

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

Износ железнодорожной техники требует повышения нормы времени на регламентные работы

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

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 открытые 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, зрелищной. 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 неправомерно 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 Матэвич, 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 орбитах. 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 информацией с точностью на уровне лучших мировых образцов. – Насколько данная разработка востребована транспортной отрасли? – 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 исполнение 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

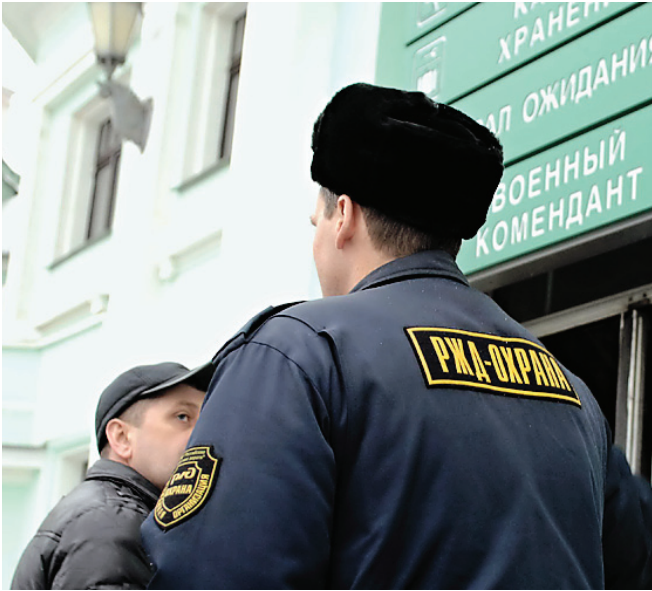
Безопасность

Первый шаг

РЖД получило право учреждать частные охранные организации

Правительство наделило компанию «Российские железные дороги» правом учреждать 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



этим правом воспользовались «Газпром» и «Роснефть», по которым правительство выпустило распоряжения 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 Домодедове и после поруче-

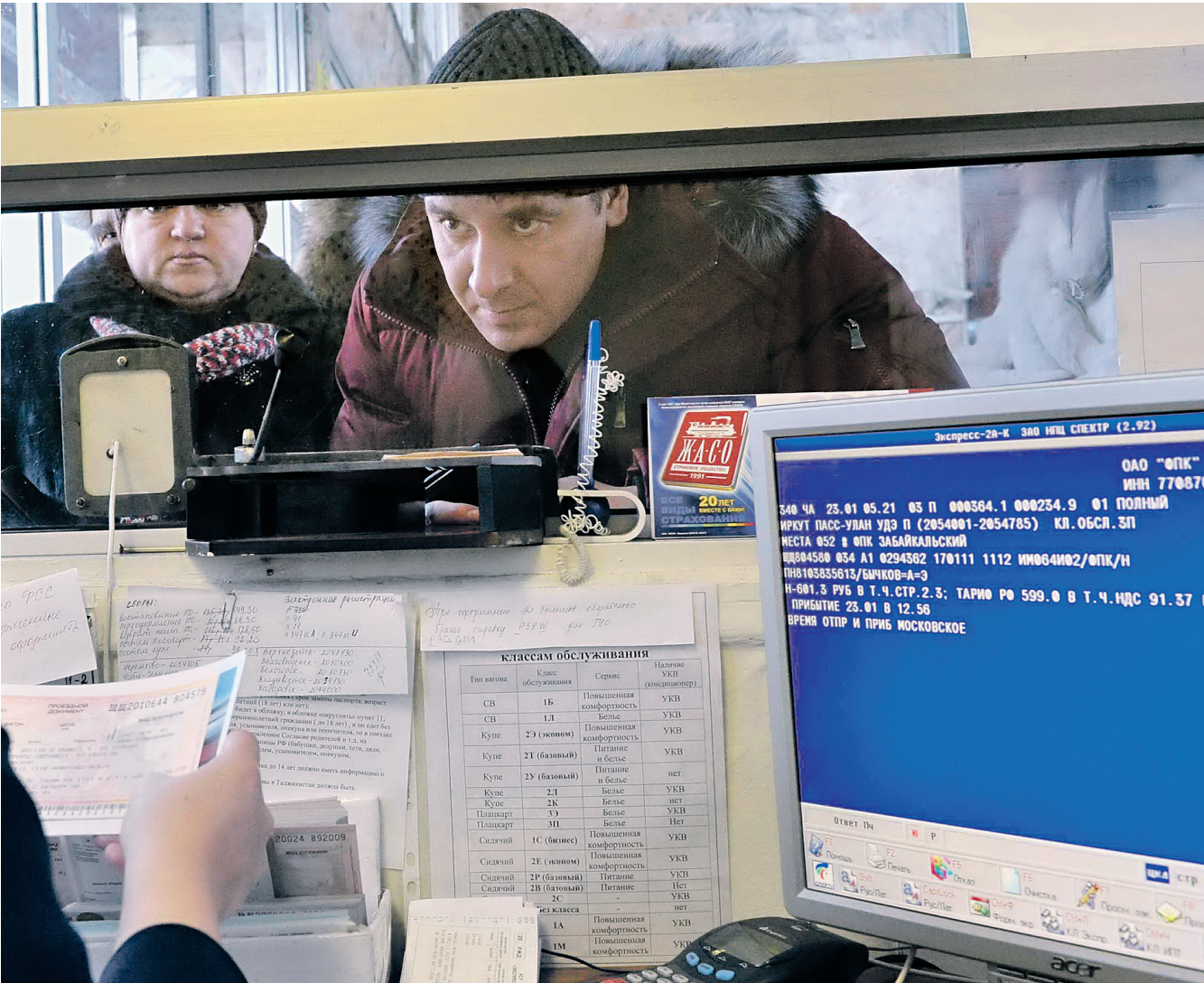
ния президента страны обеспечить транспортную безопасность. «Хорошо, что наконец-то вышло такое распоряжение, тем более что мы сами принимали участие в работе над ним, – прокомментировал событие генеральный директор «РЖД-Охраны» Сергей Булочников. – Это поспособствует дальнейшему развитию предприятия, 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 привокзальных 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



К 2013 году всех перевозчиков обяжут предоставлять паспортные данные пассажиров в специальную базу данных. В ОАО «РЖД» утверждают, что новая система потребует изменения законодательства, значительных средств в переналадку АСУ «Экспресс» и затруднит работу кассиров.

Персональная база данных пассажиров является составной частью Единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), ориентировочная стоимость 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 «Защита-ИнфоТранс» Вячеслав Смирнов пояснил «Гудку», что на регистрации в Минюсте уже находится приказ Минтранса об утверждении порядка формирования и ведения авто-

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, воздушного, железнодорожного, морского и речного транспорта.

Данные о пассажире, помимо фамилии, имени, отчества, должны включать также дату рождения и регистрацию. С их помощью ЕГИС ОТБ должна автоматически и чётко идентифицировать человека, определить те угрозы, которые он может представлять для транспортной инфраструктуры.

Сейчас более или менее полной базой данных о пассажире обладают лишь авиационные компании. В ОАО «РЖД» в билете указывается лишь фамилия, имя, отчество человека. «Нас уже просят готовиться к тому, чтобы в билете появились более расширенные данные, – говорит первый заместитель начальника департамента информатизации и корпоративных процессов управления ОАО «РЖД» Вадим Вохмянин. – Однако билет – это документ строгой финансовой отчётности, все поля в нём регламентированы федеральным законодательством, и пока менять мы ничего не можем».

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 затрат. Кроме того, ввод дополнительных сведений увеличит нагрузку на билетных кассиров, на оформление билета потребуются 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 ФСБ Сергей Чернышев. – Предлагаем ввести для автомобильных перевозчиков лицензии на перевозки как для юридических лиц».

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

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Лента новостей

Попросили отказать

Белоруссия попросила Экономический суд СНГ отказать от рассмотрения иска к России из-за пошлин 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 договорёностям в рамках Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Позже, в июне 2010 года, белорусская сторона просила запретить России 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 впрок

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 сейсмисследований 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 отбывать 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 АГЕНСТВ



ПРАВИТЕЛЬСТВО

Бюджет на транспорт

**ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПООБЕЩАЛ РАЗВИВАТЬ СКОРОСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ 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 образцу 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**

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-Петербург 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, учитывать 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



Реклама

Решение

Покупатели ждут

Крупные активы ОАО «РЖД» продадут на аукционе



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЯКО

**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 до 2012 года.**

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 времени 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

За активы ОАО «РЖД» развернётся нешуточная борьба

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

Официальный представить 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 «Нефетранссервиса» 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 продавать на аукционе без ограничения участия.

Владимир Якунин говорит, что РЖД в принципе готовы расстаться и с оставшимися 25% акций. Однако результаты деятельности компании быстро улучшаются и цена акций растёт. 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 «Желдорремаш», ОАО «Вагонремаш», ОАО «Московский локомотиворемонтный завод», ОАО «Новосибирский стрелочный завод». «Эти активы для продажи довольно сложны, к ним необходимо подбирать инвесторов, поэтому мы установили более длительные сроки продажи», – говорит Александр Жуков.

Сергей Плетнёв

Безопасность

Двойная страховка

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОСТРОЯТ ПЕРВЫЙ РЕЗЕРВНЫЙ ЦЕНТР ОБРАБОТКИ ДАННЫХ

**В ЕКАТЕРИНБУРГЕ В ЭТОМ ГОДУ НАЧНЁТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ИЗ ТРЁХ РЕЗЕРВНЫХ ЦЕНТРОВ ОБРАБОТКИ ДАННЫХ ОАО «РЖД» (РЦОД). ОН ОБЕСПЕЧИТ НАДЁЖНУЮ РАБОТУ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ ВОСЬМИ ДОРОГ.**

Сейчас проект строительства проходит государственную и ведомственную экспертизы. Возведение 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 катастрофустойчивую 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

КАДРЫ

Неестественный отбор

Проводника в рейс выберет компьютерная программа

**ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГОСУДАРСТВЕННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («УКРЗАЛИЗНИЦЯ») 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 вызовет 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



ФОТО: ИРИНА МОЛОЖИК

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 людей.

Председатель независимого украинского профсоюза железнодорожников ВПХВД-ІПЗ, начальник поезда Харьков – Санкт-Петербург Александр Абросимов считает, что переход на компьютерный отбор – начинание хорошее. Но не везде.

тех, кто придумал это нововведение, каждые три месяца будем переселять в другую квартиру, – предлагает Александр Абросимов. – И пусть они после прежних жильцов наводят порядок, делают ремонт, обживаются, а мы их через пару месяцев по компьютерной программе зашлём куда-нибудь ещё. Начальник поезда подбирает команду. Ему с этой командой работать, надеяться на них. Разве компьютер сможет это учесть?» Эксперт киевского Центра политического и экономического анализа Ирина Кава считает, что успех программы будет зависеть от степени неподконтрольности человеческого фактору.

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

Татьяна Ерёмина

рожного 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 свяжут каналами передачи информации, всё оборудование и все системы будут продублированы. В случае необходимости резервный центр сможет полностью заменить центр обработки данных.

**ВЕРА МОРОЗОВА,**  
соб. корр. «Гудка»,  
ЕКАТЕРИНБУРГ

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

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

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

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

**КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия «Гудок»**

**8-800-555-0262**

звонки на номер являются бесплатными для абонентов

**8-499-262-9471**

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

**Услуга доступна круглосуточно.**

**Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.**

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



СОСЕДИ

Будут на связи

О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ С ПОЛЬШЕЙ ДОГОВОРЯТСЯ ПО ТЕЛЕФОНУ



Между поездным диспетчером Калининградской дороги и дежурными пограничных 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 – и 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. – Остальную 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 колеей 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

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 высвободившегося 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 добыче угля задействованы тысячи людей, которые могут остаться без работы», – заявил Виктор Ишаев.

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

тимо. В 2010 году погрузка на станции Новошахтинская составила 3,6 млн тонн», – говорят в отделе маркетинга ТЦФТО 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

отказаться от использования угля на ТЭЦ-2 мы сможем только тогда, когда будем чётко знать, куда направлять 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.

Игнат Вьюгин

Учения

Весенняя «Пурга»

Условный пожар потушен безусловно



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 расчёт подкатил «Пургу-30» на необходимое расстояние,

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

Обращая внимание на необычную одежду пожарных, заливающих цистерну пеной. В серебристых хламидах, 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 тушим груз с очень высокой температурой горения, – по-

Горели поля, камыши между Ростовом и Батайском.

Здесь много зон отдыха, окурки 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 пронеслась электричка на Азов. Прильнувшие к окнам лица не вызвали сомнений в появлении на Дону слухов

яняет Михаил Анищенко. – А значит, в обычной спецодежде к нему подойти 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 развёртывание, – поясняет он действия подчинённых.

Раскатывают шланги, – уточняя 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 усталилась 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 станционники, 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 значительно более выльдит готовность железнодорожных пожарных к новым испытаниям.

Игорь Евдокимов, сов. корр. «Гудка» Батайск Фото автора

Технологии

Знать наперёд

На границе получают 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 взаимобмен 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 пилотный 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-

ных данных о накладных в составе поезда. В пути следования состав может меняться, и для таможи важно актуальное состояние состава поезда при подходе на пункт пропуска», – отметила она. При этом бумажная накладная по-прежнему будет являться основным перевозочным документом, добавила Марина Емелина.

Электронный документооборот надо развивать не только на границе с Украиной, но и по другим направлениям, уверен президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер. «У нас многие погранпереходы до последнего времени не были приспособлены для электронного документооборота. Только сейчас мы начинаем утверждать стандарты, определять технологию», – отметил он.

Денис Вискне

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

**ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»**

**Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:**

**Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.**

**Главный инженер.**

Основные требования:

- высшее образование: университет путей сообщения (институт инженеров железнодорожного транспорта), специальность: «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «электрификация железных дорог», квалификация: инженер-электрик либо инженер-электромеханик;
- опыт работы на руководящей должности в сфере транспортного строительства не менее 6 лет;
- опыт работы в железнодорожном строительстве (собственные силы) обязателен;
- опыт работы на руководящих должностях в ОАО «РЖД».

**Коммерческий директор.**

Основные требования:

- высшее экономическое/техническое образование;
- опыт работы в аналогичной должности не менее 3 лет;
- опыт работы на руководящих должностях в сфере промышленного и транспортного строительства не менее 5 лет, хорошее знание особенностей бизнес-процессов в строительной отрасли.
- опыт эффективного взаимодействия с ОАО «РЖД» и дочерними структурами, знание рынка услуг по строительству систем автоматики и телемеханики;
- приветствуется опыт привлечения заказов в сфере энергетического строительства.

**Резюме просьба высылать на электронную почту:**  
**HYPERLINK «mailto:kurbak@transsignalstroy.ru»kurbak@transsignalstroy.ru**  
**Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;**  
**начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна**

РЕКЛАМА



Модернизация

# Платформы для инноваций

ОАО «РЖД» инициирует инструменты технологического развития

Разговоры о повышении конкурентоспособности транспорта становятся неоснованными, если недостаточно усилий 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 правительством 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, развиваемые в рамках ТП, воздействуют на целый ряд различных секторов экономики.  
В начале апреля рабочая группа по развитию частно-государственного партнёрства в инновационной сфере при правительственной 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 долго-



ФОТО: WWW.FLICKR.COM

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 Европейского союза.  
Несмотря на то что всё это пока значится лишь на бумаге, можно смело утверждать, что отрасль имеет потенциальные технологические заделы для будущих поколений. В то же

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 Валентин Гапанович на недавнем заседании комитета НП «ОПЖТ» 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 грузопользователей. А это невозможно без внедрения передовых технологий.

**Государство стимулирует и контролирует**  
Важность информационно-аналитического обеспечения

и активной пропаганды инновационной деятельности и её государственной поддержки неоспорима. В этом направлении активно реализуются проекты в рамках Фонда развития

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 предлагаются 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

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

участием на среднесрочный период.  
Так, 13 апреля 2011 года рабочей группой по развитию частно-государственного партнёрства в инновационной сфере при правительственной 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 пришлось кстати, старые мощности уже не вполне отвечали современным требованиям», – рассказал «Гудку» начальник техотдела автобазы ЮВЖД Александр Жданкин.  
Уже сейчас идут монтаж и настройка новых агрегатов. Это универсальный диагностический автосканер, два итальянских электрогидроподъёмника, стенд схода-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 окупятся 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 сэкономим за год, но точно – очень много!» – говорит Жданкин.  
Довольны в автобазе и стендом схода-развала. «Старому стенду лет семь. С тех пор техника ушла вперёд, настроить новые мно-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

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 неполадку чует, а поделать ничего не мог. Так вот после обслуживания машины на СТО он всё равно находил недостатки. Теперь у него свой стенд есть. Загоним авто, почистим,отрепетуем его на месте, и – в путь. Так что с нашими обновлениями теперь никакой бумажной волокиты и лишних трат. И точно знаем, что шофёр садится за руль полностью исправной и безопасной машины. Может у нас обслуживаться и транспорт других дорожных организаций», – говорит Дмитрий Бондарев.  
**СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,**  
СОВ. КОРР. «ГУДКА»  
Воронеж

## Ситуация

## Оставайтесь с нами

СВЕДЕНИЕ СЧЁТОВ С ЖИЗНЬЮ ОДНИХ ДОРОГО ОБХОДИТСЯ ДРУГИМ

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

Полицейские во время дежурства на вокзале Казани заметили на мониторах девушку, которая себя вела явно неадекватно: перешодила 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 – ссора с родными.  
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



ФОТО: АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ

привести к сходу. Но и простой срыв графика движения неминуемо стоит денег и отражается на участковой скорости. «Честно скажу, в ситуациях с самоубийцами больше мне бывает жаль ни в чём не повинную локомотивную бригаду. Ребята нуждаются в срочной психологической помощи, но их не снимешь с маршрута, приходится продолжать путь в стрессовом состоянии, затем писать объяснительную, ведь депо обязано предоставить ряд документов, в том числе расшифровку скоростемерной ленты. И даже если самоубийца остался жив, привлекать к ответственности некого», – говорит Андрей Метёлкин.  
Непроизводственный травматизм на Горьковской магистрали

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. Двум, 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 крайний эгоизм, неосознанная 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 профилактикацию, порой с отрывом от работы».  
К сожалению, решить эту проблему пока практически невозможно. Способ самоубийства, описанный в романе «Анна Каренина», до сих пор весьма популярен.  
**ЛЕОНИД АКОПОВ**  
Нижний Новгород



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 РОСПРОФЖЕЛА.

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 расторгнутым 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, разясняющих, 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 нагрудный 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,



ФОТО: ИВАН КУРЬЯНОВ

что в проектной документации на старые типы машин не предусмотрено оснащение кабин системами жизнеобеспечения. В Правилах технической эксплуатации среди неисправностей, с которыми невозможен 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 условия 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 постановлении 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 заработок 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 компании. 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, СОВЕРШЕНСТВУЯ 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 была 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



ФОТО: ТАМБЛЕР ГОРБАТОВ

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 2ТЭ116 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 2ТЭ116-1538 ряд технических решений, разработанных на «Немецких железных дорогах». Полученный экономи-

ческий эффект подтвердил правильность выбранной стратегии по совершенствованию 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 КОМПАНИИ.

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, прене-



ФОТО: СЕРГЕЙ РАВИН

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 дорпрофсожа  
Забайкальской железной дороги

## ? ВОПРОС ДНЯ ?

Всегда ли вам оплачивают переработки в полном объёме?

**Равиль Низамиев,** ЭЛЕКТРОМЕХАНИК РАЙОНА КОНТАКТНОЙ СЕТИ СТАНЦИИ АНИСОВКА САРАТОВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПРИВЖД:

– Сейчас даже монтера не заставишь без оплаты работать лишнее время. Повернётся и уйдёт. У нас за переработкой 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 подзаработать, тот и выходит, ведь час переработанного времени стоит в два раза дороже обычного часа.

**Иван Лукьянов,** ОСМОТРИЩИК-РЕМОНТНИК ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ВАГОННОГО ДЕПО КИНЕЛЬ КЫШЖД:

– В последние годы изменилась ситуация с оплатой сверхурочной работы. Смена осмотровика 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 поезда 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 осмотровиков.

**Павел Величко,** ДИСПЕТЧЕР СТАНЦИИ МОСКВА-ПАСАЖИРСКАЯ-ЯРОСЛАВСКАЯ МДЖ:

– 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 денешься?



ФОТО: ТАМБЛЕР ГОРБАТОВ

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 вышестоящее 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 Пritchkin,** ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ЭЛЕКТРОПОЕЗДА МОТОРВАГОННОГО ДЕПО ПЕРМЬ-2 СВЖД:

– 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 переработок 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, публикуемые 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 Лихтнер, Игорь Перчин, Роман Рябкин (слева направо)



Не забыть бы перед выступлением свой текст



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

– А какой сегодня праздник? – озадаченно спрашивают пассажиры транспортных полицейских 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 РЖДВ Владимир Куков. – За команды наши поболее, 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 освежаем 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.

В саму аудиторию войти и правда нельзя, поэтому наблюдать за конкурсантами приходится через витражи.

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

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

– 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 девяtku 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 коллектив 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-

внясилося, что станционный 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 ретротеме – 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 РЖДВ» 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 станционным фонарём, названным ими «лампой времени». Он оказался способен перенести в революционные годы прошлого века, когда Ленин мог за 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 костюмированным шоу, благодаря которому

По громкой связи слышен вопрос: – Мы группой туристов в составе 15 человек едем на Байкал, – разясняет 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 – сложите его, чтобы на верхнюю полку вместились. 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 туристом на нём махнуть? – улыбался он. – Хорошие мысли рождаются на конкурсе.

Второе место в личном первенстве занял начальник Омского вокзала Андрей Лихтнер, третье – командующий Новосибирском-Главным Роман Рябкин. 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 теревить, а я им отвечать – чётко и быстро.

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

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

– Увожу из Томска хорошее настроение, новые профессиональные навыки. Но самое главное, если будет туго, 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 РЖДВ Виктор Холодов 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 профессиональный ли он артист?» – говорит Виктор Холодов.

– 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,  
СОВ. КОРР. «ГУДКА»  
ТОМСК – КЕМЕРОВО  
ФОТО ИГОРЯ УМНОВА



## ПРЕЦЕДЕНТ

# Отбила полосатого

## КРАСНОКНИЖНОГО ХИЩНИКА ОСТАВИЛИ НА ВОСПИТАНИЕ ХОЗЯЙКЕ



**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.

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 ей зоопарки, но желающих приютить больного хищника не нашлось. В последней надежде женщина обратилась в столицу, в Роспотребнадзор. Специалисты ведомство, 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 МЕДИ-  
ЦИНСКИЕ 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 неделю назад глава правительства обещал ускорить принятия этого документа, предназначенного 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 аттестки для водителей» и цифру – несколько миллионов рублей. В результате из аттестки были выброшены лекарства и добавлены бинты. Заплатили и 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 медстраховании (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 ка-  
зусом, если бы речь не шла о

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

жизнях. На днях свердловский депутат Максим Головинкин умер у ворот Института хирургии им. Вишневского, где ему отказали в помощи, сославшись на распоряжение начальства «не пускать 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 спасти 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 десятилетиями, так и не случилось. В результате принимаются разнонаправленные нормативы. Главная же беда – Минздравсоцразвития разрабатывает законопроекты без привлечения медицинской общест-венности.

«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 неразбериха 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 чем — достаточно посмотреть на поведение чиновников».

# МИХАИЛ НИКИФОРЕНКО

## ДЕМОГРАФИЯ

# Три года за третьего

## МАТЕРЯМ МОГУТ ПРОДЛИТЬ ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ОТПУСК ПО УХОДУ ЗА РЕБЁНКОМ

**СРОК ВЫПЛАТЫ ПОСОБИЯ ЗА ТРЕТЬЕГО  
МАЛЫША 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 выплачивать 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.

Вице-спикер Госдумы Надежда Герасимова считает, что продление оплачиваемого отпуска для многодетных матерей снизит остроту проблемы с детскими садами. «Такая мера позволит матери воспитывать ребёнка до трёх лет дома, получая при этом гарантированное пособие, – сказала Надежда Герасимова. – При этом семья может принять решение во время оплачиваемого отпуска по уходу за вторым ребёнком родить третьего малыша и тем самым продлить отпуск ещё на три года».

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, материнский капитал, действующий с 2006 года, дал многим семьям стимул для того, чтобы завести второго ребенка. 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 ребенка, чтобы «сохранить достигнутые успехи в демографической сфере», считают депутаты.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

**TRANS RUSSIA**

ufi  
Approved  
Event

**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 м² экспозиции.

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

Организатор: При поддержке: Генеральный информационный партнер: Стратегический медиапартнер: Генеральный спонсор:

  Министерство транспорта Российской Федерации **РНД, партнер** **ТРАНСПОРТ**  **PLASKE**  
PLASKE GROUP

РЕКЛАМА

# 1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ  
ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520**  
VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM  
**1520 STRATEGIC PARTNERSHIP**

СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ  
ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И  
ТРАНСПОРТНАЯ  
ИНФРАСТРУКТУРА  
**СТРАТЕГИЯ ИНТЕГРАЦИИ ПРОСТРАНСТВ**  
Будущее евроазиатской транспортной системы  
ИНВЕСТИЦИИ  
ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ СООБЩЕНИЕ  
БЕЗОПАСНОСТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ  
КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ

Реклама

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

Генеральный партнер  
General Partner

Стратегический  
международный партнер  
Strategic International Partner

Официальный  
международный партнер  
Official International Partner

Международный партнер  
International Partner

Генеральный строительный партнер  
General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения  
Official Operator of Energy Supply

Партнер  
Partner

Партнер  
Partner

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Партнер  
Partner

Открытое акционерное общество  
«Торговый дом РЖД»

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Партнер  
Partner

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Партнер  
Partner

Спонсор дискуссии  
Sponsor of the Discussion

Генеральные информационные партнеры  
General Information Partners

Организатор  
Organized by

WWW.FORUM1520.RU



СТРЕЛЬБА

«Серебро» на стэнде

На втором этапе Кубка России по стендовой стрельбе, прошедшем в Липецке, участница Центрального спортклуба «Локомотив» Марина Беликова заняла второе место в упражнении «скит». В этом виде программы спортсмен, перемеща́я от одного стрелкового места к дру-



ФОТО: ИСК «ЛОКОМОТИВ»

Марина Беликова отстала от победительницы второго этапа — лишь на одну мишень

гому (всего восемь стрелковых мест), ведёт огонь по тарелочкам, летящим навстречу друг другу. По итогам квалификации Беликова разделила первое место с Ольгой Панариной. Но в финале Панарина поразила 23 мишени, а Беликова — на одну меньше. Впрочем, второе место тоже солидный результат. Тем более что Беликова смогла опередить серебряного призёра Олимпийских игр Светлану Дёмину, которая завоевала «бронзу», одолев в перестрелке Анастасию Крахмалёву.

Виктор Романов

ФУТБОЛ

Лёгкий испуг

Комитет Российского футбольного союза по этике принял решение по «делу Никезича» — «Кубань» оштрафована на 2 млн руб.

Суть дела заключалась в том, что теперь уже бывший футболист «Кубани» черногорец Никола Никезич обвинил руководителей клуба в принуждении его к расторжению контракта. При этом, по словам Никезича, он был избит неизвестными лицами. Долгое время представители «Кубани» отрицали обвинения, но потом объявили, что начато расследование. Подключился к делу и Российский футбольный союз. В итоге клуб компенсацию Никезичу выплатил, но комитет по этике Российского футбольного союза (РФС) должен был принять решение о наказании «Кубани». Ходили разговоры, что команду могут даже снять с чемпионата премьер-лиги. Но краснодарцы отделались лёгким испугом.

«Кубань» оштрафована на 2 млн руб., её генеральный директор Сурен Мкртчян — на 1 млн руб., спортивный директор Сергей Доронченко отстранён от футбольной деятельности до конца сезона, а тренер Николай Хлыстунов не сможет занимать футбольные должности до конца нынешнего года. Вина представителей «Кубани» вроде бы признана (иначе, за что их наказали?), но... «Что касается факта избияения Никезича, то доказательств тому нет, — объяснил глава комиссии по этике Аллу Алханов. — Сам футболист в Москву не приехал, медицинское освидетельствование не проходил». По словам Алханова, было установлено, что «Кубань» нарушила порядок расторжения контракта, за что и понесла наказание.

Виктор Романов

ФЕХТОВАНИЕ

Сила в команде

В Перми на чемпионате России по фехтованию представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Павел Сухов стал бронзовым призёром в командных соревнованиях шпажистов. Команда Самарской области, за которую выступал Сухов, по дороге к полуфиналу одолела соперников из Кировской области (45:16) и Татарии (45:43). В полуфинале самарцы уступили будущим победителям из Подмосквья — 41:45, но во встрече за «бронзу» победили первую сборную Москвы — 45:34. В индивидуальном турнире, в котором приняли участие 138 спортсменов, Сухов, являющийся лидером сборной России, занял девятое место. В плей-офф Павел победил Дениса Крюкова из Ленинградской области (15:11) и москвича Александра Березкина (15:10), однако в поединке 1/8 финала уступил москвичу Никите Глазкову (13:15), который в итоге стал бронзовым призёром. В финале чемпион мира-2009 Антон Авдеев был сильнее Вадима Анохина — 15:11.

Роман Вишнёв

Линия атаки

Дело принципа

«Локо» ждёт вердикта Палаты по разрешению споров РФС



ФОТО: ЛЕВЫЙ ГОРБАЧЬКО

В ближайшее время Палата по разрешению споров Российского футбольного союза должна вынести вердикт по изрядно нашумевшему «делу Григорьева». Решение палаты обязано быть единственно верным и справедливым — этого ждёт не только московский «Локомотив», но и весь отечественный футбол.

Напомним, 2 апреля в рамках третьего тура чемпионата России команда Юрия Красножана принимала в Москве «Ростов». Очевидно, все, кому небезразличен «Локо», эту встречу постарались поскорее забыть, ведь железнодорожники вели в счёте, но в итоге заработали лишь одно очко. Пропущенный гол был чрезвычайно обидным в том числе и потому, что ростовчане забили его через несколько минут после того, как хозяева поля счёт наконец-то открыли. Одно ничейное очко донской команде «подарил» недавно пополнивший её новичок — 20-летний нападающий Максим Григорьев, взятый в аренду у клуба второго дивизиона МИТОС (Новочеркасск). Но, как выяснилось чуть позже, Максим в этой встрече был вовсе не героем...

Итак, воспитанник школы столичного «Спартака» Максим Григорьев в 2011 году пополнил «Ростов», и донские болельщики вполне резонно лелеяли надежды, что молодой футболист в их любимой команде станет одним из лидеров. Думается, при этом они даже не представляли, что играть за неё Максима заявлял... уже после 10 марта, когда закрылось трансферное окно.

Ольга Смородская, её советник по селекционной политике Алексей Смертин и весь «Локомотив» намерены идти до победного конца

Как следствие, через некоторое время ФК «Локомотив» (Москва) оформил протест в Контрольно-дисциплинарный комитет (КДК) Российского футбольного союза. «Наша жалоба полностью обоснованна, — говорила президент «Локо» Ольга Смородская. — Против этого я не дам даже пяти процентов из ста». Впрочем, совсем скоро из комитета пришёл ответ, что рассматривать вопрос, связанный с Григорьевым, он не будет, так как заниматься этим не уполномочен. По словам председателя дисциплинарного комитета Владимира Каткова, «к этому заявлению

в протокол не внесены. «Нам рекомендовали обратиться в палату, и раз так, то мы вынуждены сделать именно это», — заявила она.

Кстати, президент ФК «Локомотив» рассказала, что её клуб намерен идти до конца в «деле Григорьева» не ради очков. Как известно, вместе с Григорьевым в МИТОС из столичного «Спартака» перешёл и Дмитрий Маляка, а затем оба были отданы клубом второго дивизиона в аренду «Ростову». Согласно Регламенту РФС по статусу и переходам футболистов, в том случае, если бы эти ребята переехали на бе-

притворность этой сделки было очевидно. У законов есть буква и дух. Однако этот самый дух был погран по всем статьям. Получается, что нам фактически не имеет смысла готовить молодых футболистов. Этот случай показал всей стране, что за молодого игрока, который взращён твоим клубом и вдруг появляется в другой команде премьер-лиги, тебе фактически ничего не заплатят. Конечно, гораздо проще забрать игрока через вторую лигу — бесплатно, каким-то мошенническим путём. Но тогда возникает вопрос: зачем этих футболистов вообще готовить? Этот случай — вопиющий по своей исключительности и наглости. Если клубом — а в данном случае «Ростовом» — нарушены те или иные положения Российского футбольного союза, то он непременно должен понести наказание, — считал Виталий Артемьев, в недалёком прошлом занимавший пост советника президента РФС и легендарный ветеран «Локомотива». — Кстати, и наш футбольный союз, и все его комиссии должны очень строго следить за теми нюансами, что противоречат положению о проведении чемпионата страны. Только тогда у нас будет полный порядок. И только тогда мы сможем спокойно сидеть на трибунах стадионов или перед телевизорами и наслаждаться футболом».

Как бы то ни было, ответ на все возникшие в связи с «делом Григорьева» вопросы Палата по разрешению споров Российского футбольного союза дать обязана. И случится это уже в ближайшее время. Ждём развития событий.

Андрей Мельников

Клуб оспаривает «дело Григорьева» не ради очков. Футбольная Россия обязана соблюдать установленные правила

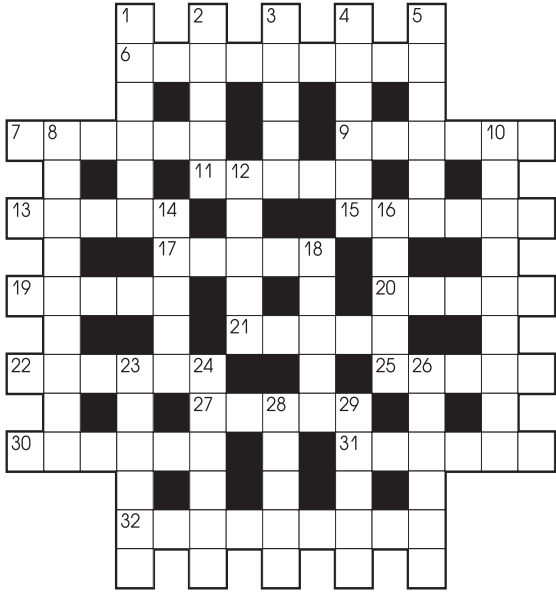
мы отнеслись внимательно, но протокольно были вынуждены отказать, поскольку решать этот сложный, не имеющий прецедентов вопрос не имели права». Кроме того, в КДК сошлись на то, что по окончании матча представители «Локо» не внесли в протокол матча запись о протесте. Вместе с тем «Локомотиву» было рекомендовано обратиться в Палату по разрешению споров РФС.

Как нам стало известно, Ольга Смородская такому решению КДК немало удивилась, потому как регламент чемпионата России по футболу в исключительных случаях позволяет рассматривать различные вопросы даже тогда, когда соответствующие записи

рега Дона напрямую, спартаковцы могли бы рассчитывать на втрое большую компенсацию, чем та, что они получили от клуба из Новочеркасска. Москвичи потребовали от РФС решить этот вопрос в их пользу, но им было отказано.

«Я хочу, чтобы футбольная общественность поняла: это дело не одних лишь «Локомотива» и «Ростова», — рассказала Ольга Юревна. — Оно касается всей системы подготовки молодых футболистов и норм соблюдения установленных правил. Я веду борьбу не за два очка, а за то, чтобы все соблюли правила. И футболисты, и их агенты прекрасно знали, что во втором дивизионе они играть не будут. Изначально

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 20 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Костяшка. 8. Веретено. 9. Несмеяна. 10. Тополь. 12. Раздача. 15. Автограф. 18. Дрейф. 20. Чукча. 21. Ежиха. 24. Промашка. 27. Панацея. 30. Допрос. 31. Озарение. 32. Диктатор. 33. Отставка.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Хватка. 2. Трепет. 3. Стиляга. 4. Конь. 5. Состав. 6. Шляпа. 7. Анапа. 11. Завуч. 13. Дыра. 14. Чайник. 16. Вражда. 17. Очерк. 19. Яхта. 22. Ёмкость. 23. Леонов. 25. Широта. 26. Абсурд. 27. Просо. 28. Нюанс. 29. Беда.