

20 декабря 2011 года www.gudok.ru
 вторник www.gudok.info
 № 233 (24953) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
 транспортная с 23 декабря 151587
 газета 1917 года экземпляров

От РЕДАКЦИИ

Занять – не проблема

По состоянию 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 объёмов 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 заимствование средств. Доля такого капитала в следующей инвестиционной программе будет велика как никогда – порядка 100 млрд руб.

Однако то, что РЖД являются коммерческой компанией, 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 сокращения издержек. Этим в РЖД занимаются, однако никакое увеличение эффективности не даст необходимых средств для такого расширения инфраструктуры, чтобы в ближайшей перспективе вывозить все предъявляемые 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



Ещё в 2009 году на базе нашей дирекции было организовано техническое обслуживание и ремонт электропоездов. Дирекция расположена в здании бывшего локомотивного депо Рузаевка. Цех ремонта тогда был укомплектован всем необходимым, но состояние здания и помещений депо оставляло желать лучшего. Поэтому принятое решение провести капитальный ремонт с заменой технологического оборудования.

Работы завершены своевременно, теперь у нас есть все ресурсы для качественного ремонта электропоездов и нормальной эксплуатационной работы.

Что сделали во время ремонта?

Строители привели в порядок бытовые помещения для работников цеха.

Обустроили комфортабельные душевые, раздевалки и

санузлы, комнату для приёма пищи.

Также в цехе сделали энергосберегающее светодиодное освещение, а на полы нанесли специальное гризезащитное 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 установлен новый видеотренажёрный комплекс для подготовки локомотивных бригад.

Беседовал Дмитрий Попов

– Андрей Владимирович, в следующем году в вашу дирекцию поступят новые электропоезда. Готовы к их обслуживанию?

– Да, взамен устаревших электропоездов ЭР2К придут более современные – ЭД4М.

ПРОГНОЗ

Баланс плюсов и минусов

ОАО «РЖД» ПРЕДРЕКАЕТ РОСТ КОНКУРЕНЦИИ ПОСЛЕ ВСТУПЛЕНИЯ В ВТО



ОТКРЫТИЕ РЫНКОВ ПРИВЕДЕТ 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 перевозки деревянных материалов оцениваются как нейтральные.

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

> Окончание | 3

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 перевозят автотранспорт. Особенно сильный рост доли иностранных компаний ожидается на рынке логистических услуг.

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

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 в план, который выполняется на уровне 101%.

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

Как сообщила генеральный директор ЦФО Елена Кунаева,



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 сгущение 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-

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, повысив 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 – электромеханик. В настоящее время проходит обучение в АНО «Корпоративный университет ОАО «РЖД» по программе повышения квалификации руководителей холдинга «РЖД» «Корпоративный лидер».

Трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1986 году после окончания Московского института инженеров железнодорожного транспорта помощником машиниста электровоза локомотивного депо Рязань. Работал старшим диспетчером по локомотивам, начальником локомотивного депо Рыбное, заместителем начальника, первым заместителем начальника Рязанского отделения Московской железной дороги, начальником Лискинского отделения Юго-Восточной железной дороги и Московско-Рязанского отделения Московской железной дороги, заместителем начальника Северо-Кавказской и Московской железных дорог, главным инженером Московской железной дороги, начальником департамента локомотивного хозяйства, первым заместителем генерального директора ОАО «ВНИИЖТ». С 2009 года работает начальником Куйбышевской 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 «Арктикоморнефтегазразведка», владеющей буровой платформой, сообщил, что семьям погибших будет выплачено минимум по 3 млн руб., но суммы могут быть увеличены – все работники были застрахованы. Представитель компании добавил, что большинству родственников погибших не придётся лететь к месту трагедии для опознания своих родных, так как оно будет проводиться по найденным в них документам. Опознанные тела будут доставлены в регионы, где проживали рабочие, за счёт компаний для спасённых рабочих и их родственников на Сахалине арендована гостиница.

Поисковые работы в районе бедствия продолжают ледокол «Магадан», суда «Смит Сахалин», «Георгий Фройер» и «Юрий Тарапуров».

Игнат Выгин

СЕВЕРНАЯ КОРЕЯ

На запасной путь

Вчера северокорейские СМИ сообщили, что 17 декабря на 70-м году жизни в вагоне личного бронепоезда скончался СЕВЕРОКОРейский лидер, «великий руководитель» 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 бронированными полами, ресторан, гостиница 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 бронированными «мерседесами» и целый штат обслуживающего персонала – машинистов, уборщиц, официантов и охранников.

Мировое сообщество по-разному отреагировало на сообщение о смерти северокорейского лидера. Генеральный секретарь кабинета министров Японии Осаму Фуджимура выразил надежду, что «кончина председателя Национального комитета обороны Северной Кореи не окажет отрицательного 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 соблазнов не принято до сих пор.

Игнат Выгин

КОНТРАКТ

Новый шаг

НА МАГИСТРАЛИ ПРИДУТ ЕЩЁ «САПСАНЫ»



ВОСЕМЬ НОВЫХ ПОЕЗДОВ VELARO RUS «Сапсан» БУДУТ ПОСТАВЛЕНЫ НА СЕТЬ УЖЕ В 2014 ГОДУ.

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

Соответствующий контракт был подписан вчера в Москве президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якунином и президентом, председателем правления Siemens AG Петром Лёшером.

Общая сумма контракта составит 600 млн евро. Из этих денег непосредственно на закупку поездов будет затрачено 289 млн евро. Остальные средства пойдут на предоставление персонала для технического обслуживания и ремонта высокоскоростных поездов, в связи с чем было заключено дополнительное соглашение.

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

Петр Лёшер отметил, что новое соглашение – это не просто ещё один контракт, а долгосрочное партнёрство.

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

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

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

Поезда оказались востребованы пассажирами. Как уточнил «Гудку» генеральный

директор Дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, в уходящем году возросла средняя наполняемость «Сапсанов».

На направление Санкт-Петербург – Москва она составляет более 85%, а по маршруту Москва – Нижний Новгород – более 75%.

Высокий потребительский спрос на поездки, а также приближающийся срок ремонта «Сапсанов» из первой партии вызвали необходимость в приобретении дополнительных поездов.

Новую партию «Сапсанов» также построят на заводе концерна в немецком Крёфельде. Вопрос локализации производства поездов Velaro Rus в России пока не актуален из-за нерентабельности их постройки малыми партиями, сообщили в РЖД.

Марьяна Балашкина

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

СТРОЙКА

Серебряное звено

ТУВА ПОЛУЧИТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

ВЧЕРА ДАН ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО. В ТРЕХ КИЛОМЕТРАХ от Кызыла, на будущей станции Кызыл-Пассажирский, ПРЕМЬЕР РОССИИ Владимир Путин ЗАКРЕПИЛ «СЕРЕБРЯНЫМ КОСТЫЛЁМ» СТЫК ПЕРВОГО И ВТОРОГО ЗВЕНЬЕВ ПОЛОТНА.

Как пояснил «Гудку» совладелец ЗАО «ЕПК» Руслан Байсаров, 87 млрд руб. компания направит на строительство железной дороги, а 24,6 млрд руб. – на разработку угольного месторождения.

Из Инвестиционного фонда Российской Федерации в строительство магистрали будет направлено почти 50 млрд руб.

Руководство республики уверено, что такие финансовые вложения весьма оправданы. Ведь новая железная дорога ускорит освоение Эльгестского месторождения коксующегося угля Угур-Хемского угольного бассейна. Разведанный объём месторождения по всем категориям угля составляет 820 млн тонн.

По словам руководителя Красноярской дороги Владимира Рейнгардта, ожидается, что уже на пятый год эксплуатации линии Кызыл – Курагино объёмы перевозок достигнут 10 млн тонн в год, на десятый – 15 млн тонн.

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

проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», который в будущем и примет грузопоток новой магистрали, – отметил Владимир 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 перерабатывает идущий вагонопоток.

Проект новой магистрали был утверждён ещё в 2007 году. Дорога пройдёт по территории Тувы и нескольких районам Красноярского края. Её длина – более 400 км. – Рельеф местности, по которой пройдёт дорога, по большей части горный и высокогорный, – отметил Шолбан 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 партнёрства. Часть средств инвестирует ЗАО «Енисейская промышленная компания» (ЕПК).

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

Анонс

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ РЖД·ПАРТНЕР

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

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

Читайте наши журналы!

Приступайте в редакцию своим отзывам!

Подписаться на журнал «РЖД-Партнёр», а также журналы RZD-Partner International и RZD-Partner International China вы можете по телефонам:

в Москве:

(499) 261-6090

(499) 261-3775

в Санкт-Петербурге:

(812) 458-3499

(812) 457-8034

(812) 315-1532

По электронной почте:

rasp@rd-partner.ru

moscow@rd-partner.ru

или на сайте:

www.rzd-partner.ru

Открытый аукцион ОАО «РЖД»

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

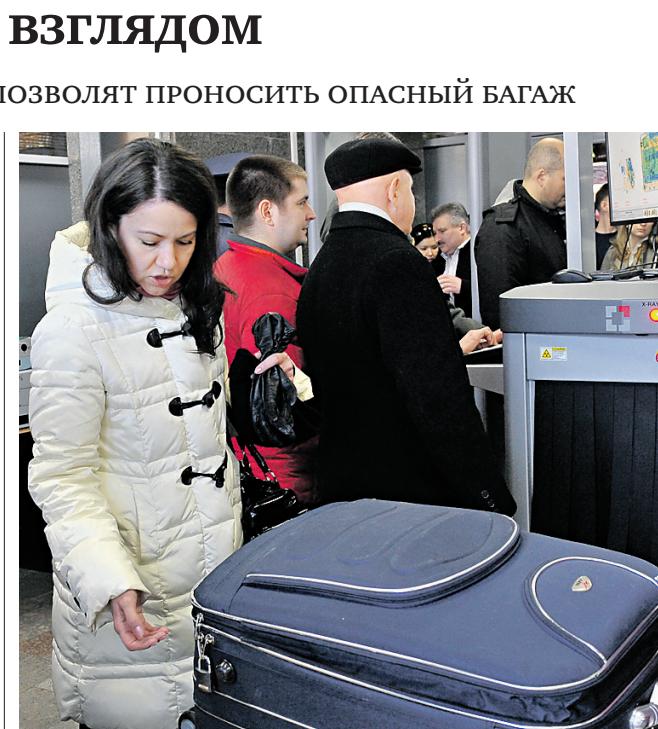
Заявки принимаются до 12:00 11 января 2012 года.

Аукционная документация содержится на сайтах www.rzd.ru (раздел «Город») 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

Фото: ИВАН ПАЛАТОВ



Любой посетитель вокзала при необходимости пройдёт процедуру сканирования

«Из переносных установок уходит аппарат обнаружения паров взрывчатых веществ «Шельф ПКЛ». Поднося его к сумке, можно сразу же получить информацию о припрятанном там незаконном багаже – тротиле, пластиде или порохе», – объяснил Сергей Шустов.

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

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

«Сейчас мы подбираем для работы с оборудованием сотрудников, – заметил начальник Приволжской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Опалев. – Обучим их за счёт средств ОАО «РЖД». Предполагаем расширить штат вокзала Астрахань-1 на 65 человек для обслуживания нового комплекса».

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Астрахань

ОАО «РЖД» проводит открытый аукцион на право заключения договоров аренды имущества ремонтных участков эксплуатационных вагонных депо Исаакогорка, 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 «Город») 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

Фото: ИВАН ПАЛАТОВ</p

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 золотых (польская валюта) на 2014–2020 годы. Поэтому было решено заморозить проект по строительству высокоскоростной магистрали до 2030 года. Линия протяжённостью 450–470 км должна пройти из Варшавы в Познань и Вроцлав. Предполагаемая скорость на магистрали – 350 км/ч. Стоимость проекта, по приблизительным оценкам, доходила до 35 млрд золотых.

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 Брисбен 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

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 курса выдаёт на печать все допущенные ошибки, которые должны быть учтены студентами при повторном рейсе.

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.

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 сравнивать, – 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».

Квалифицированные машинисты дороге нужны, ведь сейчас на Западно-Сибирской эксплуатируется более 100 локомотивов ЭП2К. Они обслуживают пассажирское плечо Транссибирской магистрали – от Омска до Марийска. В следующем году на дорогу поступят 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

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 присоединения 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

переговоров Минэкономразвития Максим Медведков, в начале переговоров стороны исходили из действующей ставки, и в целом по сравнению с теми же автомобилями она снизилась незначительно. На производство легковых автомобилей заметного влияния вступление в ВТО не окажет, а вот снижение пошлины на грузовики может привести к давлению на рентабельность их производства.

Не позднее 1 июля 2013 года Россия должна предоставить одинаковый режим для перевозки экспортных и импортных грузов с тем, что существует для внутренних перевозок. Это не исключает применения дифференцированных внутренних сборов за перевозку, но они должны основываться на экономической эффективности железнодорожного транспорта, а не на стране происхождения. Транзитные тарифы должны публиковаться заранее.

Доступ на рынок

Все органы по аккредитации и сертификации будут заменены единым национальным органом России. Как пояснил Максим Медведков, сертификация на ту же железнодорожную технику, про-

изведённая каким-либо членом ВТО, не означает её автоматического признания в стране. Это возможно, только если будет заключено специальное соглашение о признании результатов сертификации между соответствующими государствами, и с небольшим количеством стран оно у России уже есть.

Порядок лицензирования и сертификации во многом будет определяться лоббистскими возможностями России, но, скорее всего, будет упрощён, так как по правилам ВТО эти меры нельзя использовать как инструмент нетарифного ограничения доступа на рынок.

Чего ждут от власти

В рамках переговоров с ВТО в первичные обязательства не оговорены условия доступа иностранных перевозчиков на инфраструктуру РЖД. Этот вопрос пока разрабатывается лишь в рамках создания единого экономического пространства.

Поэтому в РЖД полагают, что государство должно принять меры для выравнивания конкурентных условий для железнодорожного, автомобильного и других видов транспорта. То же самое касается и унификации грузовых тарифов, при которых компания теряет определённую долю доходов при работе с экспортатором, что может быть компенсировано за счёт повышения тарифов во внутренних перевозках (эту позицию поддерживает и ФСТ). Кроме того, РЖД предлагают зафиксировать в списке изъятий из режима наибольшего благоприятствования обязательства по доступу иностранных перевозчиков на российский рынок.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

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.

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



ПРАЗДНИЧНОЕ ОТКРЫТИЕ ВОКЗАЛА СОЗДАЛО МЕСТНЫМ ЖИТЕЛЯМ ПРЕДНОВОГОДННЕ НАСТРОЕНИЕ

быть, подлежащей зачислению в бюджет области. Дорога получила льготу в 81 млн руб. Эти деньги были вложены в объекты на территории Оренбургской области.

Инвестиционный план на следующий год сформирован ещё не всеми подразделениями РЖД, но только Южно-Уральская дорога вложит 1,8 млрд руб. Большая часть этой суммы пойдёт на реконструкцию земляного полотна и модернизацию пути на участках Медногорск – Сара – Халилово, Халилово – Рязьезд 213а, на станции Новоорск.

Евгения Мусихина,

соб. корр. «Гудка»

Челябинск

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» (Нижний Новгород – Москва), – рассказал начальник Горьковского филиала ФПК Иван Шугуров. – Преимущество новинок в том, что начальник поезда имеет возможность при необходимости быстро организовать помочь 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 поезд с инвалидом. Тогда билеты продадут вне очереди.

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

Леонид Акопов

Нижний Новгород

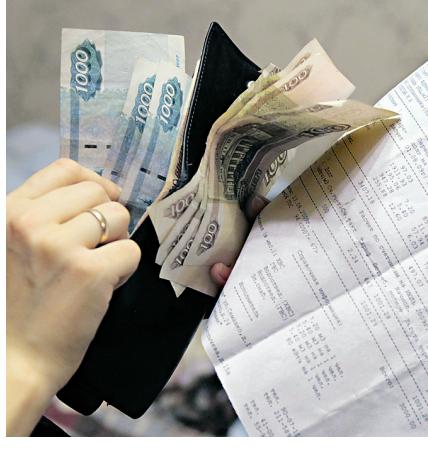
В одном котле

Центральная дирекция по теплоснабжению, созданная в апреле этого года, получила по наследству от дорог целый ворох проблем. Но нерешаемых 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 разъяснять 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 теплоснабжения практически лишены рычагов воздействия на «неплатильщиков». 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 вдохнуть не дают». Тарифы, как правило, устанавливают на уровне региональных и не учитывают реальную себестоимость услуг теплоснабжения, что неминуемо приводит к убыткам.

Кадры

Узкое 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 директории?

– 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 обнадёживающей. 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 про

цесса, потому и уровень зар

платы меньше.

Сложность укомплектованности персоналом во многом зависит именно от этого показателя. Да и вообще теплоснабжение – 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 первостепенных задач не только

поиск

высококвалифицированных работников, но и обеспече



ФОТО: РИА Новости

ние высокой производительности их труда (за счёт правильно 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 теплоснабжения.

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

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 Рос

желдоре 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 образованиях, что в ОАО «РЖД» однаковые – котлы, технологии аналогичны, газ сгорает в топках одинаково. Так что проблема тут не техническая, а больше мотивационная.

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

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

Согласно этому документу мы ввели такие поощрения, как награждение почетной 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 почета – «Лучший на производстве». Например, у пришёл 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 Инtranet.

Полосу подготовил Владислав Кукрещ

Экология

Минимизировать ущерб

ОТАПЛИВАТЬ ПОМЕЩЕНИЯ БУДУТ С ПОМОЩЬЮ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТОПЛИВА

НА БАЛАНСЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО ТЕПЛОВОДОСНАБЖЕНИЮ (ЦДТВ) СЕГОДНЯ НАХОДЯТСЯ БОЛЕЕ 2 ТЫС. ОБЪЕКТОВ, РАБОТА КОТОРЫХ НЕГАТИВНО ВЛИЯЕТ НА СОСТОЯНИЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОДИН ИЗ ЦЕНТРАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ ДИРЕКЦИИ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ – МИНИМИЗАЦИЯ УЩЕРБА ПРИРОДЕ И УЛУЧШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА.

РЕЧЬ ОБ ЭТОМ, В ЧАСТИСТИ, ШЛА НА СЕТЕВОЙ ШКОЛЕ ЦДТВ, КОТУРУ 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-ПЕТЕРБУРГА.

В ЦДТВ разработана своя экологическая политика, определены цели и задачи, включая обязательства по предотвращению загрязнений окружающей среды. Так же 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, УТВЕРДЁННЫМ 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 СТОКOV 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 ВРЕМЯ ИНВЕСТИЦИИ В КАНАЛИЗАЦИОННЫХ ОЧИСТНЫХ СООРУЖЕНИЙ.

СТОИТ ОТМЕТИТЬ, ЧТО ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ТРУДА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ УЖЕ РАССматриваются на первоначальной стадии. В НОВОСИБИРСКЕ. В НЕЙ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ВСЕ СТРУКТУРНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ.

ОБ АКТУАЛЬНОСТИ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ТО, ЧТО С 2008 ГОДА В ОБЛАСТИ ТЕПЛОВОДОСНАБЖЕНИЯ БЫЛО ТРАВИРОВАНО 19 РАБОТНИКОВ.

КАК РАССКАЗАЛ 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 ОБЛАСТИ ТЕПЛОВОДОСНАБЖЕНИЯ НЕ ОТМЕЧАЛОСЬ ВОВСЕ (НА ПРИВОЛЖСКОЙ, СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ, ОКТЯБРЬСКОЙ, ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ, ЮГО-ВОСТОЧНОЙ).

«ЛИДЕРОМ» ПО ПРОИЗВОДСТВЕННОМУ ТРАВМАТИЗМУ МОЖНО НАЗВАТЬ КРАСНОЯРСКУЮ



ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ СОВРЕМЕННОЙ КОТЕЛЬНОЙ ДОСТОИН XXI ВЕКА

ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ КОМПЕТЕНЦИИ ИНЖЕНЕРОВ ПО ОХРАНЕ ТРУДА – ПУТЕМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ И УЧАСТИЯ В РЕГУЛЯРНЫХ СЕТЕВЫХ СОВЕЩАНИЯХ.

В ЦЕЛОМ ЖЕ В ОБЛАСТИ 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 ОКАЗЫВАЮТ ЧИСТОЧНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ: 31% ИЗ 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 ЧАСТИСТИ, БЫЛО РАЗРАБОТАНО ПОЛОЖЕНИЕ О ПРОИЗВОДСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ ТРЕБОВАНИЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПОДГОТОВЛЕНА ДОКУМЕНТАЦИЯ В РОСТЕХНАДЗОРДЕ ПО ОПАСНЫ

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 испытывали в октябре нынешнего года.

Моему сыну 17 лет, он учится в Самарском государственном университете на первом курсе. Каждые 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 Мирный – Самара – Сызрань в 14 часов. Без билета его не пустили на платформу – стоят автоматические турникеты.

Когда в электропоезде подошла к нему контролёр 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 высыпали из электрички, так как он потерял билет. Я прошила дать трубку контролёру, чтобы сказать, что приду на платформу в Сызрань к вагону и заплачу за потерянный билет, лишь бы она не высыпала ребёнка. Однако контролёр была неумолима, заявив, что не будет ни с кем говорить и пусть выходит, так как она имеет право его высадить.

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 не предвиденные 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 высыпайся 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 высыпают 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 «слуги», 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, пожимали руку и произносили обычно: «Спасибо вам, Александр Яковлевич, от всего сердца!» Ученики и учитель. Их так много, а он один, всех не упомнишь. 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.

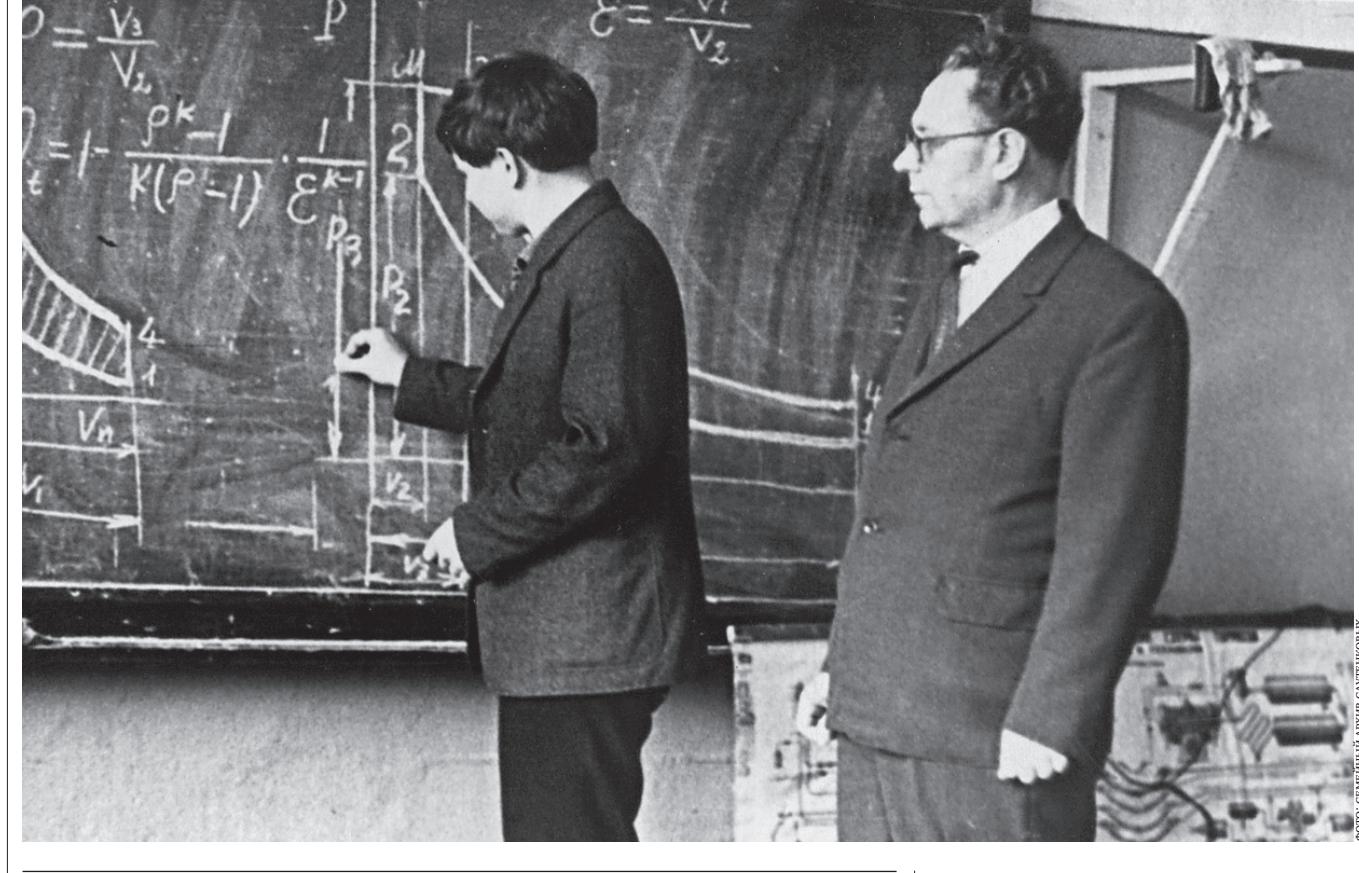
В «Гудок» пришло письмо: «Мы, выпускники Московского техникума железнодорожного транспорта им. Ф.Э.Дзержинского, обращаемся к вам с просьбой отметить 100-летний юбилей со дня рождения преподавателя, директора вечернего отделения Саутенкова Александра Яковлевича. Он всю жизнь работал в техникуме – с 1937 по 1985 год. До сих пор с благодарностью его вспоминаем не только мы. С глубоким уважением, Т.Маслова, В.Сытенький, 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 ожила. 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 музей, ездил «на картошку». Кажется, девизом его жизни было – видеть во всём хорошее и не замечать плохое.

«Когда мы только-только поступали 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 внушил простую истину: 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 покорил её отец, заставляет в воздухе. Конечно же, любовью и... классикой.

«Погоду» в доме всегда делала мама, признаётся Вячеслав. Она строго следила, чтобы тщательно были отложены рубашки, приготовлен обед, вовремя сделаны уроки, а главное – чтобы была чистота и порядок. «Мои родители были людьми другой эпохи, – говорит сын. – Многих сегодняшних ве-щих они бы просто не поняли. Папа, напри-мер, 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-

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

А вот характеристика, которую дали ему в 1940 году: «Русский. По социальному про-исхождению – рабочий, беспартийный. В течение 3-х месяцев работал на лесозаготовках, где проявил себя как активный рабочий и хороший организатор: его ввод был одним из лучших. В настоящем времени 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 павловского хозяйства.

Но дети знали, что их папа – железнодорожник. Об этом свидетельствовали погоны, 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 вахтёй. Потом оказалось, что с «преступником» состоялся разговор с глазу на глаз, о котором ни тот, ни другой предположил не распространяться. Мог Саутенков «не увидеть», как кто-то пришёл на линейку без комсомольского значка. Зато в следующий раз обязательно об этом напомнил «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 Иженякова
Люблино

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 «слуги», 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

Меры принятые

Договор дороже денег

ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ЗАРПЛАТЫ В БАНКЕ КОМИССИОННЫЕ НЕ УДЕРЖИВАЮТСЯ



ФОТО: СЕРГЕЙ ДОЛГИЙ

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 звал, но представился как «бригада ТЧ-15». Не сообщил также, откуда прибыла бригада на станцию Юдино Горьковской дороги.

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

Что и говорить, обвинения были предъявлены серьёзные.

А вдруг и правда в этой столовой пытаются кто ни попадя, отнимая драгоценное время у тех, кому по долгу службы не положено тратить это самое время на стояние в очередях и первоvertёлку.

У директора Краснокутского отделения Сбербанка России от 16 ноября 2011 года, полученному финансовой службой дороги, вам возвращены неправильно удержаные средства, которые перечислены на ваш расчётный счёт.

Согласно ответу Краснокутского отделения Сбербанка России от 16 ноября 2011 года, полученному финансовой службой дороги, вам возвращены неправильно удержаные средства, которые перечислены на ваш расчётный счёт.



НОРМАЛЬНЫЙ отдыих и хорошее питание для локомотивщиков

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

Для более быстрого и качественного обеспечения горячим питанием членов локомотивных бригад на стенд 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 отды-ха с табличками на столах, на которых чёрным по белому написано, что локомотивные бригады обслуживаются вне очереди.

ОБРАЗОВАНИЕ

Что в рейтинге тебе моё

В СТРАНЕ ПОЯВИТСЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОЦЕНКИ ВУЗОВ

Национальный фонд подготовки кадров при участии ведущих экспертов российских университетов по заказу Рособрнадзора 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 критерии: интеллектуальный потенциал вуза, активность (число защищённых диссертаций, объём государственных 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 критерии, как, скажем, в рейтинге Рособрнадзора, 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 характеристики. Однако с точки зрения международных требований сегодня ни один не соответствует глобальным критериям. Мы хотим создать национальную систему,



Фото: ДАЛЕЙ/ТОПСКОП

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

Руководитель исследовательского центра «Интерфакс» 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.

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

учебно-методической работе Ростовского госуниверситета путём сообщения Александра Охотникова. — 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, следя современным тенденциям».

Рейтинги всегда нужны, но использование устаревших критерии делает их бесполезными

По мнению председателя Общества защиты прав потребителей образовательных услуг Сергея Павлова, одной из таких тенденций является учёт двух главных критерии — 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 показатели будут учтены. Марина Ларионова рассказала, что сейчас проводится анализ российских подходов оценки 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.

Юлия Корчагина

Думаю, в следующем году мы представим первые результаты — состоится апробация новой методики с участием более чем 100 вузов, затем последует широкое общественное и экспертное обсуждение с последующей доработкой документа. А в 2013 году мы разработаем рекомендации по применению методик», — пояснила она.

Юлия Корчагина

Туризм

Память документа

ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗАГРАНПАСПОРТА ДАКТИЛОСКОПИРУЮТ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ



Степень защиты документов растёт год от года

ционной работы ФМС Александр Аксенов сообщил, что некоторое время будут существовать два вида загранпаспортов: электронные загранпаспорта и электронные нового поколения. 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 уничтожены, 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



Надёжность и стабильность

«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 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 риска-менеджмента» — за то, что одним из первых на пенсионном рынке создал эффективную службу риска-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 неоправданным рискам — 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 продаётся сверхнизкими темпами. Гоняетесь ли вы за техническими новинками?



Фото: ИАРУ — ТАСС

Владимир Рыбаков, начальник Хабаровской группы заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта:

— Не гонюсь. 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 КРКД:

— 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 подходит 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 ведь очень даже полезная. Позволяет находиться в информационном поле тому, кто постоянно в движении. Хотелось бы иметь. Что касается айфонов и смартфонов, то они слишком малы, чтобы на них работать. К тому же необходимых для работы программных средств на них просто не установлено. 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-путеизмерителя 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 финансовых 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 администрации-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 интересует, 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-Югу» – 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-Юга». Поэтому 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 сеты прошли уже пусты и с небольшим, но преимуществом железнодорожников, которые в итоге и добили победу. 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 «Газпромом-Югой» – 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» выиграл 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 Кельвин 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 Вишинёв

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 Воробьёва (до 72 кг). Выступающие в категории до 63 кг представительницы «Локомотива» Лариса Канаева, для которой эти соревнования стали первыми после рождения сына, в призёры не попала.

Виктор РОМАНОВ

ТУРНИР

Футбол от станка

В ТРЕТЬЕМ РОЗЫГРЫШЕ КУБКА ЖФЛ ПОБЕДИЛА КОМАНДА «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»



ЗАВЕРШИЛСЯ ОЧЕРЕДНОЙ СЕЗОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ФУТБОЛЬНОЙ ЛИГИ. В КУПОЛООБРАЗНОМ МАНЕЖЕ СТАДИОНА «ЛОКОМОТИВ» В ФИНАЛЕ ВСТРЕТИЛИСЬ ФУТБОЛИСТЫ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ДОРОГИ И ОАО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР».

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 привыкнуть к медали. Одерживать победы в Железнодорожной футбольной лиге становится всё сложнее, а шансов реализовать свои футбольные амбиции у того же ОАО «ТрансКонтейнер» осталось 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

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, но в середине второй половины игры им удалось успешная атака, которую завершил Роман Комисаров. После этого будущие победители имели ещё пару моментов для взятия ворот, но более 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, но и трофеи 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 участников 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

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, но 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. Кроме того, амбициоз-

«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 лучше».

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

– Мы видим очень интересную игру! Посмотрите, как боятся 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 Железнодорожная футбольная лига с годами приобрела неплохой формат, и мы обязательно будем развивать её дальше. К примеру, команда Московской железной дороги в турнире участников 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

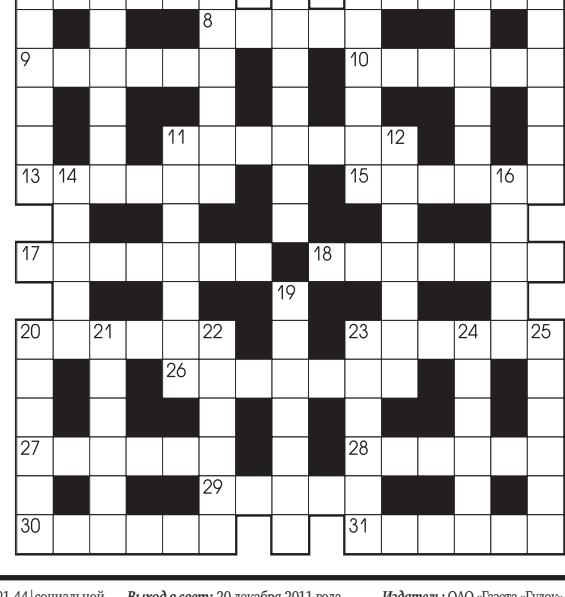
КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. И клоун, и жонглёр, и дрессировщик. 5. У будённовца – сабля, у янычара – 8. Казачий атаман – герой народных песен. 9. Его устанавливает плотник на опорах. 10. «Кресло», ремонтируемое сантехником. 11. Обращения с ней даже Буратино покраснеет (жидкость). 13. Атрибут снаряжения туриста. 15. Столица государства, расположенного в двух частях света. 17. Лимонный вкус. 18. Столб как напоминание о лихих событиях. 20. Двусторочный затвор у окна. 23. Птица, приносящая новость на хвосте. 26. Учёный в стариину, пытавшийся получить золото из всего. 27. Иголку в этом стоге сена найти ещё труднее, чем в обычном. 28. Место работы закройщика. 29. «Даритель крови». 30. Ряд одинаковых архитектурных построений. 31. На горе ... растёт крупный виноград.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Чиновник по надзору за печатью. 2. Стебель в самом начале его

развития из семени, клубня, корневища. 3. И предприниматель-частник, и орган ткацкого станка. 4. Главное открытие Христофора Колумба. 5. Аборигенка с берегов Лены или Индигирки. 6. В этой манере создан собор Парижской Богоматери. 7. Болотистая местность. 11. Певица с божественным именем и чертовским поведением. 12. Бочонок для пресной воды в море солёной. 14. «Проводник» по дёбовым правам. 16. Лошадь с хорошими беговыми характеристиками. 19. Смех без неё – признак дурачка. 20. Перевод «лукавых слов», помешающий в конце страницы книги. 21. Газ, который обнаружен в атмосфере Юпитера. 22. Шедевр мировой литературы о Троянской войне. 23. Высококачественный табак в форме трубочки. 24. То, что у бинокля ближе к глазу. 25. Отгнойский и кислотоупорный минерал волокнистого строения.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 19 декабря

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

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-Зуево 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



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

на ковёр с переполненными эмоций. 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 немого 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 девочки готовили не только я, с ними работала целая бригада тренеров. Так что победа в Орехово-Зуеве, 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 занявшими 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.

Соревнования по программе первого разряда ситуация сложилась немного иная, и победившая здесь команда Белгорода намного опередила 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 Вишинёв