый год эксплуатации линии Кызыл – Курагино объёмы перевозок достигнут 10 млн тонн в год, на десятый – 15 млн тонн

региона. К тому же стройка даст региону тысячи новых рабочих мест.

Проект новой магистрали был утверждён ещё в 2007 году. Дорога пройдёт по тер- ритории Тувы и несколькими районам Красноярского края. Её длина – более 400 км.

– Рельеф местности, по которой пройдёт дорога, по большей части горный и вы- сокогорный, – отметил Шол- бан Кара-оол. – Здесь Саяны. Максимальная высота гор – 2,3 тыс. м. Предусмотрено построить семь станций, 13 разъездов, 678 искусственных сооружений.

Строительство магистрали будет вестись на основе государственно-частного парт- нёрства. Часть средств инве- стирует ЗАО «Енисейская про- мышленная компания» (ЕПК).

проекта «Комплексное раз- витие участка Междуреченск – Тайшет», который в будущем и примет грузопоток новой магистрали, – отметил Влади- мир Рейнгардт. – В этом году мы уже вложили 400 млн руб. в развитие станции Абакан. Станция уникальна тем, что она единственная на южном направлении Междуреченск – Тайшет, которая перераба- тывает идущий вагонопоток. При этом сейчас станция технически оснащена очень слабо. Без реконструкции она не сможет справиться с воз- растающими объёмами гру- зоперевозок, которые пойдут по новой железнодорожной ветке.

Ольга Соломонова
Олеся Мизинко,
сов. корр. «Гудка»
Красноярск – Кызыл

Анонс



В нашей отрасли железнодорожных перевозок нет ни одного человека, кто бы не читал журнал «РЖД-Партнёр». Или есть?

Деловой журнал «РЖД-Партнёр» продолжает подписку на 2012 год и приглашает вас присоединиться к числу своих читате- лей, чьи потребности может удовлетворить только информация от первых лиц и лидеров сферы, объективный и всесторонний анализ событий и тенденций транспортного рынка, а также про- гнозы ведущих игроков отрасли.

Читайте наши журналы! Присылайте в редакцию свои отзывы! Подписаться на журнал «РЖД-Партнёр», а также журналы RZD-Partner International и RZD-Partner International China вы можете по телефону:

в Москве:
(499) 261-6090
(499) 261-3775
в Санкт-Петербурге:
(812) 458-3499
(812) 457-8034
(812) 315-1532

По электронной почте:
rasp@rzd-partner.ru
moscow@rzd-partner.ru
или на сайте:
www.rzd-partner.ru

БЕЗОПАСНОСТЬ

Прошивающие взглядом

Современные приборы не позволят пронести опасный багаж

Железнодорожный вокзал на станции Астрахань-1 осна- стили комплексом для до- смотра багажа и пассажиров, включающим десять ста- ционарных и пять переносных установок.

Всё оборудование установили у входов в железнодорож- ный вокзал. Стационарная досмотровая рентгеновская установка конвейерного типа «Инспектор-60/70Z» предна- значена для досмотра багажа. Самих пассажиров проверит стационарная сканирующая установка Nomo-Scan. Она представляет собой кабину со стеклянной дверью. Данные, полученные со сканера, ото- бражает монитор диагональю 70 дюймов.

«Вошедшего в кабину чело- века просвечивают насквозь, незаметно пронести с собой оружие, взрывчатку или нарко- тики невозможно», – рассказал о возможностях оборудования начальник Астраханского от- дела Приволжского регио- нального центра безопасности Сергей Шустов.

Однако не все пассажиры вынуждены будут заходить в кабину, а только те, кто вызовет подозрение у сотрудни- ков вокзала и транспортной полиции.



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

Любой посетитель вокзала при необходимости пройдёт процедуру сканирования

«Из переносных установок уникален аппарат обнару- жения паров взрывчатых ве- ществ «Шельф ПКЛ». Поднося его к сумке, можно сразу же получить информацию о при- прытанном там незаконном багаже – тротиле, пластиде или порохе», – объяснил Сер-гей Шустов.

Целиком комплекс оборудо- вания может быть задейство- ван лишь в ситуациях усилен-

ного контроля – например, при поступлении информации о возможном теракте.

«Сейчас мы подбираем для работы с оборудованием со- трудников, – заметил началь- ник Приволжской региональ- ной дирекции железнодорож- ных вокзалов Сергей Опалев. – Обучим их за счёт средств ОАО «РЖД». Предполагаем расши- рить штат вокзала Астрахань-1 на 65 человек для обслужива- ния нового комплекса».

Инга Быкова,
сов. корр. «Гудка»
Астрахань

Открытый аукцион ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» проводит открытый аукцион на право заключения договоров аренды имущества ремонтных участков эксплуатационных вагонных депо Исакогорка, Воркута и Лихая.

Аукцион состоится 16 января 2012 г. в 13:00 часов по адресу: г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 13/2, стр. 1. Заявки принимаются до 12:00 11 января 2012 года.

Аукционная документация содержится на сайтах www.rzd.ru (раздел «Тендеры») и www.property.rzd.ru в объявлении о проведении данного аукциона.

Дополнительную информацию можно получить по телефонам: (499) 262-65-10, (499) 262-12-62

ЗА РУБЕЖОМ



На разгонку не хватило

Министр транспорта Польши Славомир Новак заявил об отмене плана по строительству высокоскоростной линии. Причина заморозки проекта – отсутствие перспективы финансирования. Основной источник поддержки железнодорожных проектов Польши – это средства Евросоюза. Но страну поставили перед фактом – она может рассчитывать лишь на 30 млрд злотых (польская валюта) на 2014–2020 годы. Поэтому было решено заморозить проект по строительству высокоскоростной магистрали до 2030 года. Линия протяжённостью 450–470 км должна была пройти из Варшавы в Познань и Вроцлав. Предполагаемая скорость на магистрали – 350 км/ч. Стоимость проекта, по приблизительным оценкам, доходила до 35 млрд злотых.

Разумное приобретение

Canadian Pacific (CP) обновляет локомотивный парк в целях обеспечения надёжности сервиса и снижения издержек. Компания сообщила о приобретении 61 дизельного локомотива General Electric серии Evolution (EVO) повышенной мощности. Новый тяговый подвижной состав, поступивший для эксплуатации в трансконтинентальных перевозках, позволит повысить пропускную способность, сократить вредные выбросы в атмосферу. Компания планирует получить ещё 30 таких локомотивов в первом квартале 2012-го. CP также намерена провести модернизацию части своих менее мощных локомотивов.

Вечная проблема безопасности

В австралийском городе Брисбан состоялась презентация новой организации TrackSAFE, призванной повысить всеобщую обеспокоенность вопросами безопасности на железнодорожном транспорте. Один из учредителей – Австралийская железнодорожная ассоциация. В стране ежегодно происходит порядка 30 несчастных случаев со смертельным исходом, более 200 попыток совершения суицида на объектах магистралей. Также организация обеспокоена проблемой так называемого «сёрфинга на подвижном составе», который стал уже культовым увлечением. TrackSAFE Foundation намерена проводить профилактическую работу совместно с госорганами, школами, различными общественными организациями, а также с учреждениями по охране психического здоровья с целью снижения суицидальных порывов среди населения.

По МАТЕРИАЛАМ
WWW.RAILWAYGAZETTE.COM

Прогноз

Баланс плюсов и минусов

> НАЧАЛО | 1

Пошлины и тарифы

Наиболее серьёзно снизятся пошлины на лекарства, на медицинское, технологическое, строительное оборудование. На компьютерную технику, комплектующие, средства их производства и элементную базу через три года пошлины будут отменены вовсе.

По мнению специалистов РЖД, наиболее благоприятное значение присоединение к ВТО будет иметь для металлургической отрасли за счёт увеличения возможностей доступа на рынок других стран. Причём выиграть здесь должны именно те, кто производит продукцию с высокой добавленной стоимостью. То же самое касается и химической промышленности, хотя у неё больше проблем, связанных со старением фондов и недостаточной конкурентоспособностью. Но всё же перевозки этих грузов должны возрасти.

Предполагается чувствительное снижение тарифов на импортные автомобили (с 25% до 15%), однако, по сути, их размер вернётся к докризисным временам. Как пояснил «Гудку» руководитель российской делегации, директор департамента торговых

Справка «Гудка»

По большинству товаров и услуг переходный период составит 2–3 года, по наиболее чувствительным – 5–7 лет. Сейчас средневзвешенная ставка импортной пошлины составляет в целом 10,293% (по сельскому хозяйству – 15,634%), после окончания переходного периода она будет 7,147% (по сельскому хозяйству – 11,275%, на импортную железнодорожную технику – 9,15%). Это, конечно, «средняя температура по больнице», но, как отмечают авторы исследования, на рынок гораздо больше влияет курс рубля к доллару и евро, рычаги управления которым находятся полностью в руках правительства.

Кадры

Польза сравнения

Современный обучающий комплекс
улучшит качество подготовки машинистов



Тайгинскую дортехшколу Западно-Сибирской магистрали оснастили первым на сети тренажёром пассажирского электровоза постоянного тока ЭП2К.

До недавнего времени для учащихся Тайгинской дортехшколы, специализирующейся на подготовке машинистов локомотивов ЭП2К, дорога вынуждена была специально пригонять современные электровозы из Новосибирска.

По словам заместителя начальника дортехшколы Игоря Осинцева, проводить занятия в настоящем локомотиве было затруднительно.

«Место в кабине электровоза ограничено, поместиться могли не более трёх человек. Им нужно было подробно рассказать о принципах действия локомотива, о его технических преимуществах, а времени было мало – электровоз могли пригнать в Тайгу всего на три часа», – рассказал Игорь Осинцев.

Кроме того, по словам начальника Западно-Сибирской дирекции тяги Сергея Ахмадеева, при обучении локомотив не трогался с места, поэтому будущие машинисты не могли почувствовать машину.

С появлением тренажёра все эти проблемы сняты. Сейчас обучать навыкам

Современный тренажёр даёт возможность почувствовать, как ведёт себя машина на том или ином участке дороги

вождения можно одновременно восемь человек. Будущие машинисты садятся по парам в кабину и «проезжают» заданный программой маршрут. Тренажёр при этом фиксирует правильность действий и после поездки выдаёт на печать все допущенные ошибки, которые должны быть учтены студентами при повторном рейсе.

Мы планируем оснастить тренажёрами ЭП2К депо в Барабинске, Омске и Новосибирске

«Мне понравилось, что все приборы управления на тренажёре в точности, как в локомотиве. У меня была возможность сравнить», – поделился своими впечатлениями учащийся дортехшколы Александр Гурбин, который попробовал оба вида обучения. – Хороши и предлагаемые обстоятельства в пути. Можно задать любые внештатные ситуации: от излома рельсов до несанкционированного выезда автомобиля на переезд. Важно и то, что все маршруты на тренажёре в точности соответствуют профилю пути, который имеет тот или иной участок дороги».

По словам Сергея Ахмадеева, главное, чтобы будущие машинисты отработали основные элементы вождения, поняли систему устройств и электронику локомотива.

«В следующем году мы планируем оснастить тренажёрами электровоза ЭП2К три наших локомотивных депо – в Барабинске, Омске и Новосибирске. Они будут оснащены мониторами с 3D изображением. Это позволит моделировать куда более реальные и сложные ситуации в пути», – отметил он.

Квалифицированные машинисты дороге нужны, ведь сейчас на Западно-Сибирской эксплуатируется более 100 локомотивов ЭП2К. Они обслуживают пассажирское плечо Транссибирской магистрали – от Омска до Мариинска. В следующем году на дорогу поступит ещё 40 таких электровозов, а через несколько лет их число достигнет 200 единиц.

Один тренажёр обошёлся дороге в 4,72 млн руб.

АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Тайга – Кемерово
Фото автора

Развитие

Новый Сорочинский вокзал

Налоговые льготы вкладывают в строительство

Современное здание вокзала в Сорочинске сменило прежнее вековое строение. Инвестиции в строительство стали возможны благодаря договорённостям железнодорожников с правительством Оренбургской области.

Здание возводили ровно год. Вокзал может вместить 50 человек.

Ежесуточно в Москву, Самару, Челябинск, Адлер, Ташкент, Бишкек в поездах дальнего следования из Сорочинска отправляются свыше 70 пассажиров, в пригородных – около 130.

«В первую очередь мы думали о том, чтобы пассажирам было удобно и комфортно здесь находиться. Адаптировали вокзал для маломобильных групп населения. А чтобы пассажиры чувствовали себя в полной безопасности, предусмотрели и медпункт, и комнату сотрудников охраны порядка», – отметил вчера на открытии вокзала начальник ЮУЖД Виктор Попов.

В строительстве РЖД вложили 60 млн руб. Областное правительство поддержало компанию инвестициями в виде установления пониженной ставки налога на при-



Праздничное открытие вокзала создало местным жителям предновогоднее настроение

быль, подлежащей зачислению в бюджет области. Дорога получила льготу в 81 млн руб. Эти деньги были вложены в объекты на территории Оренбуржья. В том числе и в Сорочинский вокзал.

«На 2012 год правительство сохранит финансовую поддержку инвестициям ОАО «РЖД» за счёт предоставления налоговых преференций в сумме 80 млн руб.», – сообщил губернатор Оренбургской области Юрий Берг после подписания с Виктором Поповым допсоглашения к договору «О реализации инвестиционной

Сервис

В вагон – на лифте



Широкие двери позволяют свободно садиться в поезд в инвалидных колясках

На Горьковской дороге появились первые вагоны для людей с ограниченными физическими возможностями.

Федеральная пассажирская компания (ФПК) приобрела для Горьковского филиала шесть специализированных штабных вагонов с двухместными купе для инвалидов и сопровождающих их лиц. Они отличаются от обычных: входная дверь – большего размера, есть подъёмник для инвалидной коляски, коридор заметно шире. В специальном купе нижняя полка может сложиться в кресло. Стоимость шести вагонов – 259 млн руб., что на 15–20% дороже обычных.

«С января их закрепят за фирменными поездами «Италмас» (Москва – Ижевск), «Вятка» (Киров – Москва) и «Нижегородец» (Нижегород – Москва), – рассказал начальник ФПК Иван Шугуров. – Преимущество новинки в том, что начальник поезда имеет возможность при необходимости быстро организовать помощь инвалиду, так как их купе находятся по соседству и имеют прямую связь».

Продажа билетов в спецкупе производится в любой вокзальной кассе поездов дальнего следования. Для этого сопровождающему лицу достаточно предъявить старшему билетному кассиру документы, подтверждающие, что он поедет с инвалидом. Тогда билеты продадут вне очереди.

Помимо вокзалов, информация о наличии мест в специальных вагонах поступает и в органы соцзащиты.

ЛЕОНИД АКОПОВ
Нижегород

Кадры

Человек в системе

РЕФОРМА ЗАСТАВЛЯЕТ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПЕРСОНАЛОМ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТЕХНОЛОГИИ УЧЁТА

Единая корпоративная автоматизированная система управления трудовыми ресурсами (ЕКАСУТР) стала незаменимым помощником для специалистов по управлению персоналом на железных дорогах, тем более в период реформирования.

До её создания в отрасли не было единого автоматизированного решения по процессам, связанным с управлением персоналом. Потребовалось семь лет напряжённой работы большого числа специалистов, чтобы добиться заметных результатов в масштабах компании.

Сегодня ЕКАСУТР представляет собой многозадачную систему, учитывающую классические процессы управления персоналом и специфические для отрасли функции – формирование кадрового резерва, управление награждением и отраслевыми соревнованиями, учёт социальных льгот и гарантий, охрана труда и т.д. Это первичный источник достоверной информации для большого круга систем, обеспечивающих автоматизацию бизнес-процессов компании, уникальное хранилище данных.

«Единая система учёта работников значительно упрощает деятельность компании, мы уходим от бумажной работы. Раньше, чтобы найти определённого работника, нужно было «посетить» 17 дорожных систем. Теперь же в корпоративной системе мы находим работника и интересующую нас информацию фактически двумя щелчками мышки», – подчёркивает заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Ольга Ильягуева.

При этом особенную важность приобретает актуальность информации, то есть её достоверность и полнота. За это отвечают руководители и специалисты по управлению персоналом, которые непосредственно работают с системой. «Все они делают большую и ответственную работу, и этот труд крайне важен для всего холдинга. Введённая информация используется, например, для расчёта заработной платы, учёта бесплатных поездок, то есть других, не связанных с кадровым учётом технологических процессов», – отмечает Ольга Ильягуева.

Система свела к минимуму влияние «человеческого фактора» при внесении данных. «Раньше это делалось вручную, по бумажкам, что приводило к ошибкам и неточностям, свести годовой отчёт было сложно, – рассказывает ведущий специалист по управлению персоналом Уральского филиала ОАО «ФПК» Наталия Сабко. – И на этапе внедрения системы занести персональные данные на весь огромный штат работников тоже было непросто, но сейчас работа налажена, данные выверяются и постоянно актуализируются».

ЕКАСУТР используется для отправки файлов на перечисленные зарплату в банк, работы с ЖАСО, НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», Корпоративным университетом РЖД. С этого года сюда вносятся результаты оценки по корпоративным компетенциям кадрового резерва. Даже служебные удостове-



ФОТО: ИГОРЬ ЯНОВ

верения работников печатаются на основе данных из корпоративной системы.

«Появление единой системы учёта значительно упростило нашу работу, тем более на фоне формирования холдинга, – говорит специалист по управлению персоналом отдела руководящих кадров Октябрьской дороги Елена Александрова. – Если человек переходит из одного подразделения в другое, его данные фактически лишь перемещаются из одной графы в другую. Это удобно – холдинг один, а предприятий много, и, если у всех будут разные

Любой работник «прописан» в автоматизированной системе: начиная от нормы выработки и заканчивая поощрениями или взысканиями

дрения для решения этой задачи создали общее хранилище данных, которое собирает информацию из всех учётных систем и позволяет «на лету» формировать необходимые отчёты – от укомплектованности и текучести кадров до учёта состояния трудовой дисциплины.

«Кроме централизованного, мы предусмотрели региональный принцип учёта. В новой структуре описания всех предприя-

особенно важно для реализации задачи по созданию единого банка вакансий: «С внедрением новых систем я могу в рамках своих полномочий контролировать ситуацию по вакансиям в структурных подразделениях в своём регионе, раньше такой возможности не было».

Сегодня система обслуживает процессы управления персоналом не только ОАО «РЖД», но и таких крупных «дочек», как ФПК, три вагоноремонтные компании, «Желдорремаш». «Нам потребовалось сформировать регламенты и отработать взаимодействие с дочерними обще-

Автоматизированная система управления трудовыми ресурсами РЖД является крупнейшей в Европе

системы, как было до появления ЕКАСУТР, стыковать данные будет непросто».

Из-за большого объёма хранимых данных Единая корпоративная система технологически размещена на нескольких серверах, что было серьёзным препятствием при реализации многих задач, так как не были видны данные в целом по компании. Используя современные технологические решения, специалисты Отраслевого центра разработки и вне-

тий, структурных подразделений дирекций и филиалов появился полирегиональный признак, по которому можно сгруппировать все сведения по дороге. Таким образом, мы дали дороге возможность через этот инструмент консолидировать всю информацию в регионе, отслеживать происходящее», – отмечает Ольга Ильягуева.

По мнению заместителя начальника Горьковской дороги по кадрам и социальным вопросам Александра Тюрникова, это

Справка «Гудка»

Инициатором создания ЕКАСУТР был департамент управления персоналом ОАО «РЖД», идею поддержало руководство компании. Базовый функционал системы (кадровый учёт, штатное расписание и учёт рабочего времени) был разработан к 2003 году, в 2004 году началось тиражирование системы. Разрабатывал систему Отраслевой центр разработки и внедрения (ОЦРВ), внедрение шло подразделениями Главного вычислительного центра под руководством департамента информатизации и корпоративных процессов управления. Сегодня корпоративная система насчитывает порядка 77 тыс. пользователей.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

ПЕРЕВОЗКИ

Перекур отменяется

Грузоотправители Юго-Восточной магистрали гарантируют ритмичную работу в январские каникулы

НЕСМОТЯ НА ПЕРЕРЫВ В РАБОТЕ нескольких крупных клиентов ЮВЖД, темпы погрузки и своевременная подача вагонов в первые дни 2012 года не сократятся.

«Ещё в сентябре и первой половине октября были серьёзные трудности с потоком порожних вагонов, мешавшим нормальной работе станций. Сейчас мы планомерно обслуживаем Оскольский узел и выровняли положение по Новолипецкому металлургическому комбинату», – отметил начальник ЮВЖД Анатолий Володько на встрече с представителями грузоотправителей, компаний-операторов подвижного состава и органов региональной власти Воронежской, Тамбовской, Липецкой и Белгородской областей.

По прогнозам на последние дни декабря, годовой итог объёмов погрузки на ЮВЖД составит 82,6 млн тонн. С начала года прибавку в погрузке дали Лебединский и Стойленский горно-обогатительные комбинаты, двухмиллионный рубеж превысило ОАО «КМАруда», а после реконструкции станции Беленихино возросла погрузка Яковлевского рудника.



ФОТО: ПАВЕЛ ПОРТАНКО

В начале года рудникам не придётся испытывать дефицит в подаче вагонов

Грузовую статистику несколько подпортила дестабилизация отношений между ОАО «РЖД» и ОАО «Павловск-гранит». Однако ситуация выравнивается, и предприятия готовятся отправлять по

200 тыс. тонн щебня для нужд железнодорожников в январе и феврале.

«В следующем году прогнозируется объём погрузки на уровне 3,5 млн тонн. Хотя общая выработка предпри-

ятия достигает 11 млн тонн, большая часть продукции отправляется автотранспортом, – рассказывает директор по коммерции ОАО «Павловск-гранит» Олег Пойманов. – Сегодня в стадии проработки находится вопрос поставки щебня для нужд РЖД. В январе мы планируем отправить по

железной дороге 305 тыс. тонн продукции. Если к этой цифре приплюсовать заказ РЖД, январский показатель превысит полмиллиона тонн».

Неприятный сюрприз преподнёс липецкий металлургический завод «Свободный сокол». По словам начальника транспортного отдела предприятия Игоря Будчих, металлурги делают в январе перерыв в работе. Статику погрузке подпортит и Яковлевский рудник. Начальник железнодорожного цеха предприятия Михаил Руднев объяснил, что яковлевцы планируют в первой декаде января временную остановку, связанную с ремонтом подъёмников.

В итоге предварительный подсчёт январской погрузки составит 6 млн 76 тыс. тонн. Цифру можно считать достаточно твёрдой, ведь крупнейшие грузоотправители гарантируют ритмичную работу в январские праздники. «В последний месяц года нам нужно мобилизовать свои силы, потому что с 25 декабря вся Европа отдыхает. В январе же простоев не планируем, заработаем равномерно»,

– заверяет заместитель коммерческого директора по отгрузке ОАО «Лебединский ГОК» Александр Проскурин.

Стойленские горняки также планируют в январе ровную погрузку от 600 до 650 вагонов в сутки. Железнодорожники гарантируют со своей стороны подачу вагонов под погрузку.

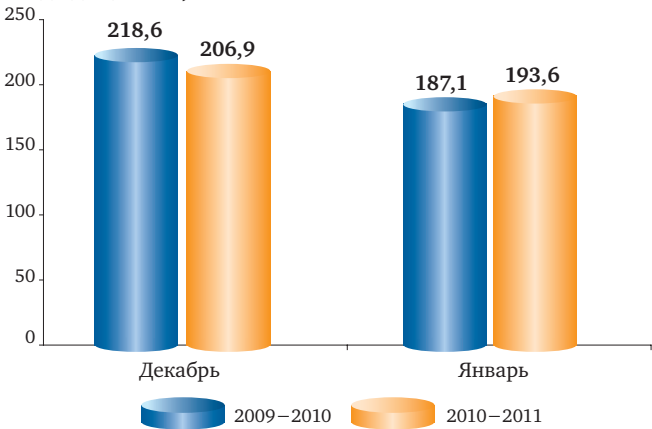
«В следующем году обеспечим грузовладельцев подвижным составом. Уже сегодня ситуация наладилась. И у нас, и у наших деловых партнёров по-

является опыт работы в новых условиях, – считает начальник Юго-Восточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания Александр Трегубов. – Однако для того чтобы избежать проблем с подвижным составом в наиболее напряжённые месяцы, грузовладельцам нужно заключать долгосрочные договоры с Первой и Второй грузовыми компаниями».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
ВОРОНЕЖ

В досье

Объём погрузки в зимние месяцы предыдущих лет, тыс. тонн



ПО ДАННЫМ ЮГО-ВОСТОЧНОГО ЦЕНТРА

| В одном котле

Центральная дирекция по тепловодоснабжению, созданная в апреле этого года, получила по наследству от дорог целый ворох проблем. Но решаемых проблем не бывает.

Бюджет

Сам себе финансист

Тонкости свободного плавания



В 2011 году ЦДТВ вынуждена была провести пять сетевых совещаний, главной целью которых стало повышение компетенции персонала дирекции в вопросах бюджетирования.

Работая в составе дорог, теплотехники ранее совершенно не задумывались над тем, как формируются бюджеты. Этим всегда занималась отдельная финансовая служба. В роли же хозяйствующего субъекта все функциональные блоки дирекции сами стали заниматься формированием и управлением своими бюджетами. На сетевых школах и совещаниях пришлось разяснять азы бюджетирования и реализации бюджета по своим функциональным направлениям.

Например, дирекции в наследство досталась просроченная дебиторская задолженность. А работа по её ликвидации, в том числе претензионно-исковая, – сложная и требует отдельного алгоритма бизнес-процессов», – рассказали «Гудку» в дирекции.

Пока рост дебиторской задолженности удаётся сдерживать, но говорить о тенденции к её снижению пока рано.

Законодательство, регулирующее вопросы ЖКХ в России, защищает интересы потребителей, в свою очередь производители и поставщики услуг тепловодоснабжения практически лишены рычагов воздействия на «неплательщиков». Процедура взыскания долгов растянута во времени, и на практике на это уходят годы.

Не менее остро стоят вопросы, связанные с тарифным регулированием со стороны государства – «региональные энергетические комиссии вздохнуть не дают». Тарифы, как правило, устанавливают на уровне региональных и не учитывают реальную себестоимость услуг тепловодоснабжения, что неминуемо приводит к убыткам.

Кадры

Узкие специалисты

Истопников для работы на железной дороге будут искать в муниципальных котельных



Владимир Новичков, заместитель начальника ЦДТВ по кадрам и социальным вопросам

– Владимир Александрович, с какими проблемами вы столкнулись в начале работы дирекции?

– Первое, что сразу бросилось в глаза после анализа качественного состава работников, – это то, что на сегодняшний день даже в руководящем составе высшее образование есть только у 63% человек.

По рабочим специальностям ситуация была ещё менее обнадеживающей. Документы на профессию, дающие право работы в должности, имело только 62%.

Конечно, кроме этой проблемы были и другие, не менее серьёзные. Например, нас можно назвать самой «старой»

дирекцией с точки зрения среднего возраста работников. Да и уровень заработной платы не такой высокий, как хотелось бы. Если анализировать в разрезе регионов по всем специальностям, то в целом мы неплохо выглядим – 103,6% от среднего уровня, то есть как работодатели платим больше. Но если сравнивать наши зарплаты только с отраслью коммунального хозяйства, то у нас всего 82,4%.

– Если сравнивать уровень заработной платы вашей дирекции и средний по компании, у вас также не самые высокие показатели. Почему?

– Дело в том, что мы удалены от основной деятельности ОАО «РЖД» – перевозочного процесса, потому и уровень зарплаты меньше.

Сложность укомплектованности персоналом во многом зависит именно от этого показателя. Да и вообще тепловодоснабжение – достаточно узкоспециализированная область, найти теплотехника или слесаря по ремонту котельного оборудования всегда было не просто. Тем не менее специалисты нашего кадрового блока поставили для себя в числе первоочередных задач не только поиск высококвалифицированных работников, но и обеспече-



ние высокой производительности их труда (за счёт правильной организованной адаптации и профориентации, обучения, мотивации, как материальной, так и нематериальной).

– Вы упомянули, что изначально у вас имелись проблемы со укомплектованностью. Почему они вообще возникли и как вы собираетесь решать их?

– Сегодня у нас по штату 23,4 тыс. человек, фактическая численность – 22,2 тыс. Такая

нехватка связана с тем, что при выделении в функциональный филиал из состава железных дорог нам был передан лимит численности, отнюдь не полностью отвечающий задачам обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации объектов тепловодоснабжения.

Кроме того, в связи с финансовым кризисом 2008 года, был введён запрет на приём работников не из железнодорожных предприятий. А ведь нам и без того непросто набирать узко-

направленных специалистов. Вот тут и начались проблемы с фактической численностью. Как только мы выделились в вертикаль, я вынужден был этот запрет снять. Теперь начинаем набирать узкоспециализированный персонал с внешнего рынка.

– Не скажется ли набор «сторонних» работников на качестве работы дирекции?

– Во-первых, со «сторонними» работниками нам так или иначе придётся работать. В Росжелдоре нет учебных заведе-

ний, готовящих специалистов с начальным и средним профессиональным образованием по нашему профилю, например, тех же теплотехников, слесарей аварийно-восстановительных работ и т. д. Во-вторых, набранные со стороны специалисты легко осваивают специфику нашей работы. Котельные, что в муниципальных образованияах, что в ОАО «РЖД» одинаковые – котлы, технологии аналогичны, газ сгорает в топках одинаково. Так что проблема тут не техническая, а больше мотивационная.

– И каким образом вы пытаетесь доказать работнику, что работать у вас для него выгоднее?

– Несколькоими, и они, судя по проведённому недавно социологическому опросу по удовлетворённости персонала условиями труда, работают. С одной стороны, у нас происходит рост заработной платы, имеется значительный соцпакет, что хорошо сказывается на улучшении социально-психологического климата, с другой – мы развиваем и нематериальные стимулирующие. Один из первых документов в дирекции был «О видах поощрений в ЦДТВ – филиале ОАО «РЖД».

Согласно этому документу мы ввели такие поощрения, как награждение почётной грамотой начальника, благодарностью, именными часами начальника Центральной дирекции и др.

Восстановим со следующего года такую бюджетную, но простую и эффективную форму нематериального стимулирования, как доска почёта – «Лучший на производстве». Например, у пришедшей к нам из Америки сети предприятий питания «Макдоналдс» такие доски есть. Весь цивилизованный мир этим инструментом пользуется, он эффективен, так как формирует внутрикорпоративный состязательный дух.

– Потребовало ли выделение в дирекцию дополнительного обучения персонала?

– Потребовало. В этом году нам удалось скорректировать бюджет на обучение почти в три раза – увеличив его до 44 млн руб. За 2011 год мы массово обучили 1,584 тыс. руководителей среднего звена, мастеров производственных участков и котельных, инженерно-технический персонал органа управления структурных подразделений. Для этого нами использовались дистанционные технологии – Интернет и Интранет.

Экология

Минимизировать ущерб

Отапливать помещения будут с помощью альтернативного топлива

На балансе Центральной дирекции по тепловодоснабжению (ЦДТВ) сегодня находится более 2 тыс. объектов, работа которых негативно влияет на состояние окружающей среды. Одни из центральных направлений работы дирекции на ближайшие годы – минимизация ущерба природе и улучшение безопасности труда.

Речь об этом, в частности, шла на сетевой школе ЦДТВ, которую недавно провёл начальник ЦДТВ Сергей Максимовских.

В рамках реализации природоохранной стратегии компании дирекция внедряет систему экологического менеджмента в структурных подразделениях, обеспечивающих скоростной ход Москва – Санкт-Петербург.

В ЦДТВ разработана своя экологическая политика, определены цели и задачи, включая обязательства по предотвращению загрязнений окружающей среды. Также создана программа внутренних аудитов системы экологического менеджмента на 2012 год в территориальных участках Октябрьской дирекции, рассказал Сергей Максимовских.

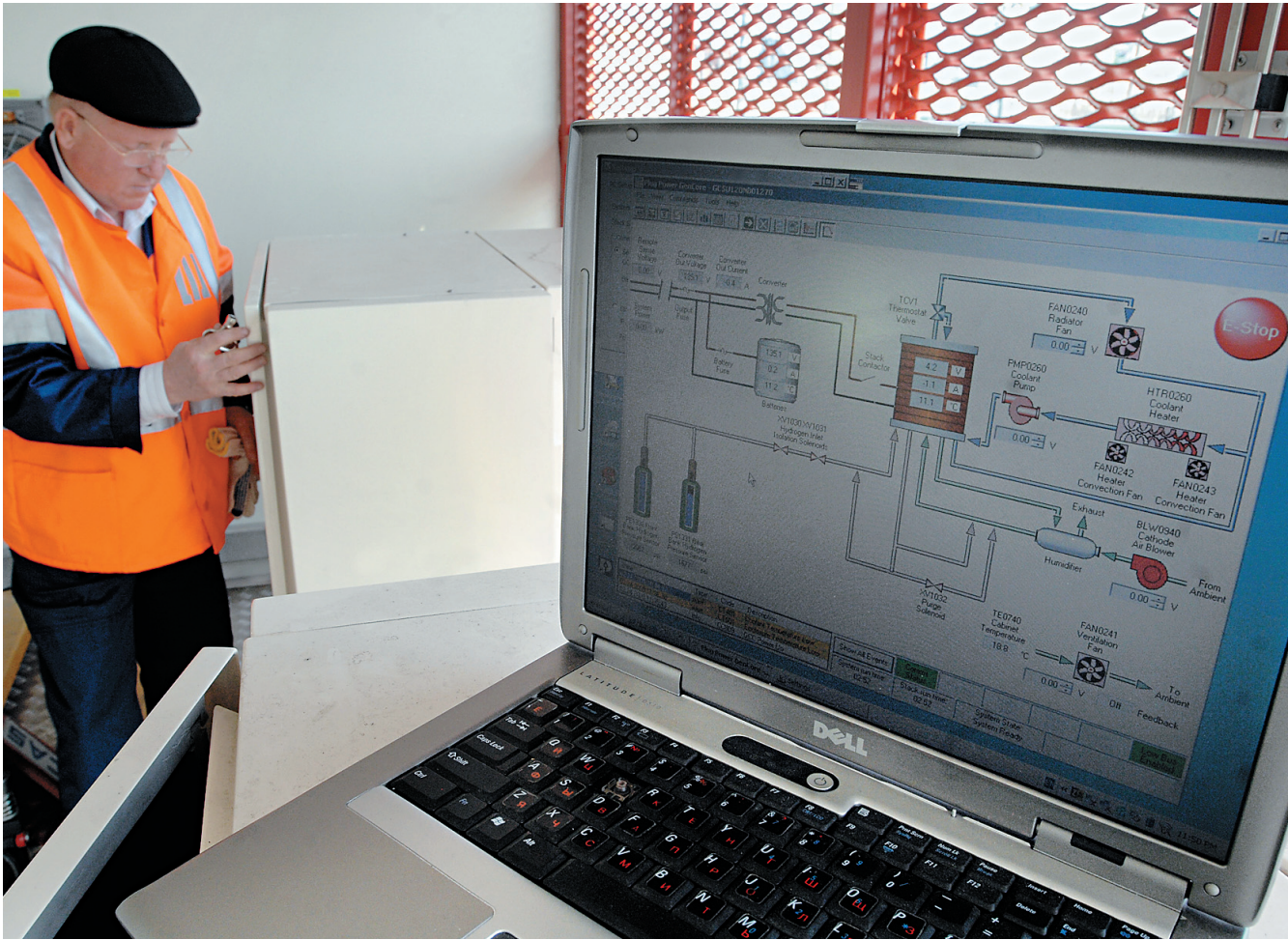
В региональных дирекциях по тепловодоснабжению в соответствии с графиком, утверждённым старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Валентином Гапановичем, идёт подготовка к лицензированию в 2012 году деятельности ОАО «РЖД» в области обращения с отходами.

Для улучшения экологической безопасности в дирекции реализуется ряд программ. К примеру, инвестиционный проект «Перевод котельных, работающих на мазутном топливе, на альтернативные виды топлива с использованием инновационных технологий» или инвестиционная программа «Обеспечение экологической безопасности», которая включает в себя мероприятия по строительству канализационных очистных сооружений.

Конкретные меры по улучшению ситуации в области охраны окружающей среды были обозначены в решениях, принятых на заседании научно-технического совета ОАО «РЖД», прошедшего 6 декабря 2011 года под председательством старшего вице-президента компании Валентина Гапановича. В планах компании – снижение до 2015 года выбросов в атмосферу на 30%, сбросов в поверхностные водные объекты недостаточно очищенных стоков на 35%, увеличение обезвреживания, использования отходов в технологических процессах на 30%. Значительный вклад в реализацию принятых решений должна внести и ЦДТВ.

В следующем году, считают в дирекции, необходимо будет предпринимать серьёзные меры для улучшения уровня безопасности производственных и технологических процессов. В планах улучшить имеющиеся показатели на 10%.

Как рассказал главный инженер ЦДТВ Василий Семеновых, эти задачи должны быть осуществлены во многом благодаря



Пульт управления современной котельной достоин XXI века

повышению уровня компетенции инженеров по охране труда – путём профессионального обучения и участия в регулярных сетевых совещаниях.

В целом же в хозяйстве тепловодоснабжения, имеющем 15 региональных дирекций, включающих в себя 77 производственных участков, вопросами охраны труда и промышленной безопасности занимаются 128 специалистов.

Стоит отметить, что вопросы охраны труда и окружающей среды уже рассматривались на первой сетевой школе передового опыта ЦДТВ, проведённой в августе текущего года в Новосибирске. В ней приняли участие все структурные подразделения Центральной дирекции.

Об актуальности вопросов безопасности труда свидетельствует то, что с 2008 года в хозяйстве тепловодоснабжения было травмировано 19 работников.

Как рассказала начальник отдела охраны труда, промышленной безопасности и экологии ЦДТВ Ольга Фалькова, динамика случаев производственного травматизма в 2011 году сохраняется на уровне 2010 года. При этом в ряде дирекций число несчастных случаев за последние 4 года в хозяйстве тепловодоснабжения не отмечалось вовсе (на Приволжской, Северо-Кавказской, Октябрьской, Забайкальской, Юго-Восточной).

«Лидером» по производственному травматизму можно назвать Красноярскую

дирекцию (31% от всех случаев хозяйства теплоснабжения). Ежегодно в данной дирекции допускаются случаи производственного травматизма.

Сергей Максимовских указал на то, что, несмотря на недолгий период существования ЦДТВ в качестве филиала ОАО «РЖД», уже проделана большая работа по вопросам охраны труда и окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности.

В частности, было разработано Положение о производственном контроле требований промышленной безопасности, подготовлена документация в Ростехнадзоре по опасным производственным объектам, составлены положения об организации информирования о несчастных случаях в дирекциях по тепловодоснабжению и о

Справка «Гудка»

На окружающую среду негативно воздействуют:

1823 котельные, из них 260 работают на жидком топливе, 529 – на газе, 1034 – на угле. В атмосферу ими выбрасывается 41 тыс. тонн диоксида азота, сернистого ангидрида, оксида углерода, золы углей, мазутной золы, сажи и других загрязняющих веществ.

Своё воздействие на окружающую среду оказывают очистные сооружения: 65 хозяйственно-бытовых, 19 производственных, 36 смешанного назначения. Сбросы неочищенных сточных вод составили 10 млн куб. м. В муниципальные канализационные системы с качеством, не соответствующим требованиям, – 4 млн куб. м. Сбрасываются нефтепродукты, железо, сульфаты, нитраты, нитриты, медь, цинк, хром, аммонийные соли, хлориды.

Ситуация

Верьте мне, люди

Уважаемая редакция! Я – потомственный железнодорожник, работаю в вагонном ремонтном депо Сызрань заместителем начальника по кадрам и социальным вопросам. Хочу поделиться своими переживаниями и эмоциями, которые я и моя семья испытали в октябре нынешнего года.

Моему сыну 17 лет, он учится в Самарском государственном университете на первом курсе. Каждый выходные он приезжает домой в Сызрань. Мы с нетерпением ждём сына, скучаем, готовимся к встрече...

29 октября 2011 года, купив билет на станции Самара, он сел в электропоезд по маршруту Мирная – Самара – Сызрань в 14 часов. Без билета его бы не пустили на платформу – стоят автоматические турникеты.

Когда в электропоезде подошла к нему контролёр и спросила билет, он не смог его найти: наверное, после прохода турникета положил мимо кармана. Он искал билет в сумке, под сиденьем. Окружающие смотрели на него с осуждением. Сын сказал, что покупал билет, но потерял его. Денег у него больше не было, купить ещё один билет он не мог. Тогда контролёр вывела его в тамбур и велела выходить на первой же станции. Сын позвонил мне и сообщил, что его высаживают из электрички, так как он потерял билет. Я просила дать трубку контролёру, чтобы сказать, что приду на платформу в Сызрани к вагону и заплачу за потерянный билет, лишь бы она не высаживала ребёнка. Однако контролёр была неумолима, заявив, что не будет ни с кем говорить и пусть выходит, так как она имеет право его посадить.

Испытав унижение и позор безбилетника, сын пытался оправдаться перед контролёром. Но, видимо, в погоне за выручкой она не увидела человека, который просил поверить ему и позволить доехать до дома, где его встретит мать и заплатит за него.

У этого контролёра нет ни души, ни сердца! Если бы она представила на месте моего сына своего ребёнка, думаю, она бы себя так не повела... В жизни иногда бывают непредвиденные ситуации, когда нужна помощь и поддержка людей. За моего сына хотела заплатить незнакомая девушка, но, поблагодарив её, он не принял помощь, надеясь на понимание контролёра. Та же была непреклонна: плати или высаживайся на первой же станции! Заблокировав вход в вагон, она даже не дала ему возможности обратиться к друзьям, с которыми он ехал!

Изредка мы смотрим передачу «Жди меня», где разыскивают пропавших людей. Бывают ситуации, когда человек выехал из одного города, но не доехал до места назначения, пропал в пути. Думаю, что им могли встретиться такие же бездушные контролёры, которые в погоне за выручкой не видят человека и высаживают на безлюдном полустанке среди ночи. Им всё равно, что будет с ними дальше.

Если бы не добрые люди, а такие, к счастью, нашлись, не знаю, чем бы закончилась для моего сына эта поездка домой на выходные. Не передать словами, какой стресс испытали мы с ним в этой ситуации! Воспитанный на идеалах товарищества и взаимовыручки, ребёнок получил суровый урок жизни.

Мне кажется, на железной дороге должны работать не бездушные «служаки», а люди, неравнодушные к чужой беде, чтобы мы могли с гордостью носить звание «железнодорожник»!

Я благодарна людям, которые пытались помочь моему ребёнку и благодаря которым он всё-таки доехал до дома. Низкий им поклон, здоровья, благополучия и огромное материнское спасибо!

С уважением,
Наталья Юртаева
Сызрань

Наша консультация

Только с письменного согласия

– *Работаю в Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов на станции Миасс. Имеет ли право руководитель перевести работницу комнаты отдыха на нижеоплачиваемую должность, например, параллельно со своей основной специальностью ещё и убирать туалеты?*

Елена Вяземская (фамилия изменена) – Согласно Трудовому кодексу перевод работника на другую работу допускается только с его письменного согласия. По соглашению сторон, заключаемому в письменной форме, работник может быть временно переведён на другую работу у того же работодателя на срок до одного года. Опять же только с его письменного согласия наряду с основной работой ему может быть поручено выполнение дополнительной по другой или такой же профессии. Но обязательно за дополнительную плату.

Вячеслав Домрачев, и.о. начальника Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов

По просьбе читателей

Классический учитель

Все, кто постигал его науки, становились одной большой семьёй

При жизни о нём не писали. За труд, в который вкладывал душу, благодарили на словах, подходили, жимали руку и произносили обычно: «Спасибо вам, Александр Яковлевич, от всего сердца!» Ученики и учитель. Их так много, а он один, всех не упомянишь. Потом они приводили к нему своих детей, затем внуков. И из этого складывалась традиция: если в семье появился один железнодорожник, то вскоре будет второй и третий. О Саутенкове помнят до сих пор.

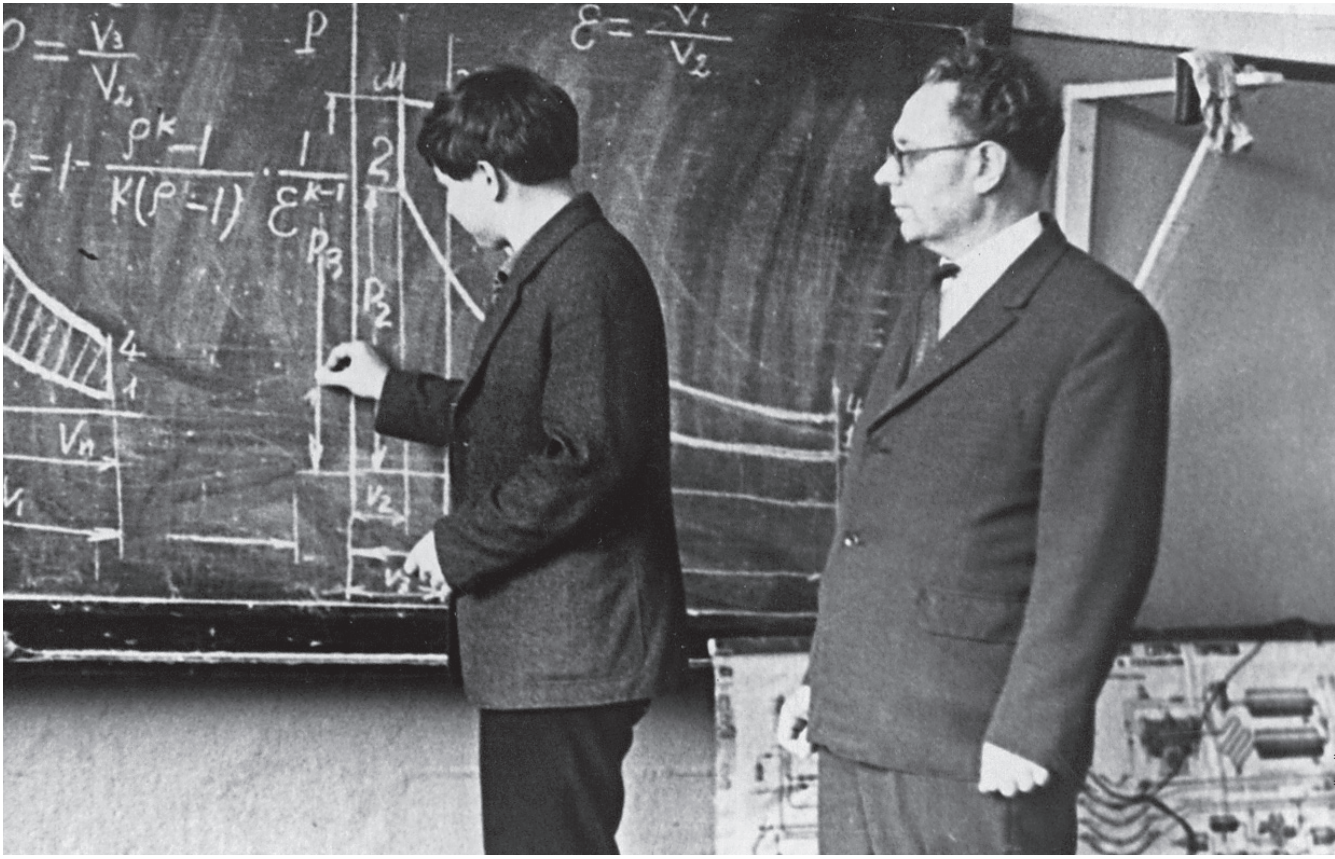
В «Гудок» пришло письмо: «Мы, выпускники Московского техникума железнодорожного транспорта им. Ф.Э.Дзержинского, обращаемся к вам с просьбой отметить 100-летний юбилей со дня рождения преподавателя, директора вечернего отделения Саутенкова Александра Яковлевича. Он всю жизнь работал в техникуме – с 1937 по 1985 год. До сих пор с благодарностью его вспоминаем не только мы. С глубоким уважением, Т.Маслова, В.Сытенкий, Г.Ольков, В.Иванов, В.Рыков и другие».

Казалось бы, нет ничего сложнее, чем писать о человеке, которого больше десяти лет нет на свете. Но стоило набрать номера телефонов его учеников, как образ любимого ими преподавателя ожил. Они с удовольствием вспомнили того, кто у них вёл «машинное дело», «механику», заведовал мастерскими и был душой коллектива. Всё время проводил с ребятами, ходил с ними в музеи, ездил «на картошку». Кажется, девизом его жизни было – видеть во всём хорошее и не замечать плохое.

«Когда мы только-только поступили в техникум, – вспоминает Виталий Иванов, – нам ребята старших курсов давали, как это принято, характеристики на всех учителей. Стали перечислять: тот строгий, тот добрый, этот – себе на уме... так вот, про Александра Яковлевича сказали, что он «свой человек». Мы потом сами в этом убедились. В меру строг, в меру приветлив, дело знал досконально и всегда держался с достоинством. Глядя на него, мы все старались быть немного лучше, чем были. Знаете, есть такие люди, которые в тебе открывают светлые стороны. Как-то на одной лекции Саутенков сказал, что гордится тем, что он советский человек. Произнёс так искренне, я потом эти слова не раз вспоминал и соотносил их с нашим временем, так вот, думаю, он бы и сейчас от них не отрёкся. Уж слишком много для него это всё значило. Раз уж сказал, значит, в душе созрело».

И продолжает: «После окончания техникума я сдружился с его сыном Славой, мы общаемся и по сей день, будучи оба на пенсии. Слава – копия отца».

Старший сын Вячеслав Саутенков рассказывает, что отец редко бывал дома. Всё время проводил на работе. Учил и учился. Из-за войны он вовремя не смог получить высшее образование. Во Всесоюзный заочный политехнический институт поступил



Александр Саутенков не просто учил – своих учеников он «припаял» к железной дороге

в 1938 году, а окончил только в 1949-м. На войну его не взяли – он с детства отличался слабым зрением. И это при его-то тяге к чтению! Больше всего любил классиков. Вячеслав Александрович перечисляет: «Пушкин, Лермонтов, Бунин, Есенин... их папа мог цитировать часами».

Это увлечение передалось и семье. Кстати, сыновья, глядя на родителей, недоумевали: мама и папа – такие разные. И как скромный деревенский парень женился на такой красавице? «Мама работала до свадьбы женским парикмахером в

питание и человечность. Отец всей своей жизнью внушал простую истину: человек человеку друг, товарищ и брат...»

О том, какой путь прошёл Александр Яковлевич, прежде чем стать преподавателем, сыновья узнали из документов, которые стали разбирать только после его смерти. Сам он о себе не рассказывал.

Передо мной копия удостоверения 1932 года, в котором говорится, что Саутенков А.Я. работал машинистом-дизелистом в Бежецком леспромхозе, получал зарплату в сумме 24 рубля.

Ребята стали перечислять: вот этот преподаватель строгий, тот добрый, а этот – себе на уме... А про Александра Саутенкова сказали, что он «свой человек»

центре Москвы, – рассказывает сын, – и в то время была модным мастером». Вопрос, как покорила её отец, застывает в воздухе. Конечно же, любовью и ...классикой.

«Погоду» в доме всегда делала мама, признаётся Вячеслав. Она строго следила, чтобы тщательно были отутюжены рубашки, приготовлен обед, вовремя сделаны уроки, а главное – чтобы была тишина и порядок. «Мои родители были людьми другой эпохи, – говорит сын. – Многих сегодняшних вещей они бы просто не поняли. Папа, например, считал, что не делать домашние задания – стыдно. А не уступить место женщине – чуть ли не преступление. Он часто нам с братом говорил, что образование важно, но на первом месте должно быть хорошее вос-

А вот характеристика, которую дали ему в 1940 году: «Русский. По социальному происхождению – рабочий, беспартийный. В течение 3-х месяцев работал на лесозаготовках, где проявил себя как активный работник и хороший организатор: его взвод был одним из лучших. В настоящее время является начальником стройплощадки с исполнением обязанностей помощника начальника техникума по административно-хозяйственной части».

«Отец говорил, что не сразу он пришёл к преподавательской стезе, – заметил Вячеслав. – И образование, и работа давались ему тяжело».

В справке Министерства путей сообщения СССР сказано, что Александр Яков-

левич Саутенков работал инспектором Центрального управления учебными заведениями и инженером в техникуме паровозного хозяйства.

Но дети знали, что их папа – железнодорожник. Об этом свидетельствовали погонны, которые мешали, когда отец брал их на руки. А ещё у него было такое замечательное свойство – «не замечать» мелкие провинности. Ну как за это не любить?

Много позже, когда в техникум пришли учиться его сыновья, они увидели, что там их отца любят. И было за что. Отец мог вдруг «забыть» прилюдно покурить юношу, который лез по карнизу в женское общежитие и был застукан бдительной вахтёршей. Потом оказалось, что с «преступником» состоялся разговор с глазу на глаз, о котором ни тот, ни другой предпочли не распространяться. Мог Саутенков «не увидеть», как кто-то пришёл на линейку без комсомольского значка. Зато в следующий раз обязательно об этом напомнит «нарушителю».

«Понимаете – он такой преподаватель, который не учил, а... влюблял в дело. Он не агитировал, не расписывал преимущества нашей профессии, наоборот, подчёркивал трудности. Но как-то он нас «припаял» к железной дороге», – сказала одна из учениц Саутенкова.

Его ученики очень дружны между собой, часто созваниваются и помогают друг другу. «Удивительно, но факт, – сказали мне в техникуме, – столько лет нет человека на белом свете. А те, кого он учил, стали одной большой семьёй...»

Ольга Иженикова
Люблино

Проверки на дорогах

Питание вне расписания

На станции Юдино локомотивные бригады в столовой обслуживаются в первую очередь

Человек, позвонивший на «Телефон доверия» нашей газеты, имени своего не назвал, но представился как «бригада ТЧ-15». Не сообщал также, откуда прибыла бригада на станцию Юдино Горьковской дороги.

«Уже два часа не можем попасть в столовую, – с возмущением сообщил звонивший. – Вместо того чтобы отдохнуть, стоим здесь в очереди. Такое ощущение, что всё Юдино ходит в эту столовую, а нам даже пообедать негде».

Что и говорить, обвинения были предъявлены серьёзные. А вдруг и правда в этой столовой питаются кто ни попадя, отнимая драгоценное время у тех, кому по долгу службы не положено тратить это самое время на стояние в очередях и нервотрёпку.

У директора Нижегородского филиала ОАО «Железнодорожная торговая компания» Евгения Семёнова, за подписью которого пришёл ответ на претензии обротившихся в «Гудок», нашли убедительные аргументы, чтобы доказать обратное. Причём не только доказать, но и показать. Данный филиал, по словам его руководителя, оказывает услуги



Нормальный отдых и хорошее питание для локомотивщиков дело немаловажное

по обеспечению питанием в здании столовой дома отдыха локомотивных бригад станции Юдино, которое находится на обособленной, огороженной территории. Проход в дом отдыха контролируется дежурной сменой. Услугами круглосуточно работающей столовой пользуются только работники железной дороги, заверил руководитель.

Для более быстрого и качественного обеспечения горячим питанием членов локомотивных бригад на стенде в обеденном зале и у кассы на линии раздачи есть информация об их обслуживании вне очереди.

Кроме того, здесь же выделено специально три стола для питания исключительно членов локомотивных бригад.

А в подтверждение своих слов Евгений Семёнов прислал в редакцию фото с очень симпатичным не только внешне, но и внутренне зданием дома отдыха с табличками на столах, на которых чёрным по белому написано, что локомотивные бригады обслуживаются вне очереди.

Не верить такому исчерпывающему ответу у нас нет оснований. Вот только возникает вопрос: а звонили-то зачем?

Людмила Алёшина

ОБРАЗОВАНИЕ

Что в рейтинге тебе моём

В СТРАНЕ ПОЯВИТСЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОЦЕНКИ ВУЗОВ

Национальный фонд подготовки кадров при участии ведущих экспертов российских университетов по заказу Росособнадзора разрабатывает уникальную отечественную методику рейтингования образовательных учреждений.

«Сейчас много различных рейтингов, в которых один и тот же вуз может стоять как на первом, так и на последнем месте, и ни одной обоснованной методики определения места образовательного учреждения нет. Так что очень своевременно в Минобрнауки поняли, что нужен взвешенный подход к оформлению методологии рейтингования», – считает руководитель международных программ и проектов Национального фонда подготовки кадров Марина Ларионова.

В последние годы в стране ощущается заметный интерес к рейтингам – высокие позиции дают образовательным учреждениям аргументы в споре за абитуриентов, а чем выше престиж вуза, тем больше студентов, обучающихся на платной основе, лучше экономика учебного заведения.

В 2001 году Минобрнауки инициировало разработку методики составления рейтинга высших учебных заведений. Она учитывала 45 критериев: интеллектуальный потенциал вуза, активность (число защищённых диссертаций, объём госбюджетных научных работ и т.д.), качество преподавательского состава, количество студентов и аспирантов, востребованность выпускников на рынке труда, издательская деятельность и прочие показатели.

Участие в этом рейтинге обязательно для всех аккредитованных высших учебных заведений и их филиалов. Кроме федеральной службы, свои рейтинги составляют профессиональные ассоциации и СМИ. Однако ни один из этих рейтингов не отвечает требованиям объективности и реального положения дел. «Рейтинги всегда нужны – хорошие или плохие, – говорит эксперт Всероссийского фонда образования Олег Сергеев. – Другое дело, что использование устаревших критериев, как, скажем, в рейтинге Росособнадзора, делает этот инструмент оценки бесполезным».

Сегодня в стране существует 36 подходов к оценке образовательных учреждений в России. «10 из них ещё можно классифицировать как рейтинговые, остальные тянут лишь на мониторинговые исследования из-за недостаточного набора характеристик. Однако с точки зрения международных требований сегодня ни один не соответствует глобальным критериям. Мы хотим создать национальную систему,



соответствующую мировым стандартам», – рассказала заместитель начальника отдела РИА «Новости» «Социальные рейтинги» Наталья Тюрина, которая вошла в рабочую группу.

Руководитель исследовательского центра «Интерфакса» Алексей Чаплыгин, который также занимается рейтингованием, считает, что главной причиной неудачи каких-либо рейтингов является политика закрытости вузов, которые «отчитываются только перед своими учредителями, а публичное пространство для них почти не существует». Эта тенденция постепенно сходит на нет, поскольку у вузов появляется необходимость участвовать в международных системах оценки. Тем более что Россия присоединилась к Болонской конвенции, по которой отечественная высшая школа интегрируется в европейскую систему образования.

«Рейтинги – это довольно важный элемент внешнего восприятия вузов, поэтому они действительно необходимы системе образования, – отмечает проректор по

учебно-методической работе Ростовского госуниверситета путей сообщения Александр Охотников. – Это в какой-то мере соревнование, которое позволяет нам определять своё место в общей системе высшей школы, обращать внимание на направления, в которых следует активнее развиваться, видеть лидеров и учиться у них. Поэтому обновлять критерии надо постоянно, следуя современным тенденциям».

Рейтинги всегда нужны, но использование устаревших критериев делает их бесполезными

По мнению председателя Общества защиты прав потребителей образовательных услуг Сергея Павлова, одной из таких тенденций является учёт двух главных критериев – качества образования и общественного мнения. «Если подобная прозрачная для всех методика оценки появится, это положительно скажется на всех потребителях образовательных услуг:

абитуриентах и их родителях, студентах и аспирантах, работодателях».

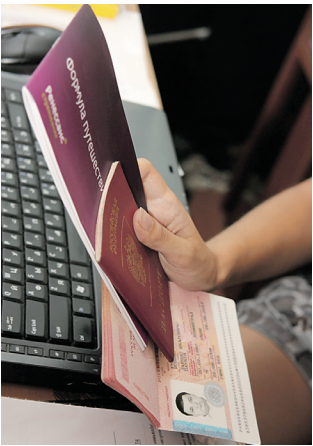
Эксперты заверяют, что все эти пожелания будут учтены. Марина Ларионова рассказала, что сейчас проводится анализ российских подходов к оценке работы вузов, а также сравнение методик и параметров рейтингования, принятых в международной практике. «Нам важно обеспечить равные условия оценки для вузов разных профилей, отраслей и различного статуса.

Туризм

Память документа

ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗАГРАНПАСПОРТА ДАКТИЛОСКОПИРУЮТ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ

Новые паспорта «с пальцами» уже готовы к выпуску, но все документы старого образца успеют доработать до конца своего срока.



Степень защиты документов растёт год от года

Руководитель Федеральной миграционной службы Константин Ромодановский сообщил, что новые документы будут также выдаваться на 10 лет, и все основные параметры – вид, срок оформления и стоимость этого оформления – останутся неизменными.

Главным отличием новых паспортов станет дополнительный чип, содержащий информацию об отпечатках пальцев владельца. По предварительным подсчётам, запуск новой системы сократит время прохождения паспортного контроля примерно до 1 минуты. Экспериментальный образец загранпаспорта с чипом для пальцев в течение следующего года будут выдавать в экспериментальном порядке – в ФМС в течение месяца выберут несколько пилотных регионов для внедрения новинки. В 2012 году также планируется согласовать все нормативные акты, необходимые для того, чтобы российский документ нового образца был принят за рубежом, а с 2013 года будут выдавать повсеместно.

Начальник управления по организации визовой и регистра-

ционной работы ФМС Александр Аксенов сообщил, что некоторое время будут существовать два вида загранпаспортов: электронные загранпаспорта и электронные загранпаспорта и электронные паспорта. Все ранее выданные паспорта будут иметь силу вплоть до истечения срока действия. «При оформлении загранпаспорта у гражданина будут сканироваться отпечатки двух указательных пальцев и записываться в чип. Затем отпечатки будут уничтожать, они не будут поступать ни в какие базы. Отпечатки пальцев необходимы для того, чтобы наиболее точно идентифицировать личность гражданина, предъявляющего паспорт», – уточнил Александр Аксенов.

Ринат Накипов

Консультация



«Гудок» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный инструктаж». Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсии, и получить на него ответ специалиста НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– Каждый месяц перечисляю деньги в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в счёт будущей пенсии. Могу ли я быть уверен в том, что с моими накоплениями всё будет в порядке?

Михаил
Нижний Новгород

Отвечает начальник управления рисков НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Александр Баранов:

– Средства, которые вы перечисляете в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», не только сохраняются, но и стабильно растут за счёт дохода от их инвестирования.

Работу негосударственных пенсионных фондов тщательно контролирует государство, которое проводит регулярные проверки. Также Фонд обязан сдавать отчёты по итогам каждого месяца в Федеральную службу по финансовым рынкам, ежегодно отчитываться перед Министерством здравоохранения и социального развития. И это ещё далеко не полный перечень контролирующих нас органов.

Кроме того, недавно Госдума приняла законопроект «О порядке финансирования выплат за счёт средств пенсионных накоплений». Таким образом, негосударственные пенсионные фонды должны будут гарантировать каждому клиенту, что к моменту его выхода на пенсию все деньги, перечисленные на его пенсионный счёт работодателем, сохранятся и эта сумма не уменьшится.

Помимо государства, ежегодно работу фондов по множеству параметров оценивают независимые эксперты пенсион-

ного рынка. И НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» всегда признаётся ими одним из самых стабильных в нашей стране. Этот год также не стал исключением. Например, в начале декабря Фонд был награждён дипломом рейтингового агентства «Эксперт РА» в номинации «За содействие стандартизации риск-менеджмента» – за то, что одним из первых на пенсионном рынке создал эффективную службу риск-менеджмента, на которую равняются другие фонды. Эта служба оценивает и ограничивает риски, связанные с деятельностью НПФ, в том числе и с его инвестиционной деятельностью. Мы не подвергаем деньги наших клиентов неоправданному риску – НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» инвестирует только в надёжные финансовые инструменты в рамках тех возможностей, которые разрешены действующим российским законодательством. Конечно, ограничение рисков при инвестировании, как правило, не позволяет получить баснословную прибыль, однако мы можем быть уверены в том, что вложения сохранятся, что более важно, учитывая колебания финансового рынка, которые с регулярностью происходят во всех экономиках мира, включая нашу.

Более того, мы уверены, что бережно обращаться с деньгами клиентов должны все участники пенсионного рынка, поэтому во всех общественных дискуссиях Фонд выступает за принятие закона «О пруденциальном надзоре», который обяжет пенсионные фонды и управляющие компании более продуманно оценивать риски при размещении средств вкладчиков. В настоящее время этот законопроект уже прошёл первое чтение в Госдуме.

Если у вас есть дополнительные вопросы по программам и услугам Фонда, вы можете задать их консультантам, позвонив на круглосуточную «горячую линию» НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по телефону: 8-800-775-15-20. Звонок из любого региона бесплатный.

? ВОПРОС ДНЯ?

Коммуникатор iPhone 4S стал в мире хитом продаж, а в России продается сверхнизкими темпами. Гонятесь ли вы за техническими новинками?



Владимир Рыбаков, начальник ХАБАРОВСКОЙ ГРУППЫ ЗАКАЗЧИКА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

– Не гоняюсь. Потому что есть предметы роскоши и предметы первой необходимости. Если говорить о популярности iPhone 4S, то на Западе провели более широкие маркетинговые акции. Но по функционалу у смартфона чего-то нового не добавилось, и визуально он не отличается от предыдущего. Может быть, поэтому продажи по России и низкие. Я сам пользуюсь и iPad и iPhone, но предыдущих поколений. Мне как руководителю необходима возможность смотреть электронную почту, находясь в командировке. Мне нравится, что у iPad долго держится заряд батареи. С нашим охватом сети это очень удобно.

Роман Ерохин, начальник сектора развития пропускных способностей Приволжской дирекции управления движением:

– Гоняться за новинками смысла нет, потому что их стоимость пока завышена. Стоит подождать год, и цены должны упасть. В первую очередь я куплю планшетник. Он гораздо удобнее ноутбука. Весит всего 600–700 граммов, аккумуляторной батареи хватает на 6 часов, умещается на ладони, не то что шестикилограммовый ноутбук. Пока его достанешь из портфеля, разложишь на коленях... К тому же через 2–3 часа интенсивной работы аккумулятор садится. Некоторые мои знакомые пользуются iPad. Но большинство приложений к нему – платные, в то время как на базе другой операционной системы очень много бесплатных приложений, доступных для широкого круга пользователей.

Вячеслав Иванов, начальник службы технической политики КРЖД:

– На мой взгляд, причин сверхнизких темпов продаж iPhone 4S несколько. Скорее всего, главная из них – высокая цена. На Западе такие новинки стоят раза в два дешевле, чем у нас. Кроме того, разработчики позиционировали, что это будет телефон пятого поколения, на самом же деле выпустили просто модернизированную версию прежнего. iPhone неохотно покупают ещё и потому, что многие уже сделали выбор в пользу подобных аппаратов, к примеру, фирмы Samsung. Они адаптированы под любые интерфейсы, тогда как Apple подходят операционные системы только собственных разработок. Считаю, что сейчас для работы необходимо иметь под рукой планшетный компьютер. Всегда есть выход в Интернет, да и не нужно носить с собой кипу бумаг. Всё в электронном виде.

Олег Осипов, и.о. начальника регионального информационно-вычислительного центра в Ярославле:

– За новинками не гоняюсь, в нашей работе вполне достаточно обычного компьютера. Книги читаю бумажные или на том же стационарном компьютере. Планшетного у меня нет, но вещь очень даже полезная. Позволяет находиться в информационном поле тому, кто постоянно в движении. Хотелось бы его иметь. Что касается айфонов и смартфонов, то они слишком малы, чтобы на них работать. К тому же необходимы для работы программных средств на них просто не установишь. А для телефонных переговоров мне хватает мобильного телефона с большой ёмкостью батареи. Вместе с тем современные устройства привлекательны, особенно для моих детей. Но они крайне дороги, не менее 30 тыс. руб., поэтому малодоступны. Если купим, то кушать будет нечего. Поэтому оба сына – школьник и студент железнодорожного техникума – довольствуются обычными компьютерами и мобильниками. Хотя желание пользоваться новинками у них огромное.

Эдуард Большанин, инженер вагона-путьеизмерителя Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры:

– Очередная техническая новинка меня с катушек не срывает. Отношусь спокойно. И радуюсь за тех, кто может позволить себе её приобрести. Понимаю, что для этого надо располагать излишними финансовыми ресурсами. Надо подождать год-другой – и цена резко упадёт. Хотя есть у меня друзья и знакомые, которые «упакованы» и планшетниками, и электронными книгами по последнему слову. А меня полностью устраивает мобильный телефон Philips – надёжный и практичный. Насколько мне известно, руководство этой компании не скучится на научные исследования, вкладывая около 10% от оборота.

Анастасия Задорожная, ведущий экономист финансово-экономического отдела административно-хозяйственного центра СКЖД:

– Конечно, я интересуюсь техническими новинками. Очень хочу iPhone 4S, но пока такой возможности нет. У меня сейчас телефон, схожий по функциям с iPhone, но более старой модели. Но iPhone 4S очень интересен, и надеюсь, что удастся его со временем приобрести, буду к этому стремиться. Впрочем, только телефонами мой интерес не ограничивается. Очень нравится мне по своему функционалу iPad, надеюсь, что после Нового года он у меня появится. В целом я стараюсь следить за всеми техническими новинками, которые делают нашу жизнь более удобной.

Волейбол

Успешный выезд

Новосибирский «Локомотив» в матче 7-го тура чемпионата суперлиги в гостях обыграл «Газпром-Югра» – 3:1. После череды неудачных матчей железнодорожники опустились в нижнюю часть турнирной таблицы зоны Восток, и победа «Локо» нужна была как воздух. Однако соперник у сибиряков был не из простых – «Газпром-Югра». Потому неудивительно, что встреча получилась упорной. Первый сет хозяева выиграли – 26:24, да и вторая партия прошла в равной борьбе – «Локомотив» выиграл её с минимальным преимуществом. Вот третий и четвёртый сетовы прошли уже пусть и с небольшим, но преимуществом железнодорожников, которые в итоге и добились победы. В составе «Локомотива» самыми результативными стали легионеры Лукаш Дивиш, набравший 20 очков, и Майкл Санчес, на счету которого 22 очка.



Одна из составляющих успеха «Локомотива» в матче с «Газпром-Югра» – отличная игра железнодорожников на блоке

Победа позволила «Локомотиву» подняться в верхнюю часть турнирной таблицы – на четвёртое место. Следующую игру железнодорожники проведут в среду дома против турецкого «Фенербахче». Что же касается ещё одного железнодорожного клуба, выступающего в зоне Восток, то «Локомотив-Изумруд» потерпел очередное поражение, уступив дома «Факелу» из Нового Уренгоя – 1:3, и занимает пока последнее место. Первым же здесь идёт казанский «Зенит», победивший «Урал» – 3:1. «Локомотив» из Харькова в зоне Запад одержал победу над «Ярославичем» – 3:0. Следующий тур суперлиги пройдёт уже в начале января 2012 года.

Виктор Романов

Баскетбол

Успех по-хозяйски

«Локомотив-Кубань» обыграл на своей площадке украинский «Азовмаш» в матче группового этапа Единой лиги ВТБ со счётом 84:76. На эту игру железнодорожники вышли в усечённом составе – из-за травм в их составе отсутствовали Келвин Риверс и Сергей Быков. Впрочем, отсутствие ведущих игроков не помешало «Локо» одержать победу. Правда, поначалу гости действовали чётко, и первая четверть закончилась в их пользу – 26:25. В дальнейшем продолжалась примерно равная игра, и только в концовке третьей четверти благодаря серии дальних бросков «Локомотив-Кубань» создал себе комфортное преимущество. В заключительной десятиминутке хозяева ушли вперёд на 20 очков. Правда, «Азовмаш» не сдавался и сократил разницу до 8 очков, но большего сделать не смог. Самыми результативными в составе железнодорожников стали Джеремайя Месси, набравший 25 очков, и Али Траоре, на счету которого 23 очка.

Роман Вишнёв

Борьба

Неслабый пол

В подмосковном Чехове прошёл Открытый кубок России по женской борьбе. В олимпийской категории до 48 кг победила чемпионка мира среди юниоров Надежда Фёдорова. «Это лишь второй мой взрослый турнир, – рассказала Надежда. – Первый был месяц назад в Италии, где я стала третьей. И вот в Чехове сумела победить». Представительница ЦСК «Локомотив», чемпионка России в этой весовой категории Алина Морева не выступала из-за травмы. В других олимпийских категориях победили Валерия Жолобова (до 55 кг), Анастасия Братчикова (до 63 кг), Наталья Воробёва (до 72 кг). Выступающая в категории до 63 кг представительница «Локомотива» Лариса Канаева, для которой эти соревнования стали первыми после рождения сына, в призыре не попала.

Виктор Романов

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 № ФС77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалпкин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зотраф, Марина Малюшова
Редакторские отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тшико (культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и психе), Алексей Чепалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелован | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер велд Марина Малюшова.

Турнир

Футбол от станка

В третьем розыгрыше Кубка ЖФЛ победила команда «Трансконтейнера»



ФОТО: ИРИНА ГИРЯКОВА

В финальном матче Кубка железнодорожной футбольной лиги «москвичи» оказались на лопатках

ными новичками пополняется и сама лига – так, присоединившиеся к ней в 2011 году команды Второй грузовой компании и Московской железной дороги уже успели примерить медали. Одерживать победы в Железнодорожной футбольной лиге становится всё сложнее, а шансов реализовать свои футбольные амбиции у того же ОАО «Трансконтейнер» оставалось всё меньше.

Однако сезон 2011 года, когда задачи выиграть первенство и Кубок ЖФЛ перед собой ставили как минимум четыре команды лиги, теперь вошёл в историю

В главном матче турнира «москвичи» сделали всё для того, чтобы лишить «Трансконтейнер» очередного трофея. В дебюте встречи они несколько раз были близки к успеху, однако их соперники умело оборонялись, а затем постепенно инициативу перехватили – и, как оказалось, до конца встречи. Игроки «ТрК» открыли счёт во второй половине первого тайма: Сергею Прошину удалось чудо-проход и удар, не оставивший вратарю соперников шанса – 1:0.

За матчем с большим интересом наблюдал легендарный спортивный медик, врач ФК

Футбольная лига с годами приобрела неплохой формат, и ОАО «РЖД»

обязательно будет развивать её дальше

как сезон долгожданной победы первого чемпиона.

Напомним, минувшим летом команда ОАО «Трансконтейнер» в жаркой борьбе выиграла первенство ЖФЛ, ну а в середине декабря сумела пробиться в финал Кубка лиги, в котором её соперниками стали новички – футболисты Московской железной дороги.

Как мы уже сообщали, в матче этих команд на стадии групповых турниров победа досталась «москвичам». К слову, представители МЖД, несмотря на свой статус новобранца лиги, сумели обыграть едва ли не всех её корифеев, а в игре за выход в финал оставили не у дел команду Административно-хозяйственного управления компании.

«Локомотив» (Москва) Савелий Мышалов. Наблюдал с грустью. «Дело в том, что я пришёл поддержать команду МЖД – в руководстве этой магистрали у меня много знакомых, – пояснил доктор Мышалов. – Но, наверное, нужно быть объективным: футболисты «Трансконтейнера» смотрятся получше».

При этом Савелий Евсеевич, как профессионал, отметил важную деталь:

– Мы видим очень интересную игру! Посмотрите, как бьются команды! Здесь быть профессионалом высокого класса совершенно не обязательно, прежде всего необходимо любить свой вид спорта и во время игры полностью выкладываться. На своём веку я видел очень много матчей любительских команд

и всякий раз удивлялся, как ребята, что называется, от станка демонстрируют футбол довольно приличного уровня. Очевидно, сил им прибавляет любовь к этому виду спорта. И сегодня я вижу, что представители этих двух команд влюблены в футбол всей душой.

Второй тайм финала начался атаками «москвичей», которые делали всё, чтобы отыграться. Футболисты «Трансконтейнера» вновь спокойно оборонялись, ну а в середине второй половины игры им удалась успешная атака, которую завершил Роман Комиссаров. После этого будущие победители имели ещё пару моментов для взятия ворот, но больше забить не удалось как им, так и представителям МЖД. В итоге 2:0 – и Кубок ЖФЛ впервые достался футболистам ОАО «Трансконтейнер».

– Сегодня мы были свидетелями отличной игры, ну а трофеем по праву достался сильнейшему, – подвёл итог встречи начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин. – Парни показали и отличную физическую подготовку, и то, что они регулярно совершенствуют игровые навыки. Мы видели немало домашних заготовок. Железнодорожная футбольная лига с годами приобрела неплохой формат, и мы обязательно будем развивать её дальше. К примеру, команда Московской железной дороги в турнире участвовала впервые и сразу же вышла в финал Кубка! Будем привлекать в ЖФЛ представителей других магистралей с тем, чтобы подобные турниры стали по-настоящему массовыми.

Андрей Мельников

Художественная гимнастика

Воля и грация

В Орехово-Зуеве прошёл чемпионат РФСО «Локомотив» в групповых упражнениях

Турнир вышел представительным – в нём приняли участие 69 команд. Особенно захватывающей получилась борьба за награды среди гимнасток, выступающих по программе мастеров спорта.

На несколько дней подмосковный город Орехово-Зуев стал центром настоящего спортивного праздника. Во Дворце спорта «Восток» для участия в Открытом чемпионате РФСО «Локомотив» собрались более 350 юных граций. А болельщиков – и того больше. В основном это были родители спортсменок. Папы и мамы многих гимнасток приехали издалека, чтобы поболеть за своих чад. И болели они знатно: шум в зале порой стоял такой, что не было слышно и собственного голоса. Понятно, что при поддержке родственников участницы соревнований выходили



ФОТО: ИРИНА ГИРЯКОВА

Для команды Волгоградской области победа в чемпионате РФСО «Локомотив» – первый большой успех

на ковёр с переполненными эмоциями. Кто-то с ними справился. Кто-то – не очень.

Увлекательная борьба развернулась среди команд, выступавших по программе мастеров спорта. Всего здесь соревновались 28 команд, 15 из них отобрались в финал, а победу в итоге одержали спортсменки Волгоградской области. Успех этой команды был немного неожиданным, так как гимнастки с берегов Волги выступают вместе совсем недавно.

– Наша команда создана всего лишь полтора месяца назад, – рассказала главный тренер победительниц Надежда Касьянова. – Это небольшой срок, но нам удалось создать настоящий сплочённый коллектив. Хочу отметить, что девочек готовила не только я, с ними работала целая бригада тренеров. Так что победа в Орехово-Зуеве – это общая заслуга. Ну и девочки, конечно, молодцы.

Кстати, как отметили все без исключения специалисты, наблюдавшие за ходом соревнований, уровень всех команд в этой группе был примерно одинаковым. Оттого и конкуренция была запредельной. В итоге успеха добились те гимнастки, у которых оказались крепче нервы. Причём преимущество победителей над занявшей второе место командой было минимальным – всего лишь 0,025 балла.

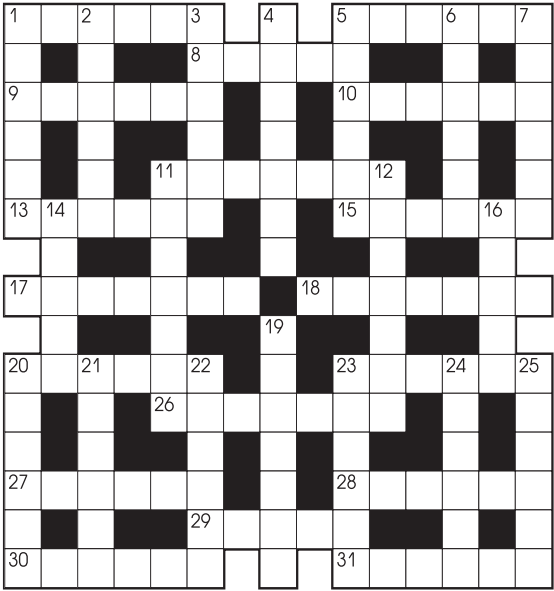
По программе кандидатов в мастера спорта в предыдущие годы в лидерах ходила команда из Санкт-Петербурга. Но на этот раз она стала только третьей, а первое место заняли девочки из Северодвинска. Здесь также плотность результатов была очень высокой.

В соревнованиях по программе первого разряда ситуация сложилась немного иная, и победившая здесь команда Белгородского наместника определила занявшую второе место команду Казани. Также можно отметить гимнасток из Орехово-Зуева, которые на домашнем турнире хорошо себя проявили.

– Турнир получился представительным, – рассказала главный судья соревнований, судья всероссийской категории Валентина Лешкович. – Организовано всё было великолепно. Зал отличный – просторный, с высокими потолками. И разминочный зал очень удобный. И ещё надо отметить, что по сравнению с прошлым годом команды сильно прибавили в мастерстве. Было видно, что все очень хотели победить.

После чемпионата в групповых упражнениях там же, в Орехово-Зуеве, прошёл и Кубок общества «Локомотив» в личном зачёте. По его итогам будет сформирована сборная РФСО «Локомотив».

Роман Вишнёв



Ответы на кроссворд за 19 декабря

- 1. Класс. 2. Самокат. 3. Тюрма. 4. Абориген. 5. Нептун. 6. Набоб. 7. Барбос. 8. Суворов. 9. Весло. 10. Отработчик. 11. Абрек. 12. Кунжут. 13. Триод. 14. Дерево. 15. Озорство. 16. Обстрел. 17. Ложка. 18. Аристократ. 19. Трос. 20. Сугроб. 21. Бегемот. 22. Таро. 23. Осанка. 24. Албания. 25. Яблоко. 26. Откос. 27. Слав. 28. Вершок.

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 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 20 декабря 2011 года
Номер: 233 (24953) | Тираж: 151587 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.40
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)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с грубой, набранной таксим шрифтом, – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/л Красногорск/5, а/м «Битые», 23 км | Заказ № 11-12-00371 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.