

## 2. | СОСЕДИ

На Украине рассматривается возможность выбора проводника в рейс с помощью компьютерной программы

21 апреля 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)  
четверг [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)  
№ 67 (24787) E-MAIL:[GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

## 5. | МНЕНИЯ И ОЦЕНКИ

Износ железнодорожной техники требует повышения нормы времени на регламентные работы



## 6. | ФОТОРЕПОРТАЖ

Начальники вокзалов Западно-Сибирской РДЖВ проявили творческие способности на конкурсе профмастерства

## 7. | Общество

Срок выплаты пособия на третьего ребёнка в семье может увеличиться до трёх лет

## | От редакции

## Чистые руки

В стране идёт очередная кампания по борьбе с коррупцией. Об этом говорят и открытие специальных приёмных, куда можно сообщить о фактах противоправных действий, и акция молодёжного движения «Наши», которая прошла в Москве. На проспекте Сахарова собралось несколько тысяч молодых людей, одетых в белые фартуки – «символ чистоты». Розовые медведи дрались с серыми крысами-взяточниками. А симпатичные девушки призывали всех, кто когда-нибудь давал взятки, немедленно покаяться и получить «отпущение грехов».

Акция получилась яркой, шумной, зреющей. Но бороться с коррупцией подобными методами – всё равно что лечить больного заклинаниями. Нужна системная работа прежде всего на правовом поле. Надо закрыть лазейки в законах, позволяющие брать взятки и уходить от ответственности. Ещё в 2006 году Госдума ратифицировала Конвенцию ООН против коррупции, но без 20-й статьи, предусматривающей контроль за расходами чиновников и возможность конфискации неправедно нажитого имущества. Не присоединилась пока Россия и к Европейской Конвенции о борьбе с коррупцией.

Правда, депутаты недавно одобрили законопроект о штрафах для взяточников и посредников (они будут в 50, а то и в 100 раз превышать сумму взятки). Но, по мнению ряда экспертов, коррупционер нередко вполне в состоянии заплатить большой штраф, который в данном случае становится лишь узаконенным откупом от более жёсткой ответственности.

При этом ещё и каждый надеется: «Авось пронесёт!» И не зря. По данным Следственного комитета России, из 100 тыс. уголовных дел, завершённых следователями в прошлом году, 18 тыс. – коррупционной направленности. Но при этом к ответственности привлечено лишь 700 должностных лиц. В том числе 120 следователей и руководителей следственных органов, 12 работников прокуратуры, 48 адвокатов, 8 членов избиркомов, 214 депутатов и 310 выборных должностных лиц органов местного самоуправления. Получается, что взятки берут лишь в самом низу. Вряд ли кто-то с этим согласится.

«Так продолжаться больше не может. Надо что-то делать!» – сказал в одном из своих выступлений в связи с коррупцией президент Дмитрий Медведев. Будем надеяться, что предпринимаемые усилия по борьбе со взятками вырастут в действительно системную работу на институциональном уровне. Но многое тут зависит и от каждого из нас. Каковы нравы, таковы и порядки.

## ЦИФРА ДНЯ

# 13957

Устройств контроля схода подвижного состава (УКСПС) установлено на подходах к станциям и искусственным сооружениям сети ОАО «РЖД». На сеть нужно поставить ещё 2328 таких устройств.

## Блиц

## За поездами проследят с орбиты

В Правительство РФ направили проект программы развития системы ГЛОНАСС до 2020 года



Юрий Урличич,  
генеральный  
директор ОАО  
«Российские  
космические  
системы»

– Юрий Матвеич, какие меры предусматривает разработанная вами программа развития систем геонавигации?

– К задействованным в ГЛОНАССе сейчас 24 спутникам добавятся ещё более 10 аппаратов, работающих на геостационарной, геосинхронной и других орbitах. До конца года введём в эксплуатацию уже за-

пущенный и проходящий испытания спутник «ГЛОНАСС-К1». В прошлом году начали работать две наземные измерительные станции в Антарктиде, а до 2020 года войдут в строй четыре подобных объекта на территории нашей страны и более 10 – за рубежом, в том числе в Бразилии, Индонезии и Австралии. Таким образом, отечественная навигационная сеть покроет всю территорию земного шара, обеспечивая потребителей информации с точностью на уровне лучших мировых образцов.

– Насколько данная разработка востребована транспортной отраслью?

– По оценке экспертов, к 2015 году российский рынок ГЛОНАСС на транспорте составит 120 млрд руб. против нынешних 7,5. Интеллектуальные системы навигации дают возможность контролировать местонахождение подвижного состава в режиме реального времени, что

повышает сохранность грузов в пути и улучшает выполнение графика движения. Они помогают вести учёт расхода топлива, определять температурный режим в кузове рефрижераторов, предотвращать угоны средств транспорта и многое другое.

Для успешного внедрения систем спутниковой навигации на железных дорогах важно оснастить весь подвижной состав необходимыми приборами. Такая работа уже ведётся. Нужно отладить технологию сбора и передачи информации, вопросы взаимодействия глобальной сети с локальными ведомственными. Всё это позволит обеспечить высокую точность геонавигации на железных дорогах, когда из космоса можно будет определять местонахождение поезда с погрешностью до 1 м и менее.

БЕСЕДОВАЛ  
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ПРАВИТЕЛЬСТВО НАДЕЛИЛО  
КОМПАНИЮ «РОССИЙСКИЕ  
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПРАВОМ  
УЧРЕДЯТЬ ЧАСТНЫЕ ОХРАННЫЕ  
ОРГАНИЗАЦИИ.

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Кирилл Соколов, компания в течение нескольких лет добивалась, чтобы ей разрешили создать свою частную охранную организацию. Закон о ЧОПах это запрещает организациям, для которых охрана не является основным видом деятельности. Но при этом руководители МВД неоднократно признавали, что их сотрудников недостаточно, чтобы обеспечить безопасность на транспорте в полной мере.

ООО «ЧОП «РЖД-Охрана», созданное ещё до принятия этого закона, продолжало существовать, поскольку закон допускает, что исключения могут быть установлены распоряжением правительства – и



ния президента страны обеспечить транспортную безопасность.

«Хорошо, что наконец-то вышло такое распоряжение, тем более что мы сами принимали участие в работе над ним, – прокомментировал событие генеральный директор «РЖД-Охраны» Сергей Буличников.

– Это поспособствует дальнейшему развитию предприятия, его укреплению, возможно, расширению функций».

Теперь, по словам Кирилла Соколова, предстоит добиться для ЧОПа дополнительных полномочий в сфере безопасности – по досмотру граждан, установлению зон транспортной безопасности, по привокзальным территориям, которые необходимы. Компания уже разработала соответствующие поправки в закон «о транспортной безопасности».

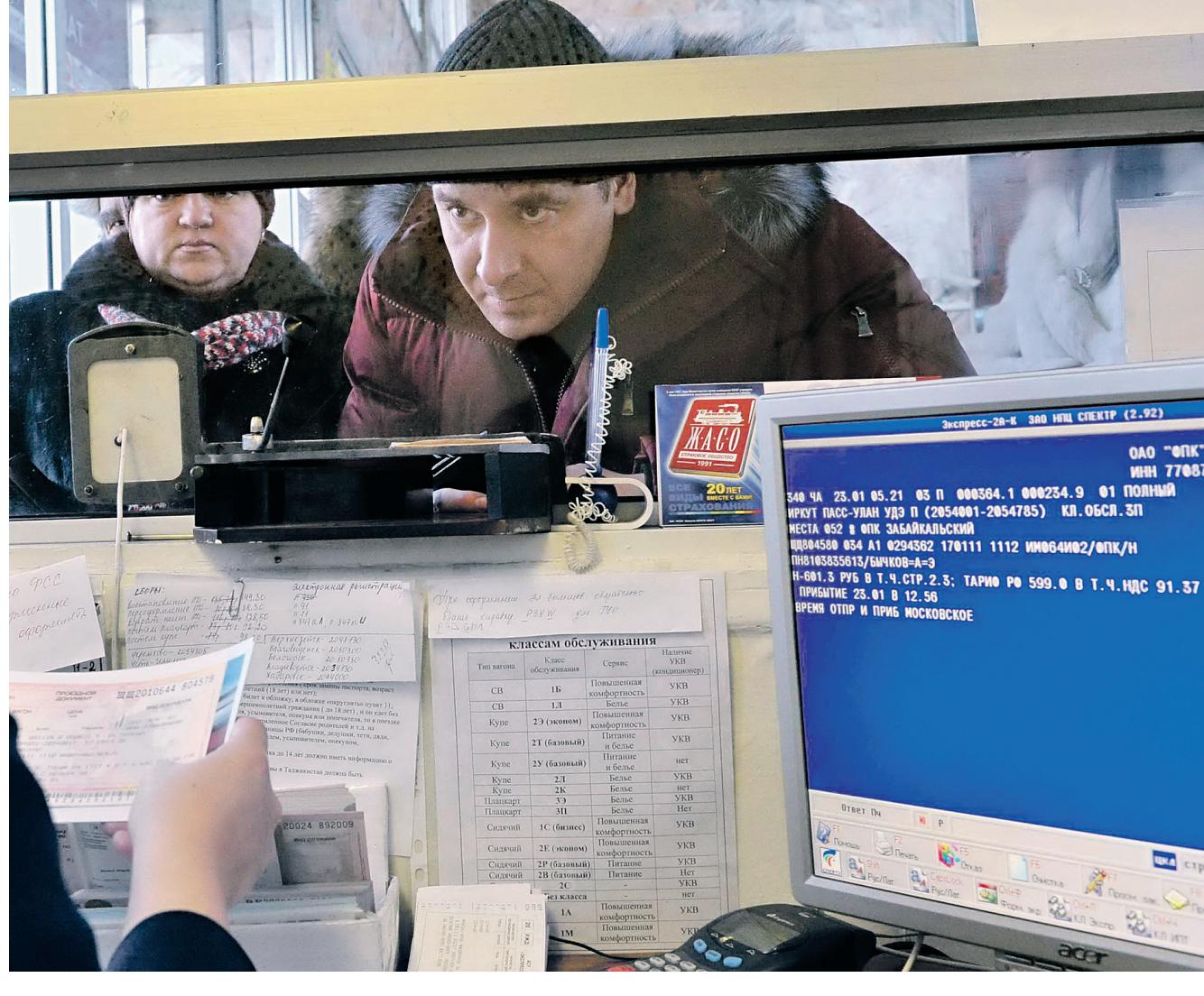
В ближайшее время они будут переданы в Госдуму.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

## Контроль

# Только по паспорту

МИНТРАНС СОЗДАЁТ БАЗУ ДАННЫХ ПАССАЖИРОВ



## Лента новостей

## Попросили отказаться

Белоруссия попросила Экономический суд СНГ отказаться от рассмотрения иска к России из-за пошлины на нефтепродукты. Об этом на заседании суда сообщил министр юстиции Белоруссии Виктор Голованов. Представители российской стороны возражать не стали. Белоруссия подала иск в Экономический суд СНГ в марте прошлого года, посчитав, что пошлины на нефтепродукты, введённые РФ, являются незаконными, так как противоречат договорённостям в рамках Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Позже, в июне 2010 года, белорусская сторона просила запретить Россию взимать пошлины в качестве обеспечительной меры по ранее поданному иску, но суд в ноябре 2010 года лишь рекомендовал РФ прекратить взимать пошлины в течение трёх месяцев.

## Урок в прок

Катастрофа на японской атомной электростанции «Фукусима-1» повлияет на развитие ядерной энергетики. Первый заместитель гендиректора «Росатома» Александр Локшин заявил, что госкорпорация приняла решение о проведении дополнительных сейсмоисследований действующих АЭС. «Такие меры будут приняты, чтобы избежать любых «запроектных последствий, подобных тем, что имели место на «Фукусиме-1», – сообщил чиновник. Кроме того, глава ведомства Сергей Кириенко сообщил, что и объём работ, и затраты госкорпорации на сооружение новых АЭС вырастут. Это связано с усилением требований к безопасности.

## Ближе к дому

В Госдуму внесён законопроект, предлагающий вернуть заключённым право отывать наказание как можно ближе к дому. Соответствующая норма существовала до 2007 года, после чего её отменили, заменив в статье 73 Уголовно-процессуального кодекса слова «на территории ближайшего региона» словами «на территории другого региона». Первый зампред комитета Госдумы по безопасности Михаил Гришанков сообщил, что судьба поправки будет зависеть от статистики, которую депутаты запросят у ФСИН, о том, сколько лиц отбывают наказание за пределами своей территории.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Инициатива Минтранса добавит безопасности транспорту и головной боли кассирам

матизированных баз персональных данных о пассажирах. В приложениях к приказу указан порядок формирования и ведения этих баз, а также требования к предоставлению информации о пассажирах от перевозчиков автомобильного, железнодорожного, морского и речного транспорта.

Персональная база данных пассажиров является составной частью Единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), ориентированной стоимостью которой 2,8 млрд руб. Директор департамента программ развития Минтранса Александр Семенов обратился в комитет Государственной думы по транспорту с просьбой ускорить принятие изменений в закон «О транспортной безопасности», поскольку существующая редакция сдерживает создание этой системы.

«Система первоначально разрабатывалась Минсвязи, однако стало ясно, что это прерогатива именно Минтранса, – пояснил Александр Семенов. – Поправки как раз и предполагают передачу полномочий по созданию ЕГИС ОТБ Минтрансу».

Генеральный директор ФГУП «Зашита-ИнфоТранс» Вячеслав Смирнов пояснил «Гудку», что на регистрацию в Министерстве уже находится приказ Минтранса об утверждении порядка формирования и ведения автомо-

тивных баз данных о пассажирах. В приложениях к приказу указан порядок формирования и ведения этих баз, а также требования к предоставлению информации о пассажирах от перевозчиков автомобильного, железнодорожного, морского и речного транспорта.

Как полагает Вадим Вохмянин, сбор более подробных сведений о пассажирах создаст для РЖД много проблем. Помимо корректировок федерального законодательства, предстоит переналадить АСУ «Экспресс», что потребует значительных финансовых трат. Кроме того, ввод дополнительных сведений увеличит нагрузку на билетных кассиров, на оформление билета потребуется больше времени. А для пассажиров железнодорожного транспорта станет возможным купить билет лишь по предъявлению паспорта.

В марте этого года ввести персональную продажу билетов на междугородном автомобильном транспорте предложила ФСБ. «Билеты должны продаваться с предъявлением паспорта и занесением данных о пассажире в базу, – заявил на парламентских слушаниях в Госдуме заместитель руководителя службы экономической безопасности Михаил Гришанков.

Как говорят во ФГУП «Зашита-ИнфоТранс», информационная система безопасности должна быть создана уже в 2013 году.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

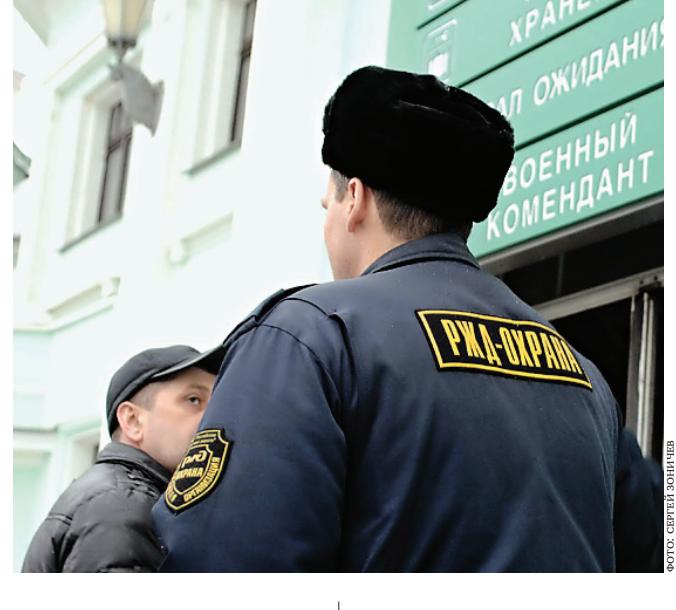
## Безопасность

## Первый шаг

РЖД ПОЛУЧИЛО ПРАВО УЧРЕДЯТЬ ЧАСТНЫЕ ОХРАННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ПРАВИТЕЛЬСТВО НАДЕЛИЛО  
КОМПАНИЮ «РОССИЙСКИЕ  
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПРАВОМ  
УЧРЕДЯТЬ ЧАСТНЫЕ ОХРАННЫЕ  
ОРГАНИЗАЦИИ.

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» Кирилл Соколов, компания в течение нескольких лет добивалась, чтобы ей разрешили создать свою частную охранную организацию. Закон о ЧОПах это запрещает организациям, для которых охрана не является основным видом деятельности.



этим правом воспользовались «Газпром» и «Роснефть», по которым правительство выпустило распоряжение в начале этого года.

ОАО «РЖД» подготовило проект такого распоряжения давно, однако весь прошлый

год не могло его согласовать. Основным противником выступало Минэкономразвития, несмотря на то что проект одобрили МВД, ФСБ и Минтранс. Замечания Минэкономразвития были сняты после теракта в Домодедово и после поруче-

ния президента страны обеспечить транспортную безопасность.

«Хорошо, что наконец-то вышло такое распоряжение, тем более что мы сами принимали участие в работе над ним, – прокомментировал событие генеральный директор «РЖД-Охраны» Сергей Буличников.

– Это поспособствует дальнейшему развитию предприятия, его укреплению, возможно, расширению функций».

Теперь, по словам Кирилла Соколова, предстоит добиться для ЧОПа дополнительных полномочий в сфере безопасности – по досмотру граждан, установлению зон транспортной безопасности, по привокзальным территориям, которые необходимы. Компания уже разработала соответствующие поправки в закон «о транспортной безопасности».

В ближайшее время они будут переданы в Госдуму.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

21 апреля 2011 года

четверг

№ 67 (24787)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### ПРАВИТЕЛЬСТВО

#### Бюджет на транспорт

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПООБЕЩАЛ РАЗВИВАТЬ СКОРОСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРЖНОЕ СООБЩЕНИЕ И ФИНАНСОВО ПОДДЕРЖАТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ.

Выступая с отчётом о деятельности правительства за 2010 год, премьер-министр Владимир Путин обратил особое внимание на развитие железнодорожного сообщения и автодорог. В 2011 году в железнодорожную отрасль, особенно в расширение скоростного движения, будет вложено 350 млрд руб. «Возможно, что сумма увеличится – это нам необходимо, особенно в преддверии проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году», – отметил Владимир Путин. Отвечая на вопрос депутата Сергея Решульского об убыточности пригородных перевозок, премьер напомнил, что формирование тарифов – это прерогатива региональных властей. «Но в федеральном бюджете заложено 25 млрд руб. для дотаций регионам на эти нужды. Конечно, региональные власти не должны злоупотреблять своими полномочиями и задирать тарифы сверх меры», – добавил глава правительства.

Существенные средства запланированы на развитие всей транспортной отрасли, к примеру, до 2015 года на переоснащение аэропортов будет выделено 300 млрд руб., причём авиаузлы должны быть оборудованы по образу и подобию столичного – к ним должны подвести автотрассы и скоростные аэроэкспрессы. Больше всего средств запланировано на модернизацию автотрасс: только в 2011 году в федеральный бюджет на эти цели заложено 700 млрд руб., что на 40% больше, чем в 2010 году. Отдельно глава правительства отметил необходимость покрытия мобильной связью автодороги Чита – Хабаровск.

Ольга Соломонова

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Одна поездка – и в ремонт

Более 1,8 млн руб. составил ущерб, нанесённый пригородному комплексу Октябрьской дороги вандалами в I квартале. Зафиксировано 130 нанесений граффити на вагоны электричек, 21 случай битья стёкол, 36 хищений и порчи имущества. После выдачи исправного электропоезда в рейс достаточно одной поездки, после которой он отправляется обратно в ремонт. Так, на маршруте Санкт-Петербург – Выборг начали курсировать новые электропоезда. Уже на второй день вандалы срезали покрытие с нескольких сидений.

#### Польза смены

С начала года предприятиями Восточно-Сибирской дирекции по ремонту вагонов отремонтировано 6279 грузовых вагонов промпредприятий и компаний-операторов и 757 инвентарных вагонов. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года объём ремонта увеличился на 18%. Рост показателей стал возможен благодаря организации дополнительных смен и увеличению численности работников депо.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

### Решение

# Покупатели ждут

КРУПНЫЕ АКТИВЫ ОАО «РЖД» ПРОДАДУТ НА АУКЦИОНЕ



За активы ОАО «РЖД» развернётся непривычная борьба

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» одобрил продажу ряда крупных активов компании. В этом году будут проданы 75% минус две акции ОАО «ПГК» и блокирующий пакет ОАО «ТрансКонтейнер». Ещё ряд более мелких активов будет продан в 2012 году.

Как сообщил председатель совета директоров ОАО «РЖД», вице-премьер Александр Жуков, минимальная цена пакета акций ПГК составит 115,5 млрд руб., а «ТрансКонтейнера» – 10,722 млрд руб. Стоимость акций ПГК со временем создания компании выросла почти в два раза, «ТрансКонтейнера» – в 3,6 раза.

Доля ПГК будет продана единым пакетом на аукционе с ограниченным составом участников. По словам президента РЖД Владимира Якунина, это должна быть российская частная компания с профильным видом деятельности, показавшая безубыточность и имеющая в собственности не менее 15 тыс. вагонов.

Основные претенденты, которые объявляли о желании

приобрести ПГК, по-прежнему проявляют интерес к аукциону и ждут официального решения правительства. Пресс-секретарь UCL Holding Дмитрий Бауков рассказал «Гудку» о готовности купить акции.

Официальный представитель Gunvor Антон Куревин также сообщил, что «интерес к ПГК сохраняется».

Две недели назад один из со-владельцев Globaltrans Андрей Филатов рассказал СМИ о том, что компания не исключает покупку ПГК, а также пакета акций «ТрансКонтейнера». В пресс-службе Globaltrans утверждают, что изменения в позиции не произошло. В пресс-службе «Нефтетранссервиса» не знают о намерениях своего руководства.

На «ТрансКонтейнер», впрочем, есть и другие претенденты. «Мы заинтересованы приобрести контроль над контейнерным оператором», – подтвердил «Гудку» директор департамента корпоративных коммуникаций Fesco Станислав Вартанян. –

Соответствие минимальной цены активам мы не комментируем».

Акции «ТрансКонтейнера» будут продаваться на аукционе без ограничения участия.

Владимир Якунин говорит, что РЖД в принципе готовы расстаться с оставшимися 25% акций. Однако результаты деятельности компании быстро улучшаются и цена акцийрастёт. Поэтому РЖД будут ждать благоприятного момента для продажи.

Кроме того, советом директоров были предварительно одобрены продажи по 75% минус две акции в 2011–2012 годах четырёх «дочек»: ОАО «Желдорреммаш», ОАО «Вагонреммаш», ОАО «Московский локомотиво-ремонтный завод», ОАО «Новосибирский стрелочный завод». «Эти активы для продажи довольно сложны, к ним необходимо подобрать инвесторов, поэтому мы установили более длительные сроки продажи», – говорит Александр Жуков.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

### Кадры

## Неестественный отбор

ПРОВОДНИКА В РЕЙС ВЫБЕРЕТ КОМПЬЮТЕРНАЯ ПРОГРАММА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГОСУДАРСТВЕННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («Укрзализныця») ВЛАДИМИР КОЗАК ПРЕДЛОЖИЛ ВЫБИРАТЬ ПЕРСОНАЛ В ПАССАЖИРСКОМ СЕКТОРЕ, ИСПОЛЬЗУЯ ЭЛЕКТРОННУЮ СИСТЕМУ.

«Внедрение автоматизированных систем в процессе подбора специалистов и минимизация человеческого фактора – та-

«В харьковском вагонном участке человеческий фактор никогда не ценился, ценилась старая дружба, кумовство и связи. Такой шаг вызывает лишь ухудшение обслуживания пассажиров и окончательно приведёт в негодность дышащие на ладан вагоны», – говорит он.

«Вагон – это второй дом для поездной бригады. Люди ухаживают за составом, присматривают, ведь на нём они проводят половину своей жизни. Давайте



ПРОВОДНИКАМ УКРАИНЫ ПРИДУМАЛИ ЛОТЕРЕЮ

ковы первоочередные задачи по улучшению ситуации с обслуживанием пассажиров в поездах. Решать, на какой маршрут попадёт тот или иной проводник, будет автоматизированная система, а не руководитель подразделения или начальник поезда», – отметил Владимир Козак.

Автоматизированная система будет отбирать кандидатов из сформированного кадрового резерва и по принципу случайных чисел будет формировать бригады проводников на тот или иной маршрут. Кроме того, предусмотрено, что через определённый промежуток времени в автоматическом режиме будет происходить ротация лиц.

«Также важно, насколько чётко будет соблються решение компьютера по подбору персонала. Необходимо, чтобы после внедрения автоматизированной программы по подбору проводников на рейсы контролировалась её четкое выполнение».

ТАТЬЯНА ЕРЁМИНА

### Логистика

## Связали рельсом

АВТОМОБИЛЕЙ В ЦЕПИ СТИВИДОРАМ ОКАЗАЛОСЬ НЕДОСТАТОЧНО

ОАО «Петролеспорт» и ООО «Логистический парк «Янино», входящие в группу GLOBAL PORTS, совместно с оператором – ООО «Фирма «Трансгарант» – организовали регулярное железнодорожное сообщение между морским и сухопутным терминалами.

Новый сервис обеспечивает прямую связь между морским терминалом в Большом порту Санкт-Петербурга и логистическим парком в Ленинградской области. Ранее доставка контейнеров с терминала «Петролеспорта» в «Янино» осуществлялась автотранспортом. Запуск регулярного железнодорожного сообщения позволит отправлять груз с гарантированными сроками транспортировки. Время следования поезда составит 3 часа. Чистое время в пути автотранспортом составляло около часа при самой лучшей дорожной обстановке, но этот процесс гораздо сложнее технологически и в итоге занимал больше времени.

«При доставке контейнеров автотранспортом перевозчик везёт один контейнер.

Кроме того, клиент должен произвести заказ автотранспорта, найти time-slot для въезда на территорию порта, учитывая трафик на городской сети. При железнодорожной доставке клиент получает возможность массовых контейнерных отправок по фиксированному графику, причём всю административную работу делает за него организатор отправки. Особенно это важно при отправке экспортных контейнеров и порожняка», – сообщила «Гудку» представитель Global Ports Анна Вострухова.

Сейчас поезд будет курсировать два раза в неделю, согласно графику, утверждённому Октябрьской железной дорогой, по вторникам и пятницам. В дальнейшем возможно увеличение количества отправок. «Развитие сервиса будет идти в соответствии со спросом», – заявляют в Global Ports. Контейнерный поезд сформирован из 31 длиннобазной фитинговой платформы, принадлежащей ООО «Фирма «Трансгарант». В первый месяц объём перевозок составит около 660 контейнеров в одну сторону.

АННА МУРЗИНА

### Безопасность

## Двойная страховка

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОСТРОЯТ ПЕРВЫЙ РЕЗЕРВНЫЙ ЦЕНТР ОБРАБОТКИ ДАННЫХ

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНЁТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ИЗ ТРЕХ РЕЗЕРВНЫХ ЦЕНТРОВ ОБРАБОТКИ ДАННЫХ ОАО «РЖД» (РЦОД). Он обеспечит надёжную работу центральных вычислительных комплексов восьми дорог.

Сейчас проект строительства проходит государственную и ведомственную экспертизы. Возвведение здания должно начаться в третьем квартале этого года. А запустить уральский РЦОД планируется к концу 2013 года. После этого начнётся строительство ещё двух резервных центров – в Москве и Санкт-Петербурге. Они будут связаны в единую катастрофоустойчивую систему с тремя уже существующими в этих городах центрами обработки данных.

Пилотный проект утвердили за «Уралжелдорпроектом», так как, во-первых, у Екатеринбургского информационно-вычислительного центра (ЕИВЦ) есть опыт реконструкции здания такого центра. Во-вторых, при поддержке Свердловской дороги удалось согласовать с городской администрацией строительство

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА ВЫ УСЛЫШИТЕ ТЕКСТ АВТООТВЕТЧИКА. ВАШЕ СООБЩЕНИЕ БУДЕТ ЗАПИСАНО.

СНЯТИЕ ИНФОРМАЦИИ С АВТООТВЕТЧИКА ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ ВРЕМЕНИ.

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

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru), а также в дорожной газете Вашей железнодорожной дороги.

режного и линейного уровня. По словам главного инженера ЕИВЦ Сергея Фирстова, особая сложность реализации проекта заключается в том, что центры обработки данных необходимо проектировать как минимум на 15 лет эксплуатации. То есть специалистам и проектировщикам нужно просчитать (а кое-где и предугадать), как изменятся потребности ОАО «РЖД» в информационном обслуживании за это время.

Три существующих центра обработки данных и РЦОД связывают каналами передачи информации, всё оборудование и все системы будут про-дублированы. В случае необходимости резервный центр сможет полностью заменить центр обработки данных.

ВЕРА МОРОЗОВА,  
соб. корр. «Гудок»  
ЕКАТЕРИНБУРГ

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

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия» «Гудок»  
**8-800-555-0262**  
звонки на номер являются бесплатными для абонентов  
**8-499-262-9471**  
звонки на номер платные (оплачиваются междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)  
Услуга доступна круглосуточно.  
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.

Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

Реклама

## Соседи

## Будут на связи

О БЕЗОПАСНОСТИ  
ДВИЖЕНИЯ С ПОЛЬШЕЙ  
ДОГОВОРЯТСЯ ПО ТЕЛЕФОНУ



Междупоездным диспетчером Калининградской дороги и дежурными по-границы станций Бранёво и Скандава (Польша) будет налажена постоянная телефонная связь, необходимая для обеспечения безопасности движения поездов.

Собственно, оперативная телефонная связь между приграничными станциями Мамоново – Бранёво и Железнодорожный – Скандава налажена давно, но по предписанию работавшей в начале года на КЖД комиссии департамента безопасности движения ОАО «РЖД» в действующую схему понадобилось внести изменения.

По информации управления дороги, согласно требованиям инструкции по движению поездов в случае необходимости перегон на дороге закрывает поездной диспетчер КЖД. На польской стороне эта операция входит в зону ответственности дежурного по станции. Телефонная связь – реальная необходимость. Она позволит, например, при возникновении неисправности принять обеим сторонам – российской, и польской – немедленное решение о закрытии перегона.

Наладкой прямой телефонной связи калининградские специалисты займутся в ближайшее время.

В прошлом году объём экспорта Калининградской дороги через погранпереход Мамоново – Бранёво составил около 2,31 млн тонн, через Железнодорожный – Скандава порядка 300 тыс. тонн.

Игнат Вьюгин

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Откроют с кредитом

ЕАБР ПРОФИНАНСИРУЕТ СОЗДАНИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА

ЕВРАЗИЙСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ (ЕАБР) предоставит кредит на сумму \$63,5 млн СЗАО «Осиповичский вагоностроительный завод» в Белоруссии. Средства привлечены на завершение строительства предприятия.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора Белорусской железной дороги – одного из акционеров ОВЗ – Владимир Балахонов, в данный момент завод находится в процессе строительства. «Выделенный кредит поможет его завершить», – сообщил он. – Остальная часть капитальных затрат, около \$66,5 млн, взяли на себя учредители предприятия – Белорусская железная дорога (доля в уставном фонде – 26% – Ред.) и российское ЗАО «Гранд Экспресс» (74% – Ред.). Срок предоставляемого кредита – 8 лет.

Напомним, что совместное закрытое акционерное общество «ОВЗ» создано в 2007 году на базе Осиповичского вагонного депо для производства грузового железнодорожного транспорта и танк-контейнеров.

Открытие завода запланировано на конец 2011 года. Выпуск первой техники должен начаться в 2012 году.

«На сегодняшний день уже сдан один цех – по производству танк-контейнеров из нержавеющей стали для перевозки агрессивных химических продуктов. После выхода ОВЗ на проектную мощность в 2014 году ежегодные объёмы производства могут составить до 3,5 тыс. грузовых вагонов и до 2 тыс. танк-контейнеров, – заявил Владимир Балахонов. – На предприятии будет также производиться ремонт – до 2 тыс. единиц подвижного железнодорожного состава в год».

Рынком сбыта готовой продукции ОВЗ станут государства с железнодорожной колёй 1520. Однако на БЖД не уточняют, какие именно.

По мнению заведующего отделом транспорта Научно-исследовательского экономического института министерства экономики Республики Беларусь Юрия Септилко, сдача в эксплуатацию нового производства в Белоруссии поможет железнодорожникам в постепенной замене импортной продукции.

«На будущую пятилетку запланировано приобретение более 10 тыс. единиц подвижного состава, из которых большую часть составляют грузовые вагоны. Мы постараемся справиться за счёт собственной промышленности», – добавил эксперт.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

отказаться от использования угля на ТЭЦ-2 мы сможем только тогда, когда будем чётко знать, куда направить добываемый сегодня в Приморье уголь», – сказал Виктор Ишаев.

Минимизировать потери угольщиков должно появление новой ТЭЦ в Уссурийске. По подсчётам властей Приморья, 2 млн тонн угля будут направлены на эту станцию.

Остальной выпадающий объём пойдёт на котельные Приморского края, которые будут переводиться с дорогостоящего мазута на уголь.

Между тем время не терпит. Как сообщил гендиректор ОАО «Дальневосточная генерирующая компания» Михаил Шукайлов, срок сдачи Уссурийской ТЭЦ – 2013 год. «Чтобы уложиться в срок, пора выходить на проектирование», – сказал он.

Дальневосточный полпред призывает пока не спешить с полной газификацией ТЭЦ-2. Как предложение – из 14 ныне действующих на Владивостокской станции котлоагрегатов до 2012 года перевести на газ лишь шесть. «Полностью

## Ситуация

## Груз улетучится

ГАЗИФИКАЦИЯ ЭНЕРГЕТИКИ ГРОЗИТ ПОТЕРЯМИ НЕ ТОЛЬКО УГОЛЬЩИКАМ

ПОЛПРЕД В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ Виктор Ишаев предлагает не газифицировать полностью ТЭЦ, пока не будут найдены источники потребления вы свободившегося объёма угля.

Сейчас на Дальнем Востоке завершается строительство магистрального газопровода Сахалин – Хабаровск – Владивосток. При полном переводе Владивостокской ТЭЦ-2 на газ высвободится около 2,5 млн тонн угля Павловского разреза.

«Необходимо решить экологическую проблему Владивостока переводом ТЭЦ-2 на газ, однако не стоит забывать об угольной отрасли. В добье угля задействованы тысячи людей, которые могут остаться без работы», – заявил Виктор Ишаев.

Потери грозят и железнодорожникам. «2,5 млн тонн – весьма ощущ

имо. В 2010 году погрузка по станции Новошахтинская составила 3,6 млн тонн», – говорят в отделе маркетинга ТЦФО ДВЖД. Проблема может коснуться и собственников полувагонов. Дальневосточная дорога с её прямыми выходами к морю – преимущественно выгрузочная. Грузовая база на Дальнем Востоке для обратной загрузки порожняка не столь велика. Чтобы не терять прибыль, оператор вынужден искать груз. Выбор во многом падает на уголь: делая дешёвую перевозку внутри региона на коротком плече, он по дешёвому тарифу уезжает к себе на запад.

Дальневосточный полпред призывает пока не спешить с полной газификацией ТЭЦ-2. Как предложение – из 14 ныне действующих на Владивостокской станции котлоагрегатов до 2012 года перевести на газ лишь шесть. «Полностью

Игнат Вьюгин

## Учения

## Весенняя «Пурга»

## УСЛОВНЫЙ ПОЖАР ПОТУШЕН БЕЗУСЛОВНО



НА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ДОРОГЕ В ПРЕДДВЕРИИ ОЧЕРДНОГО ЖАРКОГО ЛЕТА ПРОШЛИ УЧЕНИЯ ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ.

Для Батайска этот день выдался тяжёлым. Сразу два пожара на станции. Горели цистерна с горючим и вагон со спичками. К счастью, эти пожары были условными, предназначенные для тренировки пожарного поезда.

– Серьёзных пожаров у нас давно не случалось, – говорит начальник пожарного поезда Батайск Игорь Гарбузенко. – Так навскидку и не вспомнишь, наверное, лет десять назад горел цех местного вагонного депо. Возгорания, конечно, случаются, примерно по десятку случаев в год, но не большие, их быстро ликвидируем. Профилактика сказывается.

Пока ждём начала учений, я рассказываю о задачах, стоящих сегодня перед железнодорожными пожарными. В зоне ответственности батайчан территория от левого берега Дона на юг до Краснодарского края с захватом его северной части, на восток почти до Сальска и на запад до Азовского моря. Задачи, стандартные для пожарников, – профилактика и ликвидация. Прошлый год своим иссушающим зноем добавил работы.

– Всем раз выезжали летом на природные пожары, – вспоминает Игорь Гарбузенко. – В основном горели поля, камыши между Ростовом и Батайском. Здесь жилья нет, много зон отдыха, кто-то окунок кинул – и готово. А камыш, трава близко к дороге подходит, а тут и пост ЭЦ, и расположение отряда военизированной охраны, много чего есть.

Начинаются учения. По заданию первым объектом стала цистерна с горючим, воспламенившаяся на одном из путей станции. На машине выдвигаемся к месту происшествия. Цистерна не горит, суть учений – отработать необходимые действия и уложить в нормативы времени.

Из пожарного поезда, остановившегося в тридцати от места «возгорания», выгружают немаленький агрегат на колёсиках, профессионально красного цвета.

– Это установка комбинированного тушения пожара «Пурга-30», – поясняет начальник караула пожарного поезда

Когда пожарная установка «Пурга-30» начинает тушить пламя, становится понятным её «зимнее» название

Михаил Анищенко. – На неё по рукавам подаётся специальный состав воздушно-механической пены, попадая на горящую поверхность, она изолирует её от воздуха и гасит пламя.

Тем временем пожарный расчётом подкатил «Пургу-30» на необходимое расстояние,

**Горели поля, камыши между Ростовом и Батайском.**

**Здесь много зон отдыха, окунок кинул – и готово**

подключил установку к пожарным рукавам и пустил пену.

На «проштрафившуюся» цистерну обрушилась настоящая метель из белоснежной пены. Теперь понятно, почему у установки такое зимнее название. В считанные секунды цистерна сменила привычный чёрный цвет на белый, и условное пламя было безусловно потушено. Как раз в этот момент мимо проносилась электричка на Азов. Прильнувшие к окнам лица не вызывали сомнений в появлении на Дону слухов

о крупном пожаре на станции Батайск, может, и со взрывами цистерн.

Обращаю внимание на необычную одежду пожарных, заливающих цистерну пеной. В синих касках с хромированными лампасами, в масках ребята похожи на кого угодно – на персонажей фантастических фильмов, космонавтов или ликвидаторов аварии на японской АЭС «Фукусима-1», но только не на привычных пожарных.

– По условиям учений мы тушили груз с очень высокой температурой горения, – по-

**Янтарь**

ясняет Михаил Анищенко. – А значит, в обычной спецодежде к нему подойти на достаточное расстояние не получится – сильный жар. Вот эти специальные жароотталкивающие костюмы и помогают выполнить задачу.

Задачу, кстати, выполнили хорошо, на ликвидацию «возгорания» потребовалось несколько минут. Конечно, на реальном пожаре сложно угадать, как может повернуться, это признают и сами огнеборцы, но необходимые на учения нормативы по времени были выполнены.

Вторым этапом учений стал «загоревшийся» грузовой вагон со спичками. Согласно легенде при маневровых работах были повреждены упаковки груза, и произошло возгорание. Вагон был выведен из состава поезда, подан на специальную открытую площадку и оставлен в ожидании специалистов.

Информацию о ЧП от дежурного по станции принимает дежурный по пожарному поезду и объявляет тревогу. Спустя 12–13 минут пожарный поезд уже подошёл к «горящему» вагону. Мы с Игорем Гарбузенко отправились за ним вдогонку на машине и через 3–4 минуты вместе с поездом оказались на «пожаре».

– Сейчас ребята проводят боевое разведывательное, – поясняет он действия подчинённых.

– Раскатывают шланги, – уточняю я.

– Шланги у стиральных машин, а у нас пожарные рукава, – поправляют меня.

Между тем пожарные рукава выгружаются из вагона, подключаются к цистернам с водой и разматываются в направлении «горящего» вагона. Всего минута промелькнула после прибытия к месту, а на условное пламя уже установилась пара стволов, заряженных двумя железнодорожными цистернами с водой. Впрочем, «горящий» вагон водой решили не поливать. Главное на учениях было проверить, укладывается ли наряд во временные рамки. Укладывается. И даже с запасом.

– А если бы был большой пожар и нам не хватило воды в цистернах, то на помощь пришли бы стационарные, подали бы дополнительные цистерны с водой, – рассказывает Игорь Гарбузенко.

Учения Батайского пожарного поезда завершились. Все намеченные планы выполнены с хорошими результатами. Такого рода тренировка здесь проводится каждый год, как правило, в канун летнего сезона. По прогнозам синоптиков, нынешнее лето может оказаться не менее жарким, чем минувшее, и тем значительнее выглядят готовность железнодорожных пожарных к новым испытаниям.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,

соб. корр. «Гудка»

БАТАЙСК

ФОТО АВТОРА

## ТЕХНОЛОГИИ

## Знать наперёд

На границе получат информацию о приближающихся поездах

ОАО «РЖД» и «Укрзализныця» (УЗ) договорились до конца 2011 года усовершенствовать технологии предварительного информирования о движении грузов через границу России и Украины.

Генеральный директор УЗ Владимир Козак отметил, что с июля 2011 года железнодорожная администрация вводит электронный документооборот на территории Украины. При этом ОАО «РЖД» уже давно использует электронные накладные наравне с бумажными.

«С 2004 года между железнодорожными администрациями России и Украины осуществляется электронный обмен данными. Поэтому следующим важным этапом в укреплении сотрудничества и совершенствовании грузовых опе-

раций станет взаимообмен между ОАО «РЖД» и «Укрзализныцей» электронными документами. Таким образом, грузовые вагоны не будут задерживаться в пути», – подчеркнул Владимир Козак. Также УЗ предложила РЖД восстановить работу совместной рабочей группы по обмену электронными данными и организовать pilotный проект по внедрению электронного документооборота.

Руководитель группы отдела сопровождения баз данных Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» Марина Емелина отметила, что планируется расширить электронные данные накладной, которые в рамках предварительного информирования передаются таможенным органам Украины и России. «Предварительное информирование будет включать в себя передачу электрон-

## МОДЕРНИЗАЦИЯ

## Платформы для инноваций

ОАО «РЖД» ИНИЦИРИУЕТ ИНСТРУМЕНТЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

**Разговоры о повышении конкурентоспособности транспорта становятся необоснованными, если недостаточно направлено на инновационные прорывы в технологиях и системах. Но каковы здесь могут быть реальные возможности и средства достижения целей?**

**Векторы и заделы**

В качестве одного из инструментов создания перспективных коммерческих технологий правительство предложены технологические платформы (ТП), предназначенные для всех заинтересованных сторон – бизнеса, науки, гражданского общества, государства. Их задача – создание новых продуктов, совершенствование нормативно-правовой базы в области научно-технологического, инновационного развития. Технологии, развивающиеся в рамках ТП, воздействуют на целый ряд различных секторов экономики.

В начале апреля рабочая группа по развитию частно-государственного партнёрства в инновационной сфере при правительстве комиссии по высоким технологиям и инновациям, возглавляемая Владимиром Путиным, одобрила две технологические платформы, инициированные ОАО «РЖД», – «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт» и «Применение инновационных технологий для повышения эффективности строительства, содержания и безопасности автомобильных и железных дорог» (совместно с «Роснано»).

Организация скоростного и высокоскоростного движения должна придать дополнительный импульс научно-техническому развитию и совершенствованию технологий практически во всех смежных отраслях – от машиностроения до интеллектуальных вычислительных систем. Создание этого направления стимулирует интеллектуальный потенциал страны за счёт размещения на предприятиях заказов на создание новых образцов техники.

Как утверждается в описании ТП, её реализация позволит в среднесрочной перспективе обеспечить скорость движения поездов до 400 км/ч. В долг-



по его словам, будет возрастать значимость инструмента государственных закупок в стимулировании инновационной активности. В мировой практике они выступают в качестве важного ресурса для создания спроса на инновации.

Вместе с тем одним из наиболее важных критерий продукции инновационного производства станет срок жизненного цикла. Например, светодиодные лампы в железнодорожных светофорах, несмотря на свою первоначальную дороговизну, окажутся намного более экономичными в течение их срока эксплуатации.

В то же время необходимо дорабатывать изменения в федеральные законы, содержащие развитие инновационной деятельности.

**Производство нового знания**

Конкурентоспособность инновационных систем в глобальном масштабе определяется прежде всего высококвалифицированной рабочей силой и «умными» деньгами (инвестиции, привлекающие в проекты новые знания, технологии, компетенции). Сегодня необходимо усилить борьбу с причинами вымывания из страны конкурентоспособного кадрового потенциала.

«Сами по себе, без соответствующих специалистов, новые технологии работать не будут. С другой стороны, нам не придётся притягивать инновационные проекты, если у нас будут смелые инновационные менеджеры», – утверждает генеральный директор ООО «Центр консалтинга в инновационной сфере» при МИИТе Валентина Тарасова. Учрежденный МИИТом и НП «ОГДТ» центр занимается анализом инновационной активности на предприятиях – производителях железнодорожной техники, оценивая аналитические, организаторские, предпринимательские, социально-личностные и инженерные компетенции. При этом трудно не согласиться, что новые знания невозможны без увеличения объёмов финансирования НИОКР на 21% (на 1 млрд руб.) к уровню 2010 года, что составит 0,46% от планируемой выручки.

Среди других направлений в стимулировании инноваций Минэкономразвития предлагают предоставление на конкурсной основе малым, средним и крупным компаниям грантов, совершенствование инструментов налогового стимулирования. По словам и.о. директора департамента стратегического управления (программ и бюджетирования) министерства Артёма Шадрина, предполагается увеличение финансирования прикладных исследований в вузах. Также,

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

срочной же перспективе предполагается создать новый вид транспорта, основанный на принципах магнитной левитации, со скоростью движения до 1 тыс. км/ч.

Реализация второй платформы также должна дать мощный толчок в развитии отраслевых рынков новых групп товаров и нанотехнологических решений, например транспортного строительства, производства машин и оборудования, логистики и др. Ожидается, что её реализация позволит в средне- и долгосрочной перспективе повысить технические и пользовательские параметры транспортных коммуникаций до уровня аналогичных объектов ЕС.

Государство стимулирует и контролирует

Важность информационно-аналитического обеспечения

В России предлагается создать транспорт на магнитном подвесе со скоростью до 1 тыс. км/ч

время ОАО «РЖД» готово активизировать сотрудничество с теми компаниями, которые уверенно выбирают путь модернизации. В связи с этим старший вице-президент компании Валентина Гапонович на недавнем заседании комитета НП «ОГДТ» по инновациям в очередной раз призвал производителей техники предпринимать дополнительные усилия по выпуску качественной продукции, повышая инновационную активность, чтобы сделать перевозки надёжными, а тарифы привлекательными для грузовладельцев. А это невозможно без внедрения передовых технологий.

Центра разработки и коммерциализации новых технологий – «Сколково». Например, Центр инновационного развития «Синара – Транспортные машины» недавно приступил к реализации совместного проекта со «Сколково» по разработке гибридного локомотива. Компания удовлетворена своим участием в проекте с государственной поддержкой – она

заключается в предоставлении налоговых льгот, минимизации административных барьеров.

В качестве стимулирования инноваций государство намерено осуществлять контроль за реализацией программ инновационного развития крупных компаний с государственным

предлагаемые ТП). Она предполагает финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ к 2015 году в размере, не меньшем 1% от выручки РЖД. В текущем году принято решение о существенном увеличении объёмов финансирования НИОКР на 21% (на 1 млрд руб.) к уровню 2010 года, что составит 0,46% от планируемой выручки.

Среди других направлений в стимулировании инноваций Минэкономразвития предлагают предоставление на конкурсной основе малым, средним и крупным компаниям грантов, совершенствование инструментов налогового стимулирования. По словам и.о. директора департамента стратегического управления (программ и бюджетирования) министерства Артёма Шадрина, предполагается увеличение финансирования прикладных исследований в вузах. Также,

**Технологическая платформа****повысит параметры транспортных коммуникаций до уровня объектов ЕС**

участием на среднесрочный период.

Так, 13 апреля 2011 года рабочей группой по развитию частно-государственного партнёрства в инновационной сфере при правительстве комиссии по высоким технологиям и инновациям одобрена Программа инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (куда входят и

**Оборудование****От форсунки до подвески**

Новая техника позволит экономить расходы

На автобазу Юго-Восточной дороги поступило новое ремонтно-диагностическое оборудование.

Сейчас в автобазе насчитывается около 1700 автомобилей. Это служебные легковушки и спецтехника – от грузовиков до тракторов и подъёмных кранов.

«В любом дорожном предприятии могут заказать на автобазе технику, будь то «Волга» для срочных выездов на линию или трактор и самосвал для уборки территории. Покупка оборудования для ремонта пришла кстати, старые мощности уже не вполне отвечали современным требованиям», – рассказал «Гудку» начальник техподраздела автобазы ЮВЖД Александр Жданкин.

Уже сейчас идут монтаж и настройка новых агрегатов. Это универсальный диагностический автосканер, два итальянских электрогидроподъёмника, стенд схада-развала, работающий по технологии 3D, установки для очистки форсунок и контроля качества и замены масла, а также стенд для регулировки и диагностики дизельной топливной аппаратуры. На всё это было потрачено почти 2 млн руб. Но автомобилисты уверены, что они оккупятся быстро.

«Установки для очистки форсунок у нас раньше не было, а ведь большинство машин сейчас идут с инжекторными двигателями. Раньше чистили форсунки у сторонних. В общем, волокиты будет меньше, сэкономим время и деньги. Сейчас пока трудно посчитать, сколько мы сберечём за год, но точно – очень много!» – говорит Жданкин.

Довольны в автобазе и стендом схада-развала. «Старому стенду лет семь. С тех пор техника ушла вперёд, настроить новые мно-



ФОТО: ГАЛЕЯ ГОРЬКИЙ

Без люльки автокрана до контактной сети порой и не доберёшься

ратура тоже теперь будет соответствовать самым строгим требованиям. А раньше для этого по договорам приходилось отгонять машины на СТО.

«У нас топливщик есть, он носом неподладку чует, а поделать ничего не мог. Так вот после обслуживания машины на СТО он всё равно находил недоделки. Теперь у него свой стенд есть. Загоним авто, почистим, отрешируем его на месте, и – в путь. Так что с нашими обновками теперь никакой бумажной волокиты и лишних трат. И точно знаем, что шофёр садится за руль полностью исправной и без опасной машины. Может у нас обслуживаться и транспорт других дорожных организаций», – говорит Дмитрий Бондарев.

Очень своевременно прибыл и новый топливный стенд. Старому уже больше двадцати лет, в то время никто ещё не помышлял о нормах Евро-3 и Евро-4. Топливная аппа-

ратура тоже теперь будет соответствовать самым строгим требованиям. А раньше для этого по договорам приходилось отгонять машины на СТО.

По мнению заместителя начальника службы локомотивного хозяйства Горьковской дороги

Андрея Метёлкина, с экстренным торможением в Вурнарах только на первый взгляд всё

просто. Ведь любое экстренное торможение технологически ненормально – оно может вывести из строя колёсные пары, тормозную магистраль, даже



велик. В 2010 году погибли 236 человек. Однако ежегодно в числе погибших 5–10% – это те, кто бросается под поезд по своей воле. Только с начала 2011 года в Приволжском округе пять раз попытки самоубийства на железной дороге совершили подростки. Думу, к сожалению, они удались.

«Технически это самый лёгкий способ добровольного ухода из жизни. Для большинства других способов требуются хоть какие-то знания, усилия, а тут – только сделать шаг, – комментирует ситуацию начальник дорожной психофизиологической лаборатории психолог Эльвира Баранова. – В этом крайней степени, несознанной попытка переложить на кого-то ответственность за свой выбор. А ведь после таких случаев большинство машинистов, особенно молодые, замыкают моральную вину на себя, даже в её отсутствие. Их приходится направлять на срочную психологическую реабилитацию в профилакторий, порой с отрывом от работы».

К сожалению, решить эту проблему пока практически невозможно. Способ самоубийства, описаный в романе «Анна Каренина», до сих пор весьма популярен.

Леонид Акопов

Нижний Новгород

Ситуация

**Оставайтесь с нами**

СВЕДЕНИЕ СЧЁТОВ С ЖИЗНЮ ОДНИХ ДОРОГО ОБХОДИТСЯ ДРУГИМ

Необычное письмо пришло в управление на транспорте по Приволжскому федеральному округу. Супруги – жители Казани – просили поощрить майоров Андрея Бутенко и Руслана Заббарова, которые проявили внимание и чуткость и этим спасли от гибели их doch.

Полицейские во время дежурства на вокзале Казани заметили на мониторах девушку, которая себя вела явно неадекватно: переходила с платформы на платформу, была возбуждена. В разговоре с полицейскими девушка не стала скрывать, что приехала на вокзал, чтобы броситься под поезд из-за измены любимого.

Похожий случай не так давно произошёл в Чувашии. На сей раз жизнь девушке спас машинист грузового поезда. Увидев её на путях на станции Вурнары, он применил экстренное торможение. Повод для самоубийства – склонность к сексу.

По мнению заместителя начальника службы локомотивного хозяйства Горьковской дороги Андрея Метёлкина, с экстренным торможением в Вурнарах только на первый взгляд всё

просто. Ведь любое экстренное торможение технологически ненормально – оно может вывести из строя колёсные пары, тормозную магистраль, даже

непроизводственный травматизм на Горьковской магистрали

## Проблема

# Пресловутые сверхурочные

ПРОГРЕССИВНАЯ ШКАЛА ЗАСТАВИТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЗАДУМАТЬСЯ О ЗАТРАТАХ

Ситуация с обеспечением безопасности движения в минувшем году свидетельствует о наличии серьёзных проблем. Между тем просчёты в этой сфере в буквальном смысле дорого стоят всей компании. Решение этой проблемы – наше общее дело, и я говорил об этом на недавнем съезде Ространснадзора.

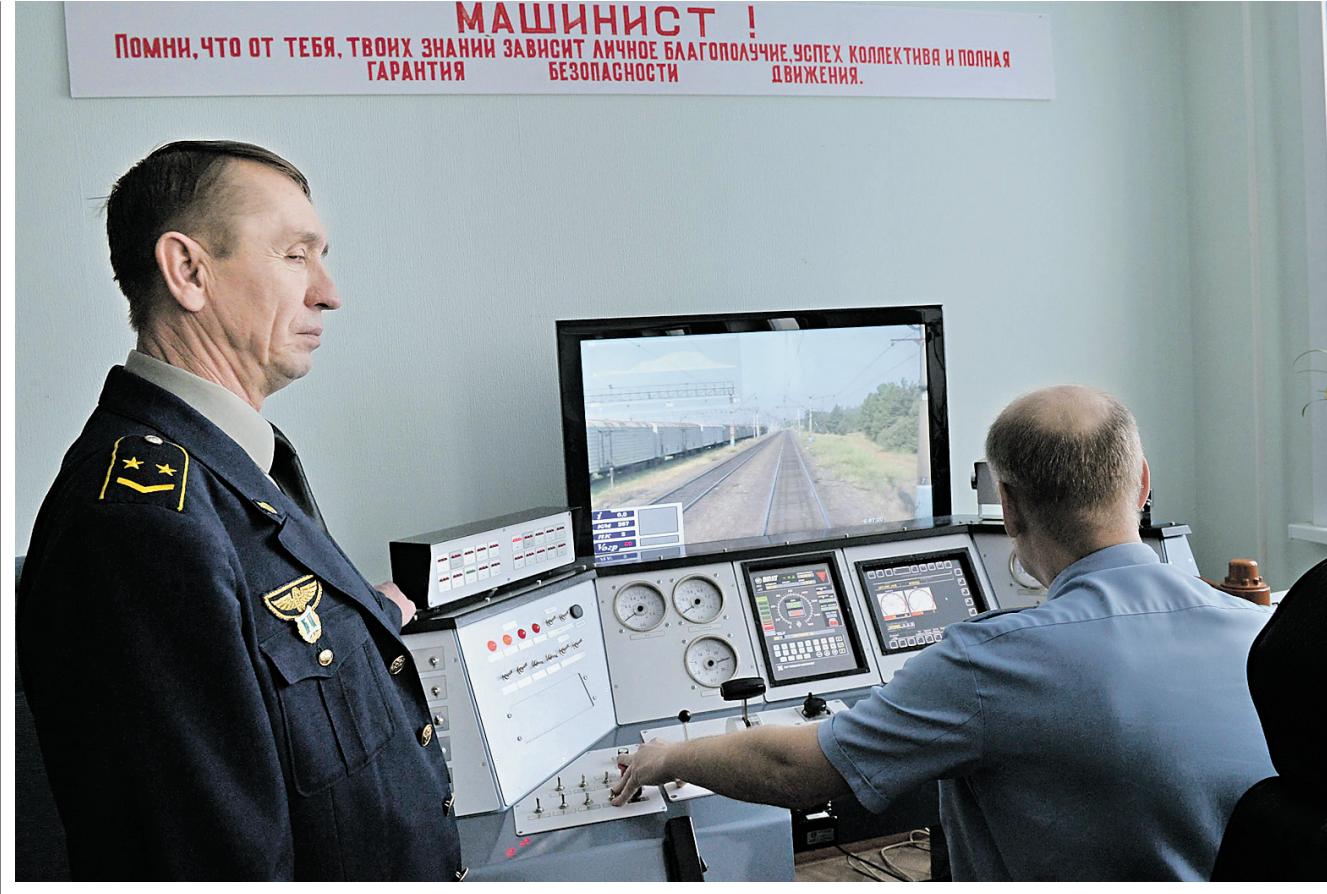
Отраслевой профсоюз постоянно ведёт работу по созданию обстановки нетерпимости к нарушителям трудовой дисциплины. Но воспитывать взрослого человека уже поздно, да и живём мы уже не во времена социализма. Работник подписывает трудовой договор, в котором обязуется соблюдать трудовую дисциплину, но в нём нет отдельного пункта, запрещающего употребление спиртных напитков на рабочем месте. Единственный документ, в котором есть это требование, Правила технической эксплуатации.

Поэтому необходимо рассмотреть возможность внесения в трудовой договор и правила внутреннего распорядка запрета на нахождение работников на территории предприятий в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Предупредить любителей выпить, что с момента употребления работником алкоголя на рабочем месте или территории предприятия трудовой договор считается растрогнутым по инициативе самого работника. Это вполне обоснованно, учитывая, что наша деятельность связана с движением поездов и ответственностью за чужую жизнь.

Ещё 5 марта 2009 года президентом ОАО «РЖД» было подписано распоряжение № 438р об утверждении Положения об организации общественного контроля за обеспечением безопасности движения поездов. Но реализацию его сдерживает отсутствие необходимых документов, разъясняющих, в частности, где и по какой программе должны пройти обучение общественные инспекторы по безопасности движения, каковы порядок выдачи им единого специального удостоверения, содержание вкладыша о правах и обязанностях общественного инспектора, форма путёвки-задания на проверку, которая выдаётся общественному инспектору.

Мы предлагаем также ввести единый национальный знак «Общественный инспектор по безопасности движения ОАО «РЖД». Всё это поднимет статус работника, придаст уверенности в важности его работы.

Необходимо также ускорить обновление подвижного состава и оснащение локомотивов современными приборами безопасности и средствами жизнеобеспечения. К сожалению, вопрос этот решается медленно, практически только за счёт поступления новых локомотивов. Дело в том,



что в проектной документации на старые типы машин не предусмотрено оснащение кабин системами жизнеобеспечения. В Правилах технической эксплуатации среди неисправностей, с которыми невозможно выпуск локомотива из депо, также нет систем жизнеобеспечения, и подвижной состав выходит из ремонта без работающих систем кондиционирования, отопления, вентиляции и т.д.

На наш взгляд, пора разработать трёхлетнюю программу по полному приведению условий в кабинах к санитарным нормам. А также решить вопрос о компенсации локомотивным бригадам вредных условий труда. Аттестация рабочих мест установила факт вредности, но данной профессии нет в перечне имеющих право на компенсацию. Этого надо добиваться.

На протяжении многих лет ЦК профсоюза и комитеты на местах занимаются также проблемой снижения сверхурочных часов и непроизводительных потерь рабочего времени. В постановлениях меняются фамилии хозяйственных и профсоюзных руководителей, цифры, намечаемые меры, а результата нет. А ведь это один из важнейших факторов, напрямую влияющий на безопасность движения.

Наш профсоюз неоднократно предлагал перейти на прогрессивную систему оплаты сверхурочных часов работникам, связанным с движением поездов, в пер-

#### Условия работы, учёбы и отдыха машиниста – фактор первостепенный

вую очередь локомотивным бригадам. Ведь отберите сегодня у машиниста сверхурочные – и его заработка снизится. Сначала надо дать ему возможность в установленное законом рабочее время зарабатывать достойные деньги, а потом ограничивать сверхурочные. При этом необходимо соблюсти принципы социального партнёрства, интересы компании и локомотивных бригад. Но нельзя

А для поддержания здоровья и работоспособности следует позаботиться о реабилитации работников, создании для них необходимых санитарно-бытовых условий с организацией питания и медицинского обслуживания. Но сегодня отсутствует нормативный документ о порядке организации реабилитации работников компаний. Самый главный для машинистов вопрос: будет рабочим или нерабочим

**Предлагается оплачивать работу сверх установленной законом нормы времени: 120–240 часов – в тройном размере, 240–360 часов – в четырёхкратном, 360–480 – в пятикратном**

давать возможность человеку добровольно работать на износ и тем самым ставить под угрозу безопасность движения поездов, жизни пассажиров и свою собственную.

Поэтому предлагается оплачивать работу сверх установленной законом нормы времени: 120–240 часов – в тройном размере, 240–360 часов – в четырёхкратном, 360–480 – в пятикратном. Это заставит руководителей принимать меры, чтобы снизить сверхурочную работу.

время прохождения реабилитации? Кроме того, кто и по каким показаниям здоровья должен направлять машиниста на реабилитацию и кто за это заплатит? А также какова будет программа реабилитации, кто будет содержать на балансе реабилитационные центры? Пока ответов на эти вопросы нет.

**Василий Самсонов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Лихая**

## Инновации

## Узлы преткновения

УВЕЛИЧИТЬ МЕЖРЕМОНТНЫЕ ПРОБЕГИ ВПОЛНЕ РЕАЛЬНО

Решить задачу повышения надёжности отечественных локомотивов возможно, совершив изменения конструкции их узлов и агрегатов.

«Гудок» регулярно публикует материалы на тему ремонта локомотивов. Хотел бы отметить, что ВНИИЖТ тесно сотрудничает с Центральной дирекцией по ремонту тягового подвижного состава (ЦТР). Разрабатывается нормативно-техническая документация, создаются и внедряются новые технологии. Оптимизация системы технического обслуживания и ремонта локомотивного парка должна быть и остаётся сложнейшей задачей. Решение её возможно в первую очередь за счёт усовершенствования конструкции узлов и агрегатов локомотивов – особенно проблемных мест в обеспечении эксплуатационной надёжности. Поэтому институт проводит исследования по усовершенствованию узлов и агрегатов электровозов и тепловозов, по разработке и внедрению ресурсосберегающих средств и технологий, испытывает новые узлы и горючесмазочные материалы.

Сравнительный анализ технического и технологического развития российских и зарубежных железных дорог показывает



Новым локомотивам нужен новый ремонтный сервис

значительные расхождения в периодичности обслуживания и ремонта локомотивов. Так, за двадцать лет на железных дорогах Германии на локомотивах серии 2Т116 внедрено более 180 разработок, что увеличило межремонтные пробеги без кардинальной модернизации. Например, пробег между ТО-2 увеличен с трёх до девяти суток, ТР-1 – с 50 до 150 тыс. км, полностью исключён ТР-2, что привело к сокращению эксплуатационных расходов на 25–28%.

Наши украинские коллеги в декабре 2008 года реализовали на тепловозе 2Т116-1538 ряд технических решений, разработанных на «Немецких железных дорогах». Полученный экономи-

ческий эффект подтвердил правильность выбранной стратегии по усовершенствованию узлов локомотива. Считаю, что этот опыт снижения затрат времени, труда, материальных и денежных средств на техническое содержание локомотивов в эксплуатации может быть востребован и для парка ОАО «РЖД». По нашим расчётам, в течение двух-трёх лет может быть разработано техническое решение, оптимизированное по критерию «цена-эффект» для российских условий работы, и проведены эксплуатационные испытания.

**Олег Назаров, заместитель генерального директора ОАО «ВНИИЖТ»**

## Ситуация

## Спешка снижает качество

ИЗНОС ТЕХНИКИ ТРЕБУЕТ ПОВЫШЕНИЯ НОРМЫ ВРЕМЕНИ НА РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ

Создание безопасных условий труда и здоровой атмосферы в коллективах – это то, что поможет предупредить производственный травматизм, сохранить жизнь и здоровье работников компаний.

Неудовлетворительные условия труда сегодня на многих предприятиях железнодорожного транспорта обусловлены старением оборудования, машин и механизмов. В результате при проведении регламентных работ приходится затрачивать гораздо больше усилий и времени, чем это предусмотрено типовыми нормами, содержащимися в действующей нормативно-правовой базе.

Эта проблема особенно остро проявляется при проведении технического обслуживания и ремонта тягового подвижного состава на нашей Забайкальской железной дороге. Уже в течение нескольких лет объёмы перевозок растут, а соответственно увеличилась и интенсивность эксплуатации локомотивов, вырос межремонтный пробег, а также количество локомотивов, которым необходимо проводить регламентные работы. Учитывая, что износ парка тепловозов составляет у нас около 100%, а электровозов – 70%, ремонтники говорят о необходимости реконструкции локомотивных депо с целью увеличения их пропускной способности. А в связи с ростом трудоёмкости работ требуется увеличение норм времени на проведение регламентных работ. Это необходимо и для улучшения качества ремонта.

Кроме того, находясь в жёстких временных рамках, работники, бывает, преис-



Чем старее оборудование, тем больше затраты

брегают правилами техники безопасности, чтобы успеть вовремя сделать работу и выдать отремонтированный локомотив в установленный нормативами срок. А это прямой путь к производственному травматизму. Нельзя сбрасывать со счетов и то, что выполнение регламентных работ с недостаточным уровнем качества является нередко причиной неудовлетворительного технического состояния локомотивов и, как следствие, одним из основных сдерживающих факторов улучшения эксплуатационной работы на дороге.

**Елена Кныш, руководитель Могочинского филиала дорпрофсоюза Забайкальской железной дороги**

## Вопрос дня

Всегда ли вам оплачивают переработки в полном объёме?

**Равиль Низамов, электромеханик района контактной сети станции Анисовка Саратовской дистанции электроснабжения ПривЖД:**

– Сейчас даже монтёра не заставишь без оплаты работать лишнее время. Повернётся и уйдёт. У нас за переработку следит профсоюз. Например, если продлевается «окно», то пишется докладная на имя начальника и в профсоюз. Учитывается и оплачивается каждая минута, хотя, бывает, отгулами отдают. Но кому надо подзарядить, тот и выходит, ведь час переработанного времени стоит в два раза дороже обычного часа.

**Иван Лукьянов, осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Кинель КышЖД:**

– В последние годы изменилась ситуация с оплатой сверхурочной работы. Смена осмотрщика составляет 12 часов, в том числе один час – на обед. Но нам оплачивают лишь 11 часов, чтобы не платить за переработку. В силу того, что поезд мы осматриваем по прибытии, фиксированного часа на обед у нас нет, обедаем, когда есть возможность. Хотя на работе можем находиться и более 12 часов, учитывая планёрку. Раньше хотя бы давали оплачиваемые отгулы, а теперь и этого нет. В среднем в месяц у нас 15 дежурств (смен). К примеру, в марте фактически мы отработали 182 часа, а нам оплатили меньше, считая по 11 часов в смену, – около 160 часов. Говорят, не имеют права оплачивать переработку, потому что за этим строго следят в ОАО «РЖД». А сама переработка возникает потому, что сегодня поездов больше, чем бригад осмотрщиков.

**Павел Величко, диспетчер станции Москва-Пассажирская-Ярославская МДК:**

– Раньше у нас переработки были, а сейчас – нет, потому что пришёл грамотный руководитель. Ведь всё зависит от руководителя. Это он набирает специалистов в том количестве и качестве, чтобы они не работали спустя рукава. А прежде переработки оплачивались далеко не всегда. Нам говорили, что нужно выйти на работу, и мы шли. А куда деться?



Переработки должны оплачиваться полностью и в положенный срок

**Марина Валова, оператор технологического центра станции Инта-1 СЖД:**

– И я, и мои коллеги с переработками сталкивались. Вызывают в выходной, часы ставят «на плюс» – фиксируют на будущее, но не оплачивают их. Или могут оплатить только половину, а другая половина где-то «теряется». В итоге мы недополучаем в зарплате и отдыхаем соответственно тоже меньше. Почему руководство так делает – точно не знаю. Как нам объясняют, нашим начальникам даёт указание выстоящее руководство, чтобы переработки не было. А людей катастрофически не хватает, поэтому приходится выходить всё равно. Я думаю, людей надо больше набирать, чтобы переработки этой не было. Хочется уже в выходные посидеть спокойно дома. Мы обращались вместе с профсоюзом во все инстанции – сдвигов никаких.

**Анатолий Притчин, помощник машиниста электропоезда моторвагонного депо Пермь-2 СЖД:**

– Мы о переработках только мечтаем. В нашем движении их не бывает, напротив, с каждым полугодием норма только сокращается, убирают электрички, причём на самых востребованных направлениях. То администрация края денег не даст, то ещё что-нибудь случится – и маршрутная сеть сокращается. Поэтому переработки и соответственно проблемы с их оплатой у нас нет. Но, насколько я знаю из общения с коллегами, работающими в грузовом движении, у них без переработок никак не обойтись. Но и деньги за них платят.

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

## Конкурс

# Неформальная подготовка

Начальники вокзалов прошли проверку на прочность накануне летних перевозок



Хоть на конкурсе многие испытания проходили в игровой форме, оценки выставлялись серьёзно



Над ответами пришлось поломать голову



Играл почти позабытый инструмент – гармошка



Победители – Андрей Лихтенер, Игорь Перчин, Роман Рябиков (слева направо)



Не забыть бы перед выступлением свой текст



В Томске прошёл конкурс профессионального мастерства среди начальников вокзалов Западно-Сибирской РДЖВ.

– А какой сегодня праздник? – озадаченно спрашивают пассажиры транспортных поездов в Томском вокзале, который был украшен разноцветными шарами.

– Да вроде никакого, разве что начальники вокзалов собрались по случаю своего конкурса профмастерства, – отвечают им стражи порядка. – Только туда нельзя!

– Ну почему же нельзя, очень даже можно! – улыбнулся проходящий мимо входа заместитель начальника Западно-Сибирской РДЖВ Владимир Куков. – За команды наши поболеете, а то мы своих болельщиков в этот раз мало привезли.

– Да я с удовольствием, мне всё равно поезд вечерний ждать, – вздохнула жительница посёлка Колпашево Томской области Елена Гончарова. – И часто такие праздники проходят?

– Каждый год, – говорит Куков. – Как правило, перед летними пассажирскими перевозками. С помощью конкурса мы освещаем в памяти все свои деловые, человеческие и творческие качества, ведь именно летом самый пик нашей работы. Людей много и проблем больше. Их надо решать быстро и качественно, чтобы вы, пассажиры, не страдали.

Первая проверка на прочность для руководителей – компьютерное тестирование. Около сотни вопросов из различных нормативных документов, регламентирующих работу начальника вокзала.

Опытные начальники сосредоточены, а что поможе – только успевают на клавиши нажимать.

– Ну как, на все вопросы ответили? – интересуюсь после тестирования у начальника вокзала Новосибирск-Главный Романа Рябикова.

– Вон наш профи, – кивает Роман на своего коллегу с вокзала на станции Кала-

чинская Игоря Перчина. – Он точно на все вопросы ответил.

– Не знаю, – качает головой Игорь.

Впрочем, сомнения обоих развеялись, когда Игоря и Романа зачислили по итогам теории в десятку лучших начальников, которым предстояло бороться дальше за звание победителя. Ну а тем, кто в фавориты не вышел, выдалась хорошая возможность проявить свой талант в командном первенстве. Сражались коллективы на коллектив. Кузбасский участок дирекции, Новосибирский, Алтайский и Омский. Всё, как в КВН: визитная карточка, домашнее задание и весьма необычные фантазии на тему «Вокзалы региона из глубины веков».

Омичи, например, уверены, что раньше вместо пассажирских поездов по рельсам ходили мамонты на роликах. А пассажиры в звериных шкурах за проезд расплачивались не рублём, а куском сы-

выяснилось, что стационарный смотритель времён XIX века ходил в красном кафтане с расшитыми золотом воротничком и манжетами.

– Да-а, если бы сейчас начальники ходили в таких одеяниях, тогда бы на вокзал приходили не только пассажиры, но и простые горожане. Как на экскурсию! – воскликнула болельщица Елена Гончарова. – И вокзал томский очень подходит к сегодняшней ретро-теме – в том стиле.

Команды регионов подготовились настолько хорошо, что фаворитов было трудно определить практически до объявления финальных оценок. И в личном первенстве на звание «Лучший начальник Западно-Сибирской РДЖВ» борьба шла нешуточная. Оставшиеся пять финалистов должны были ответить на телефонные звонки пассажиров.

– Алло, начальник вокзала на станции Калачинская Игорь Перчин слушает!



**Андрей с Романом блеснули в конкурсе скороговорок, когда «рапортовали они да не дорапортовали, стали перерапортовывать и дорапортовались»**

рого мяса. Его роль сыграла таллинская колбаса.

Новосибирцы с удовольствием фантазировали со стационарным фонарём, названным ими «лампой времени». Он оказался способен перенести в революционные годы прошлого века, когда Ленин мог просто сказать, что если все работают по принципу «шаг вперёд, два назад», то железнодорожные вокзалы – «шаг назад, три вперёд».

Руководители Кузбасского региона вспоминали о «форменных» хитростях буфетчицы тёти Гали, белоснежный фартук которой пестрил карманчиками на все случаи жизни. Вот карманчик для чаевых, вот для шоколадок от поклонников. И уж буфетчица всегда была уверена в том, что квас должен быть непременно разбавленным, а беляши – позавчерашними. А алтайская команда удивила необыкновенным костюмированым шоу, благодаря которому

по громкой связи слышен вопрос:

– Мы группой туристов в составе 15 человек едем на Байкал, – разъясняет пассажир.

– У каждого – по велосипеду. Скажите, нам можно провести их с собой в купе?

– Да, – отвечает Игорь Перчин. – Велосипеды входят в счёт нормы провоза ручной клади весом 36 кг. Вам только надо будет разобрать ваши транспортные средства – руль снять, сиденье. Есть возможность – сложить его, чтобы на верхнюю полку вместился. Только учтите, по вагону не ездить! – говорит калачинский начальник.

Игорь Перчин настолько внимательно и подробно всё объяснил пассажиру, что по праву стал лучшим начальником вокзала 2011 года.

– Вот задали вопрос с велосипедом, я и подумал, а может, и мне куда-нибудь туристи на нём махнуть? – улыбался он. – Хорошие мысли рождаются на конкурсе.



Второе место в личном первенстве занял начальник Омского вокзала Андрей Лихтенер, третье – командующий Новосибирским Главным Роман Рябиков. По-настоящему Андрей с Романом блеснули в конкурсе скороговорок, когда «рапортовали они да не дорапортовали, стали перерапортовывать и дорапортовались».

– Отличная перед пиком пассажирских перевозок тренировка, – заметил Роман.

– Люди будут постоянно теребить, а я им отвечать – чётко и быстро.

В командном первенстве победил Алтайский регион. На втором месте кузбассовцы, третье – омичи и новосибирцы.

Один из самых молодых руководителей Юрий Рогин – начальник вокзала на станции Тогучин, работает в должности всего несколько месяцев. И если бы не конкурс профессионального мастерства – вряд ли увидел бы и познакомился со своими коллегами.

– Уважу из Томска хорошее настроение, новые профессиональные навыки. Но самое главное, если будет туто, могу связаться с ребятами из Барнаула, Омска, Черепанова, Киселёвска. И спросить у них совета, – сказал Юрий.

– Наше общение – это самая важная часть конкурса, – подхватывает начальник вокзала Кемерово Надежда Мурзина.

А вот начальник Западно-Сибирской РДЖВ Виктор Холдов уверен, что на конкурсах открываются новые таланты. «Сегодня, например, мы увидели, что главный инженер вокзала Барнаула Сергей Фролов не только хороший железнодорожник, но и талантливый артист, способный спародировать хоть Ленина, хоть своего земляка Михаила Евдокимова. У некоторых, кто его не знает, были даже сомнения – а не профессиальный ли он артист?» – говорит Виктор Холдов.

– Действительно, настоящие артисты – ваши начальники вокзалов, – отметила после конкурса Елена Гончарова. – В жизни бы не подумала, что люди с таким грузом профессиональной ответственности могут быть весёлыми и душевными людьми.

**АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ,**  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
Томск – Кемерово  
Фото Игоря Умнова

## ПРЕЦЕДЕНТ

**Отбила полосатого**

КРАСНОКНИЖНОГО ХИЩНИКА ОСТАВИЛИ НА ВОСПИТАНИЕ ХОЗЯЙКЕ



Фото: Ирина Коломик

Котёнок со временем превращается в опасного хищника, не слишком удобного для домашнего содержания

**В РОССИИ ВПЕРВЫЕ НА ЗАКОННЫХ ОСНОВАНИЯХ ДОМАШНИМ ПИТОМЦЕМ СТАЛ АМУРСКИЙ ТИГР. РАЗРЕШЕНИЕ ОСТАВИТЬ У СЕБЯ «НА ВОСПИТАНИЕ» КРАСНОКНИЖНОЕ ЖИВОТНОЕ ЖИТЕЛЬНИЦЕ ЕКАТЕРИНБУРГА ВЫПИСАЛ РОСПРИРОДНАДЗОР.**

Чтобы этого добиться, Светлане Маршевой понадобилось три года. В 2008 году она купила тигрёнка у гастролировавшей в городе труппы цирка шапито. Его хотели усыпить, так как из-за полученных травм полосатый артист не мог участвовать в представлениях. Чтобы спасти Цезаря – так женщина назвала любимого питомца, – она неожиданно выложила \$10 тыс.

«Ветеринары насчитали у него 13 переломов, из-за которых задние лапы волочились по земле», – рассказывает Светлана. – Все практикующие врачи и зоотехники говорили, что тигрёнок не выживет». Но уход и забота сделали своё дело, животное выходит. Цезарь переселился в просторном вольере во дворе промышленной базы на окраине города, где его спасительница арендует офис.

А в 2010 году сюда нагрянули приставы, чтобы арестовать имущество компании за долги.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Они-то и просигнализировали в прокуратуру о неординарном случае. Там пришли к выводу, что животное содержится в ненадлежащих условиях. Дело дошло до суда, который поддержал прокуратуру и вынес решение: Цезаря конфисковать, его хозяйку признать нарушительницей по статье... «Уничтожение редких животных» и оштрафовать.

Тигра хотели отправить в зоопарк Абакана, но там его отказались принять. Светлана сама обзвонила все известные зоопарки, но желающих приютить больного хищника не нашлось. В последней надежде женщина обратилась в столицу, в Роспотребнадзор. Специалисты ведомства, обследовав условия содержания тигра, признали их удовлетворительными.

«Гуманное решение проблемы», – сказал «Гудку» координатор регионального отделения Центра защиты прав животных «Вита» Алексей Скробанский.

– Идеальным местом для проживания тигра был бы заповедник, в естественных условиях он явно не выживет. А раз такой вариант невозможен, лучше, если животное останется там, где ему обеспечены надлежащий уход и забота».

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Правительство форсирует принятие нового закона об охране здоровья граждан, тогда как уже принятые медицинские законы не работают и, возможно, будут оспорены Конституционным судом.

Минздравсоцразвития получил поручение от премьера в короткие сроки организовать слушания по законопроекту «Об основах охраны здоровья граждан». На форуме медработников недавно назад глава правительства обещал ускорить принятие этого документа, предназначенному для регулирования отношений врача и пациента, и, кроме того, выделить для провинции сверх планового финансирования 460 млрд руб., а фонд оплаты труда медиков в ближайшие два года увеличить на 30–35%.

Казалось бы, хорошие новости. Однако, по мнению президента Национальной медицинской палаты Леонида Рошаля, этой суммы недостаточно, чтобы выйти на нормальный уровень финансирования медицины. «Кроме того, важно добиться, чтобы эти деньги не «распилили». Могу рассказать, как умеют пилить. Есть программа по дорожно-транспортному травматизму. Там я увидел строчку «разработка аптечки для водителей» и цифру – несколько миллионов рублей. В результате из аптечки были выброшены лекарства и добавлены бинты. Заплатили ли деньги, я не знаю. Но кто-то ведь эту цифру поставил!» – заявил Рошаль на форуме.

Минздравсоцразвития уже высказался по поводу «адекватности» лидера Национальной медицинской палаты, но факт остаётся фактом – население слушает сообщения СМИ об

уголовных делах по нецелевому использованию средств в здравоохранении, сожалеет об исчезновении ряда дешёвых препаратов после начала действия закона об обращении лекарственных средств и получает под разными предлогами отказ в выборе поликлиники – право, гарантированное новым законом об обязательном медицинском страховании (ОМС).

Кстати, эксперты обращают внимание на ряд противоречий этого закона Конституции. Например, он гласит, что «застрахованное лицо» имеет право на получение бесплатной помощи «при наступлении страхового случая по обязательному медицинскому страхованию», в то время как Конституция гарантирует такое право всем гражданам страны без всякого полиса.

Всё это было бы лишь казусом, если бы речь не шла о

## ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

**Медицину лихорадит**

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДЛЯ ПАЦИЕНТОВ ДАЛЕКО ОТ СОВЕРШЕНСТВА



Фото: ИТАР-ТАСС

РЕАЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ ВРАЧА И ПАЦИЕНТА, А ТАКЖЕ КАЧЕСТВО МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ДАЛЕКИ ОТ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ ЧИНОВНИКАМИ НОРМ

жизнях. На днях свердловский депутат Максим Головозинский умер у ворот Института хирургии им. Вишневского, где ему отказали в помощи, сославшись на распоряжение «непускать людей с улицы». Ему стало плохо в обычной для Москвы пробке, друзья доставили его в ближайшее медучреждение. Но только после того, как сотрудник ГИБДД наручниками приковал к себе врача клиники и фактически приказал спасать человека, были предприняты реанимационные действия.

Однако было уже поздно. Проблемы здравоохранения происходят от того, считают эксперты, что во властных структурах нет единого видения ситуации. Концеп-

ции развития здравоохранения РФ, о необходимости которой говорится уже десяток лет, так и не случилось. В результате принимаются разнобоящие нормативы. Главная же беда – Минздравсоцразвития разрабатывает законопроекты без привлечения медицинской общественности.

«Например, в проекте нового закона толком не прописаны даже основные понятия – «здоровье», «оказание медицинской помощи», «пациент». И это главный медицинский закон страны! Кроме того, документ в некоторых пунктах противоречит Конституции. Как и закон об ОМС – полагаю, Конституционный суд в ближайшее время обратит

внимание на этот документ», – рассказал «Гудку» президент Лиги защитников пациентов Александр Саверский.

После рассмотрения закона в суде может начаться отмена каких-то норм, очередная не-разбериха в обслуживании пациентов, от которой страдают и больные, и сами медики. «Недавно врачи Морозовской больницы в Москве обнаружили, что их зарплата сократилась на 40%, и никто в коллективе не знает почему», – говорит Александр Саверский. – Вы вот спрашиваете, не уйдут ли железнодорожные врачи в муниципальную медицину при таких финансовых вливаниях со стороны государства. Думаю, пока беспокоиться не о чём – достаточно посмотреть на появление чиновников».

Михаил Никифоренко

## ДЕМОГРАФИЯ

**Три года за третьего**

МАТЕРЯМ МОГУТ ПРОДЛЯТЬ ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ОТПУСК ПО УХОДУ ЗА РЕБЁНКОМ

**СРОК ВЫПЛАТЫ ПОСОБИЯ ЗА ТРЕТЬЕГО МАЛЬЧИША ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ДО ТРЕХ ЛЕТ.**

В Госдуму внесён законопроект, который продлевает оплачиваемый отпуск по уходу за ребёнком для многодетных матерей. Женщинам, родившим третьего и последующего малыша, будут выплачиваться пособие три года. Сегодня оплачиваемый отпуск действует, пока ребёнку не исполнится полтора года, независимо от общего количества детей в семье. При этом мамы могут законно сидеть дома с малышом до трёх лет, но уже бесплатно. Предполагается, что законопроект будет распространяться на матерей, подлежащих обязательному социальному страхованию, а также на женщин, проходящих службу в силовых и таможенных структурах, работающих по контракту в армии.

Ранее депутаты предлагали продлить срок выплаты пособия для всех матерей независимо от количества малышей. Но эксперты посчитали и выяснили, что в этом случае Фонду социального страхования нужно будет потратить на выплаты семьям дополнительно 70 млрд руб. Если же опла-

чиваемый отпуск продлят только для мам, родивших третьего ребёнка, бюджетных средств на это уйдёт меньше – 3,5 млрд руб. По данным переписи населения 2002 года, лишь 6,8% семей имеют трёх и более детей.

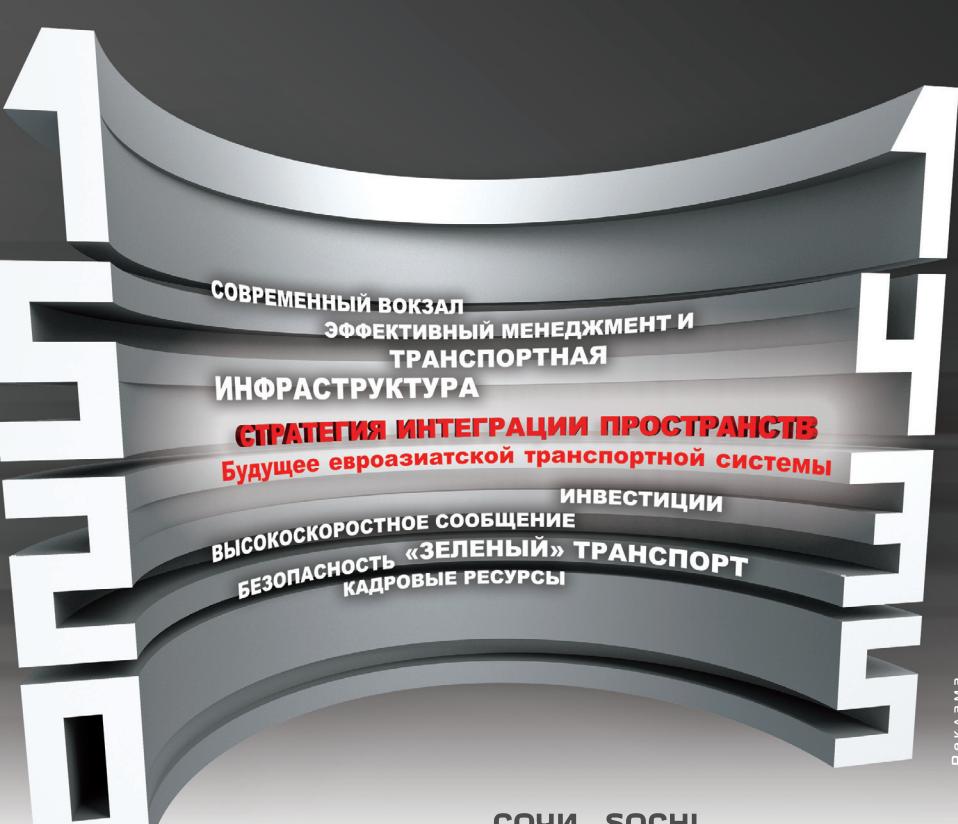
По словам Надежды Герасимовой, материинский капитал, действующий с 2006 года, дал многим семьям стимул для того, чтобы завести второго ребёнка. За 2007–2009 годы родилось на 282 тыс. детей больше, чем за предыдущие три года. По данным Пенсионного фонда, доля семей с двумя и более детьми увеличилась на 10% по сравнению с 2002 годом. Теперь пришло время давать семьям стимул для рождения третьего ребёнка, чтобы «сохранить достигнутые успехи в демографической сфере», считают депутаты.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

**1520**  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ  
ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM  
1520 STRATEGIC PARTNERSHIP



Реклама

СОЧИ SOCHI  
31 мая – 2 июня May 31 – June 2  
Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер  
General PartnerСтратегический международный партнер  
Strategic International PartnerОфициальный международный партнер  
Official International Partner

**РЖД**  
Международный партнер  
International Partner

**SIEMENS**  
Генеральная строительная компания  
General Construction Company

**DB** Mobility Networks Logistics  
Официальный оператор энергоснабжения  
Official Operator of Energy Supply

**Уралвагонзавод**  
Партнер  
Partner

**РЖДстрой**  
Партнер  
Partner

**РПЛ**  
Партнер  
Partner

**ТИЦЗ**  
Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

**ЭРNST & YOUNG**  
Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

**аэроэкспресс**  
Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

**ГРЭС**  
Генеральные информационные партнеры  
General Information Partners

**ГУДОК**  
Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

**Cotton Way**  
Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

**TRANS RUSSIA**

16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ  
26-29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

**ТРАНСРОССИЯ**  
8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.  
506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м<sup>2</sup> экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА  
[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организатор: При поддержке:  
**ITE**

Генеральный информационный партнер:  
**РНД-партнер**

Стратегический медиапартнер:  
**TRANSPORT**

Генеральный спонсор:  
**PLASKE ПЛАСКЕ**

РЕКЛАМА

