

На магистрали подвели итоги первой декады месячника по безопасности движения на переездах

21 июня 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
вторник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 104 (24824) E-MAIL: [GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

Несмотря на наступившее время массовых отпусков, билетов в кассах хватает всем желающим

Ведут учёт рабочего времени и начисляют заработную плату теперь в новых автоматизированных системах

Вопрос о награждении знаком «Почётный железнодорожник» рассматривается по ходатайству трудового коллектива

# ГУДОК



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 152695 экземпляров

## | От редакции

### Реальная индексация

Минфин и Минэкономразвития скрепя сердце согласились на то, чтобы увеличить индексацию тарифа для ОАО «РЖД» на 2012 год. Произошло это после того, как премьер-министр Владимир Путин заявил, что у него «рука не поднялась ограничить рост тарифов естественных монополий лишь ростом инфляции».

Чтобы понять, почему не поднялась рука премьера, нужно знать, как проходит процесс принятия решения по размеру индексации.

Определение необходимого уровня индексации начинается с расчёта роста цен на металлы и энергоносители. Чтобы не разгонять этот рост, прогнозы на первое полугодие, как правило, сильно занижены. По этим заниженным прогнозам для РЖД и устанавливают уровень индексации на год. Так, например, в прошлом году МЭР прогнозировало рост цен на металлы 5–6%, в результате получилось более 20%. Почти во всех регионах рост стоимости электроэнергии очень сильно (кое-где и в десятки раз) превысил прогнозы министерства. Такая же ситуация и с топливом.

Во второй половине года оказывается, что если согласно росту этих затрат корректировать ещё и тарифы естественных монополий, то общий уровень инфляции по сравнению с прогнозом будет выглядеть вообще неприлично высоким, и ответственным за рост цен чиновникам грозят большие неприятности «сверху». Тогда руководству монополий говорят о необходимости снижать издержки, изыскивать внутренние резервы и вообще держаться до последнего. Тем более что рост перевозок позволяет получить какую-то дополнительную прибыль и заткнуть дыру в бюджете компании.

По данным РЖД, если бы МЭР учло реальный рост расходов компаний, связанный с ошибкой в прогнозах цен в 2010 году, то тариф на перевозки нужно было бы поднять дополнительного на 3,8%. На это экономические ведомства, разумеется, не пошли.

«Индексация по инфляции» означает не просто отсутствие какого-то развития, а скатывание назад, дальнейшее старение инфраструктуры, отрасль откатилась в 2004 год. Именно на этом уровне сейчас находится инвестпрограмма РЖД, очищенная от инфляции. Минэкономразвития ошибается в прогнозах регулярно и совсем не в пользу компаний. С трудом верится, что и в следующем году цены на электроэнергию вырастут всего на 11–13%, если на эту величину они с начала года повысились уже сейчас. Ожидается, что окончательное решение об индексации должно быть принято до сентября.

### Цифра дня

# 3 млн

Пассажиров отправляются ежесуточно по инфраструктуре ОАО «РЖД», что выше планового задания и выше уровня 2010 года.

### Блиц

## Мощный задел

В минувшее воскресенье Северная передала по междорожным стыкам рекордное количество грузовых вагонов



Василий Билоха,  
начальник  
Северной  
железной дороги

– Василий Александрович, сколько вагонов было передано на соседние дороги и с чем можно сравнить этот показатель?

– За сутки мы сдали по всем внешним стыкам 226 поездов (при техплане 194), или 15426 гружёных и порожних вагонов, – это абсолютный рекорд за историю магистрали. Замечу, что повышенное задание ОАО «РЖД» для дороги на эти

сутки составляло 13600 вагонов. Для сравнения: в мае мы передавали соседям в среднем 12455 вагонов в сутки. А вообще, дорога ещё никогда не перешагивала 15-тысячный рубеж.

– За счёт чего это удалось сделать?

– Чёткие и слаженные действия движечников, локомотивщиков и других оперативных работников. Безупречно отработал горочный комплекс. В эти сутки мы минимизировали количество предоставляемых технологических «окон», а соседние дороги обеспечили беспрепятственный приём поездов.

Это реальное свидетельство выполнения поставленной недавно президентом ОАО «РЖД» задачи – стабилизировать эксплуатационную работу и погрузку на междорожных стыках. Если говорить о Северной, то для неё почти 15,5 тыс. вагонов – серьёз-

ный показатель. Он доказывает, что вложения компании в развитие инфраструктуры магистрали дают ощущимый результат. Дорога уверенно принимает и передаёт весь предъявляемый ей вагонопоток.

В июне мы идём на 5% выше установленного плана по среднесуточному грузообороту и выше уровня прошлого года на 13%, а по итогам пяти месяцев грузооборот вырос на 5,3% к аналогичному периоду прошлого года.

– Когда рекорд станет для дороги супточной нормой?

– Года через два-три. Для этого нужно развивать пропускные и провозные способности магистрали, особенно на направлении Свеча – Вологда – Котша. Ведь вагонопоток растёт, а многие участки уже сейчас работают на пределе своих возможностей.

БЕСЕДОВАЛ  
Николай Порецкий

ный показатель. Он доказывает, что вложения компании в развитие инфраструктуры магистрали дают ощущимый результат. Дорога уверенно принимает и передаёт весь предъявляемый ей вагонопоток.

В июне мы идём на 5% выше установленного плана по среднесуточному грузообороту и выше уровня прошлого года на 13%, а по итогам пяти месяцев грузооборот вырос на 5,3% к аналогичному периоду прошлого года.

Как сообщила вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, к 20 июня обязательства перед ключевыми клиентами, а также по низкостоимостным грузам выполнялись не полностью.

В целом по сети отставание к плану погрузки составляет 1 млн тонн. В то же время благодаря принятым мерам за

часть вагонов пришлось перенаправить под погрузку щебня



Фото: Роман Загитов

прошедшую неделю удалось нарастить среднесуточную погрузку до 3,452 млн тонн в среднем в сутки против планового объёма 3,450 млн тонн.

Таким образом, несмотря на то что показатели по неподаче подвижного состава, нарушению сроков доставки грузов оставляют желать лучшего, удалось несколько сократить отставание.

Говоря о проблемах по грузки, начальник Центральной дирекции по управлению движением ОАО «РЖД» Павел Иванов пояснил, что меньше грузить ключевым клиентам стали из-за дефицита полуавтоматов в Кузбассе и обеспечения потребностей в перевозках для летних путевых работ.

Кроме того, дефицит парка проявляется из-за увеличения

## РЕГУЛИРОВАНИЕ

# Закон контейлерера

НОВЫЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК ТРЕБУЮТ НОВЫХ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ



## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

### Деньги для реформ

Президент Дмитрий Медведев заявил, что власти располагают необходимыми ресурсами для продолжения реформы и улучшения ситуации в сфере здравоохранения. «За последние годы наступила существенное улучшение, и теперь основная задача – эффективное использование ресурсов», – сказал он на церемонии награждения сотрудников здравоохранения в своей подмосковной резиденции. В 90-е годы тяжёлую ситуацию было легко оправдать отсутствием у государства денег, но сейчас деньги есть, главное – правильно их потратить, отметил президент. «Нужно, чтобы и техника новая появлялась, и новые корпуса вводились, и чтобы врачи, средний и младший медицинский персонал получали достойную зарплату», – подчеркнул глава государства.

### Выгодное оружие

Из-за ситуации в Ливии сумма упущенной выгоды России по контрактам на поставку вооружений составила около \$2 млрд. Глава «Рособоронэкспорта» Анатолий Исаевкин сообщил, что доходы за год, тем не менее, превысят выручку прошлого года на \$500–600 млн. За 2010 год «Рособоронэкспорт» заработал \$8,5 млрд. Ранее глава МИД Сергей Лавров заявлял, что Ливия должна будет в полной мере расплатиться по всем выполненным контрактам, несмотря на политическую обстановку в стране и ограничения, наложенные на страну санкциями Совета безопасности ООН.

### Охота за долгами

Судебные приставы за 2010 год взыскали с должников более 2 млрд руб. Заместитель директора Федеральной службы судебных приставов Владимир Воронин сообщил, что в прошлом году после вынесения предупреждений окончено около 120 тыс. исполнительных производств. Кроме того, в 2010 году приставами было направлено в суды более 165 тыс. административных дел, по результатам их рассмотрения более 10 тыс. человек были подвергнуты административному аресту. «Более 115 тыс. человек были оштрафованы на сумму около 90 млн руб., в отношении более 28 тыс. человек были вынесены предупреждения», – добавил он.

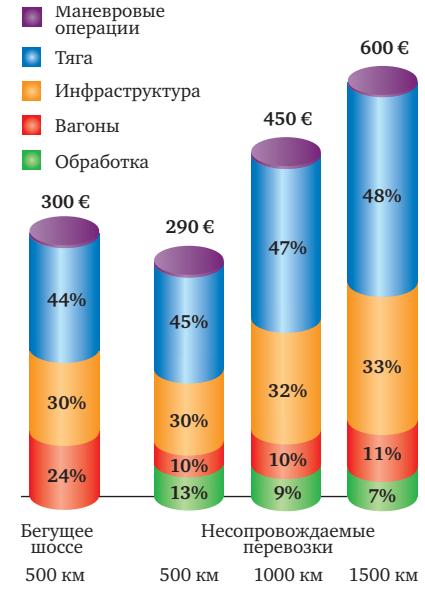
По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

### РАЗВИТИЕ КОНТЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОТРЕБОВАЛО ВНИМАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

Сколько важных факторов: наличие в стране развитой сети железнодорожных путей и избыточная загрузка отдельных федеральных автотрасс и объектов инфраструктуры (25–28 % от общего объёма).

### В досье

#### СТРУКТУРА ЗАТРАТ КОНТЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕС



«Можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих целевую аудиторию для контейлерных перевозок во внутреннем сообщении в диапазоне 700–850 тыс. единиц, или 19,2–21,6 млн единиц в год, – отметил Андрей Кряжев. – Но потребуется формирование дополнительной нормативно-правовой базы, принятие федеральных законов «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» и «О транзите», корректировка Правил перевозки и оформления перевозочных документов, проведения процедур таможенного оформления, а также выработка оптимальной схемы государственной поддержки приоритетных проектов».

В докладе, подготовленном к заседанию специалистами РЖД, особо отмечен факт субсидирования в Евросоюзе контейлерных перевозок.

Председатель думского комитета по транспорту Сергей Шишкарёв заявил, что важным фактором могли бы стать разработка и утверждение подпрограммы «Развитие контейнерных и контейлерных перевозок» в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

>Окончание | 2

## Совещание

# Вынужденный баланс

ДЕФИЦИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЗАСТАВЛЯЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯТЬ ПОТОКИ ПАРКА

Отсутствие своевременной выгрузки и погрузки, повышенный простой вагонов и проблемы эксплуатационного характера замедлили выполнение плана погрузки на сети железных дорог.

Часть вагонов, предназначенные под грузы ключевых клиентов компании, пришлось направить под погрузку лесных грузов и щебня. Это позволило сократить дисбаланс плановой погрузки.

Как сообщила вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева, к 20 июня обязательства перед ключевыми клиентами, а также по низкостоимостным грузам выполнялись не полностью.

В целом по сети отставание к плану погрузки составляет 1 млн тонн. В то же время благодаря принятым мерам за



Фото: Роман Загитов

прошедшую неделю удалось нарастить среднесуточную погрузку до 3,452 млн тонн в среднем в сутки против планового объёма 3,450 млн тонн.

Таким образом, несмотря на то что показатели по неподаче подвижного состава, нарушению сроков доставки грузов оставляют желать лучшего, удалось несколько сократить отставание.

Говоря о проблемах по грузки, начальник Центральной дирекции по управлению движением ОАО «РЖД» Павел Иванов пояснил, что меньше грузить ключевым клиентам стали из-за дефицита полуавтоматов в Кузбассе и обеспечения потребностей в перевозках для летних путевых работ.

Кроме того, дефицит парка проявляется из-за увеличения

ВЕРА ДЕРЖАВИНА

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

21 июня 2011 года

ВТОРНИК

№ 104 (24824)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### Фотофакт



В Усть-Луге освятили Тихвинскую икону Божией Матери для строящегося храма Святой Троицы. Он возводится на благотворительные пожертвования в рамках проекта Центра национальной славы «Храм морской славы России». На церемонии освящения председатель попечительского совета Центра, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подчеркнул, что церковь строится одновременно с морским торговым портом Усть-Луга. «Врата храма символизируют соединение мира материального с миром духовным», – сказал он.

Основные работы уже завершены: в прошлом году были установлены колокола, а также купола и кресты. Внутреннюю отделку и благоустройство окрестной территории предполагается завершить в будущем году.

ФОТО: МАКСИМ КАШИРИН

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Дорога к коридору

Россия, Азербайджан и Иран «прорабатывают» вопросы финансирования строительства железной дороги в рамках транспортного коридора «Север – Юг», сообщил министр транспорта России Игорь Левитин. По его словам, эта работа ведется в соответствии с подписанным сторонами меморандумом о взаимопонимании по финансированию нового транспортного маршрута. Для его реализации ранее Россия, Азербайджан и Иран подписали соглашение о создании совместного предприятия, головной офис которого будет расположен в Москве, а его филиалы – в Баку и Тегеране. Общая стоимость проекта составляет около \$400 млн. Часть средств планируется привлечь за счет банков стран – участниц проекта, а часть – позаимствовать в международных и региональных финансовых институтах. Проект «Север – Юг» включает строительство железнодорожного перехода от азербайджанской Астары до однотипного населенного пункта в Иране, прокладку магистрали Астара – Казвин – Решт на территории Ирана.

#### Возобновили маршрут

С сегодняшнего дня от Мурманска до Апатитов начинает ходить электричка, которая будет останавливаться на мелких полустанках и платформах дачных поселков. Билеты можно будет приобрести непосредственно в поезде у разъездных кассиров. Пригородного сообщения на данном участке Октябрьской дороги не было более 10 лет.

#### Пассажиров стало больше

Пассажирооборот Северного филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» в дальнем следовании за пять месяцев 2011 года составил более 1 млрд 517 млн пасс.-км, что на 26,7 млн больше аналогичного периода прошлого года. Всего в дальнем следовании было перевезено более 3 млн человек, что на 5,4 тыс. больше, чем за тот же период прошлого года.

#### Щебень поехал на стройку

Первая грузовая компания приступила к перевозкам грузов для реконструкции железнодорожного участка Хасан (Россия) – Туманган (КНДР) – Раджин (КНДР). В мае ПГК организовала поставку первой в этом году партии путевого щебня – 8,2 тыс. тонн – с Сибирцевского щебеночного завода (Приморье) в адрес строительно-монтажных подразделений ОАО «РЖДстрой», участвующих в реконструкции. В первой половине июня ПГК перевезла 3,8 тыс. тонн щебня.

Решение о восстановлении Транскорейской магистрали с реконструкцией российско-корейского участка Хасан – Раджин, со строительством на севере КНДР контейнерного терминала было принято в марте 2006 года во Владивостоке на трёхсторонней встрече глав железнодорожных ведомств России, Республики Корея и КНДР.

#### Модернизация Таганрога

ОАО «Таганрогский морской торговый порт» реконструировало наливной терминал для обработки мазута, а также обновило парк перегрузочной техники. На терминале размещена дренажная ёмкость аварийного слива, где установлены приборы контроля уровня, на железнодорожной сливной эстакаде установлены датчики для контроля за состоянием воздушной среды; причал и резервуарный парк оборудованы защитными электрозадвижками, исключающими растекание мазута. На реализацию этих мероприятий направлено более 2,2 млн руб.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

### Соседи

# Тариф на франк

БИЛЕТЫ НА АРМЯНСКИЕ ПОЕЗДА ДОРОЖАЮТ В СООТВЕТСТВИИ С УРОВНЕМ СЕРВИСА



### РЕГУЛИРОВАНИЕ

## Закон контрейлера

> Начало | 1

изводственных мощностей по производству контейнеров, контейлеров и соответствующего подвижного состава разных видов транспорта, наладить подготовку соответствующих кадров логистов и экспедиторов. Для осуществления всех этих целей по развитию контейнерных и контейлерных перевозок нужно принять и реализовать национальную программу «Контейнеризация России», – предложил Семён Резер.

Генеральный директор ЗАО «Русская Тройка» Николай Резов по итогам совещания заявил «Гудку», что следует внести в транспортное законодательство и определение нормативного статуса контейнерного поезда.

Требуется принятие правил об организации контейнерных поездов, уже разработанных ОАО «РЖД» и направлений компаний в Минтранс. Следует обозначить, что контейнерный поезд – это отдельная технологическая единица в перевозочном процессе, характеризуемая определенным объемом единиц подвижного состава, направлением движения, технологическими условиями перевозки, нормативами прохождения контроля государственных органов.

Леонид Григорьев

ФОТО: МАКСИМ КАШИРИН

#### ЮКЖД АРГУМЕНТИРУЕТ ПОДОРОЖАНИЕ БИЛЕТОВ УЛУЧШЕНИЕМ УРОВНЯ СЕРВИСА

Рост тарифов ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) на все виды пассажирских перевозок в июле 2011 года составит 35%.

С начала года дорога уже увеличила тарифы на пассажирские перевозки в международном и внутреннем сообщении на 25%. Как рассказал «Гудку» начальник дирекции пассажирских перевозок ЮКЖД Гагик Мовсисян, «во всем мире расчётной валютой в работе железных дорог является швейцарский франк, влияние которого распространяется на внутренние перевозки в соответствии с соглашением железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии», – пояснил «Гудку» пресс-секретарь ЮКЖД Ваге Давтян.

По его словам, в июле ожидается подорожание билетов еще на 10%, таким образом за полгода рост тарифов составит 35%. В ЮКЖД повышение тарифов считают оправданным.

«Качество предоставляемых услуг по пассажирской линии у нас достаточно интенсивно растет. В этом году мы ввели ряд новшеств, в частности автома-

тизовали систему продажи билетов. У нас единственный межгосударственный поезд – это фирменный поезд Ереван – Батум. Также есть несколько направлений внутри Армении, пассажиропоток на которых обеспечивается электричками. Здесь мы ведем активную работу по повышению скоростей», – добавил господин Давтян.

По мнению председателя исполнкома Координационногоного транспортного совещания государства – участников СНГ Чингиза Измайлова, повышение тарифа не должно было превысить 12%. «Если ЮКЖД улучшает сервис и оставляет цену, то это считается повышением конкурентоспособности. Но перекладывание на потребителя инвестиционной величины в размере 35% – это много», – считает он.

Рина Мориц

#### Как едем

ЮКЖД в январе – мае 2011 года в межгосударственном сообщении перевезла 7,8 тыс. пассажиров, что на 6,8% больше по сравнению с аналогичным периодом 2010 года. В пригородном сообщении за указанный период было перевезено 225 тыс. пассажиров (-29,8%).

### Безопасность

## Концентрируют внимание

ОПАСНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ УЖЕ ОПРЕДЕЛИЛИ, ОСТАЛОСЬ ВЫЯВИТЬ ЛУЧШИЕ



На Западно-Сибирской дороге подвели итоги первой декады месячника по безопасности на переездах.

По итогам выявлено 127 нарушений, большинство из которых допущено именно в точках пересечения железных и автомобильных дорог. «Лидерами» в этом плане стали Омская область и Алтайский край.

По словам ревизора по безопасности движения поездов службы пути Петра Прокудова, по результатам проверок можно оценить, кто и как выполняет распоряжение руководства Центральной дирекции инфраструктуры. «Одной из задач является определение лучших переездов, которые надо будет взять за образец и на них равняться», – пояснил он.

К местному железнодорожнику готовились основательно. В адрес глав администраций Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края направили письма с просьбой об оказании

информационной и рекламной поддержки намеченных мероприятий. К участию были также приглашены представители Минтранса, УТИБДД, Росавтодора, городских и муниципальных администраций.

Железнодорожники подготовили перечень переездов с наибольшим риском аварийности, основываясь на данных о количестве ДТП, нарушений правил проезда, интенсивности движения автотранспорта. Было определено 29 опасных переездов. Именно на них организуются рейды.

Разъяснительные беседы также проводятся на автотранспортных предприятиях. Специалисты дистанций пути беседуют с водителями, раздают им памятки по безопасности движения.

Владимир Павлов,

соб. корр. «Гудка»

Новосибирск

### Кадры

## Новые управленцы

РУКОВОДИТЕЛЕЙ НАУЧИЛИ КОРПОРАТИВНЫМ КОМПЕТЕНЦИЯМ

На Куйбышевской магистрали повысили квалификацию 29 руководителей дороги – главные инженеры дистанций различных хозяйств, вагонных и локомотивных депо.

Занятия проводились на базе филиала Учебно-методического центра по образованию (УМЦ ЖДТ) в двух группах поочередно в декабре, марте и завершились в июне. В перерывах между курсами слушатели выполняли индивидуальные задания и работали над бизнес-проектами своих предприятий.

Запрос на подготовку специалистов поступил от руководителя дороги осенью прошлого года. Сотрудники УМЦ ЖДТ совместно со службой управления персоналом и Центром оценки мониторинга персонала и молодежной политики КБШЖД разработали специальную программу.

К работе курсов привлекли преподавателей из самарских вузов, а также руководителей различных дорожных служб.

«Как правило, каждый начальник имеет железнодорожное образование и личный опыт управления. Но сегодня, когда компания нацелена на производство качественного

продукта или услуги и намерена это продавать, руководителям необходимо решать не только чисто технические задачи. Надо уметь управлять коллективом с точки зрения бизнес-процессов, мотивировать сотрудников, ставить задачи и поэтапно контролировать их выполнение», – считает начальник сектора обучения и развития персонала службы управления персоналом КБШЖД Сергей Тищуков.

Руководители реорганизуемых отрасли должны обладать практикой. По словам замначальника вагонного эксплуатационного депо Дема Радифа Фахретдинова, «ты видишь себя со стороны, понимаешь, как к тебе относится коллектив, более взвешенно подходишь к принятию решений». Он рассказал, что раньше главным образом ориентировался на срочность выполнения задач, применял жесткие административные рычаги. «Нас научили любое задание выполнять, взаимодействуя с коллективом, уметь

Современным руководителем необходимо решать не только чисто технические задачи

на практике. По словам замначальника вагонного эксплуатационного депо Дема Радифа Фахретдинова, «ты видишь себя со стороны, понимаешь, как к тебе относится коллектив, более взвешенно подходишь к принятию решений». Он рассказал, что раньше главным образом ориентировался на срочность выполнения задач, применял жесткие административные рычаги. «Нас научили любое задание выполнять, взаимодействуя с коллективом, уметь

статья ставить задачу и объяснять, как последовательно её выполнить. Легче стало работать и руководителю, и подчиненным», – констатировал Фахретдинов.

По окончании курсоваждому слушателю дали рекомендации по дальнейшему развитию корпоративных компетенций уже непосредственно в практической деятельности.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» Самара

Слушатели курсов уже применяют полученные навыки

## ПРОТЕСТ

## Встали все

ТРАНСПОРТНИКИ ЧЕХИИ ПОДСЧИТЫВАЮТ УБЫТКИ ОТ ЗАБАСТОВКИ

ПРОШЕДШАЯ В ЧЕХИИ МАССОВАЯ 24-ЧАСОВАЯ ЗАБАСТОВКА ТРАНСПОРТНИКОВ ПРИНЕСЛА СТРАНЕ УБЫТКИ В РАЗМЕРЕ БОЛЕЕ \$19 МЛН.

Транспортные профсоюзы страны на прошлой неделе протестовали против бюджетных реформ правительства. Они не согласны с бюджетными реформами, предлагаемыми кабинетом министров Петра Нечаса. В частности, с предстоящей реформой пенсионной системы и повышением пенсионного возраста до 65 лет к 2030 году.

В ходе акции были отменены 120 грузовых и 7 тыс. пассажирских поездов. В Праге на линии выехали 101 из 292 городских трамваев, среди автобусов на маршруты вышли только 96 из 746 единиц техники. Помимо того что не работали железнодорожная и городская общественный транспорт, впервые в истории столицы Чехии полностью был остановлен метрополитен. Этими видами транспорта в Чехии ежедневно пользуются более 2 млн пассажиров. В настоящее время ситуация в Праге и других городах Чехии полностью нормализована.

«Диалог с властью провалился, правительство не желает обсуждать предложения, которые должны защитить сотрудников с низким и средним уровнем дохода», — сказал глава объединения работников общественного транспорта Чехии Лубос Помажек.

Председатель Ассоциации независимых профсоюзов Чехии Богумир Дуфек назвал прошедшую акцию «победой профсоюзов». При этом, как заявил премьер-министр Чехии Петр Нечас, забастовка транспортников «лишь усилила политическую напряженность и не принесла ничего хорошего, кроме экономических потерь».

Как рассказал «Гудку» пресс-секретарь «Чешских железных дорог» (ЧЖД) Пётр Сташлавский, убытки компании в результате проведённой забастовки составили около \$4,5 млн. По его словам, общественность была проинформирована о забастовке, однако на станциях скопилось много пассажиров. «Мы потеряли доходы от пассажирских сборов. Теперь для выработки мер по покрытию убытков мы начинаем определять фактическую себестоимость перевозок, что займет несколько дней, а возможно, и неделю. Например, потому, что пассажиры могут возвращать неиспользованные билеты», — сказал господин Сташлавский.

В результате забастовки было прервано сообщение с Москвой и Санкт-Петербургом. Пассажирам было предложено поменять билеты на поезда днём позже. Белорусских граждан эта проблема не коснулась — между Минском и Прагой курсирует прицепной беспересадочный вагон. Федеральная пассажирская компания на время проведения акции протеста внесла изменения в расписание. На Центральном вокзале Праги ФПК организовала регистрацию пассажиров и сбор их данных, чтобы проинформировать о времени отправления поезда. Вопросы компенсаций пассажирам поезда № 22 Прага — Москва будут рассматриваться в установленном порядке.

Рина Мориц

## Сотрудничество

## «Медосмотр» для техники

О ЗДОРОВЬЕ МАШИНЫ РАССКАЗЫВАЮТ ПРИБОРЫ

ДИРЕКЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТУ ПУТЕВОЙ ТЕХНИКИ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ ДЛЯ «Лечения» СВОЕГО ПАРКА ПРИВЛЕКЛА ЛАБОРАТОРИЮ БЕЗРАЗБОРНОЙ ДИАГНОСТИКИ МАШИН И МЕХАНИЗМОВ.

По мнению начальника дирекции Сергея Пасечникова, грамотному собственнику важно знать техническое состояние своих железнодорожных помощников, объективный ресурс их безотказной работы на определённый срок вперёд. Особенно это важно для путейцев в летнюю стадию, когда от эффективного использования «окон» во многом зависит первоочередной процесс.

«Именно поэтому мы заключили договор с ООО «Транссервис», которое предложило свои услуги по безразборной диагностике нашей самоходной техники с возможностью определения её остаточного ресурса. Нас в первую очередь привлекло то, что специалисты лаборатории определяли самые болевые точки машины без её разбора, что существенно снизит затраты на эксплуатацию и ремонт путевых машин», — говорит Сергей Пасечников.

По словам генерального директора «Транссервиса» Владимира Ремезова, в недавнем прошлом железнодорожника, чтобы в большей степени соответствовать запросам путейцев, пришлось закупать дополнительное количество приборов. Оборудование было подобрано так, чтобы обследование подвергались все системы и узлы машины.

«Мы, например, проводим спектрометрический анализ смазочных жидкостей всех узлов самоходного специального подвижного состава, чтобы выявить кри-



ЗА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ РАБОТЫ СУЩЕСТВЕННЫХ ОТКАЗОВ ПУТЕВЫХ МАШИН НЕ СЛУЧИЛОСЬ

тическое содержание металлов износа, тепловизионное обследование двигателей внутреннего сгорания, электрокоммутирующих элементов, теплообменных систем, контролируем и проверяя такие физические величины, как вибрация, состав и качество выхлопных газов, параметры дымности», — рассказывает Владимир Ремезов.

И такой обстоятельный «медосмотр» уже в прошлом году позволил увидеть реальную картину технического состояния подвижного состава дирекции. После окончания сезона летних путевых работ специалисты лаборатории обследовали 75 путевых машин и вагонов сопровождения. В итоге было выявлено только 13 единиц тягового подвижного состава со всеми исправными

узлами. Кроме того, были обработаны спектрометром 480 узлов, и в 38% из них зафиксировано критическое превышение металлов износа. Проверялись и двигатели внутреннего сгорания. Около половины из них, как выяснилось, подлежат ремонту, а 28 дизелям срок эксплуатации продлили выше нормативного на несколько лет.

По словам главного инженера дирекции Олега Фатикова, ценность сотрудничества с лабораторией ещё в том, что железнодорожники имеют дело с независимой структурой, которая также заинтересована в объективной диагностике. «Но главное, конечно, в том, что на основании этих данных мы более точно можем планировать объём ремонта, без нужды не лезть в исправные узлы и механизмы, что частенько случается, когда «капиталят» тот же двигатель. А это экономия во времени, снижение простое в ремонте», — отмечает Олег Фатиков.

Пока, по его словам, точный экономический эффект от сотрудничества с лабораторией подсчитать сложно, поскольку сезон ещё не закончился, но в том, что он будет значительным, сомневаться не приходится. Об этом можно судить даже по тому, что за несколько месяцев работы существенных отказов путевых машин не случалось.

«Во многом это заслуга умных приборов, которые обнаруживают даже невидимые глазу разрушения. Нам осталось только вовремя заменить уставший узел или деталь», — отметил главный инженер дирекции.

Сергей Кез,  
соб. корр. «Гудка»

Иркутск

## Рейд

## Путь свободен

АЖИОТАЖА У БИЛЕТНЫХ КАСС НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ



Фото: Павел Григорьев

КОРРЕСПОНДЕНТЫ «ГУДКА» ПОБЫВАЛИ НА ВОКЗАЛАХ СЕТИ И УБЕДИЛИСЬ: ПРОБЛЕМ С БИЛЕТАМИ, НЕСМОТРЯ НА ВРЕМЯ ОТПУСКОВ, НЕТ. А ЗА 45 СУТОК ДО ОТПРАВЛЕНИЯ МОЖНО СПОКОЙНО ВЫБРАТЬ БИЛЕТ В НУЖНЫЙ ВАГОН НА НУЖНУЮ ПОЛКУ. ДАЖЕ НА САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ПОЕЗДА, ИДУЩИЕ НА ЮГ.

ЧИТА, СЕРГЕЙ ДОНЦОВ  
Ко всем кассам огромные очереди, но движутся быстро.

Женщина с огромной клетчатой сумкой на колесиках подаёт паспорт в окошко:

— До Владивостока на 3 августа есть купейные места? Есть. Отлично!

Следом за ней молодой человек тоже бронирует билет во Владивосток на конец июля.

По словам старшего кассира Надежды Балашовой, с начала месяца билеты раскупают стремительно. В основном люди едут на юг. А на восток, к Тихому океану, билеты на август приобрести уже трудно. Там как раз тогда начинается сезон — вода прогревается до комфортной температуры.

ВОРОНЕЖ-1, СЕРГЕЙ МИХАЙЁВ  
Спрашиваю соседа по небольшой очереди к кассе: не в отпуск ли он собрался?

— Да, к родителям под Новосибирск.

— Всегда заранее берёте билеты?

— Максимум за две недели. Давно как-то пробовал взять на юг в сезон отпусков суток за 40 до поездки, мест хороших не было. Так я потом за неделю пришёл в кассу счастья попытаться, и пожалуйста — и билеты есть, и места на выбор. То ли люди сдают часто, то ли железнодорожники до последнего продают только купейные да верхние, знают, что остальные даже за час до отправления разлетятся, как рожки.

Я подхожу к окошку.

— Хочу в Читу в июле, — ставлю задачу.

— Заранее оформить можно. Какой вами: купе или плацкарту? И там, и там ещё нижние есть. И на «Россию», и на читинский.

— Ладно, в Сибирь есть летом свободные места, а на юг? Туда-то не уедешь?

— Вам на какое число посмотреть?

Билеты есть. Хочешь — езжай прямиком на курорты Краснодарского края. Хочешь — двигай до Белгорода и пересаживайся на крымские поезда.

РОСТОВ-ГЛАВНЫЙ, ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ  
На вокзале тихо и спокойно. Останавливаюсь у одной из десяти работающих касс.

— Один до Сочи, нижний, плацкарта, на 3 августа, — просит молодая женщина. — А обратно на 26 августа.

— На третью билет есть, — отвечает кассир, — а вот на 26-ю пока продаёт не могу, продаёт максимум за 45 суток.

Старший кассир Галина Чукина подтвердила, что билеты отправлением через 45 суток есть на все направления.

НИЖНИЙ НОВГОРОД, НИКОЛАЙ МОРОХИН

Без четверти восемь, у входа в здание предварительных касс возле Московского вокзала выстроился солидный хвост. Пересчитал — 73 человека! Я отправился к справочным установкам поинтересоваться, если ли билеты. На сегодня и завтра билеты были на все поезда, во все вагоны — пусть в некоторые и не помногу.

Касса открывается одиннадцать, так что даже самые последние не простоят дольше 20 минут. И ровно в восемь к двери идут уже первые обладатели билетов на Адлер и Симферополь.

Если человек хочет поехать с комфортом, он приходит на вокзал рано утром, до открытия билетных касс

САМАРА, ДМИТРИЙ ПОПОВ

Билеты есть, можно купить 20 июня на 2 августа, либо 21 июня — на 4 августа.

По словам старшего билетного кассира Людмилы Булатовой, билеты за 45 суток приобретаются на все направления и проблем с местами нет. Единственный нюанс — какое место достанется пассажиру. Как правило, если человек хочет поехать с комфортом, он приходит на вокзал рано утром, до открытия билетных касс. А вот кто любит спать подольше, выбирает места из верхних и боковых полок. К примеру, вчера к полуночи почти на все поезда южного направления в плацкартных вагонах остались только верхние и боковые.

Россия, ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА  
Работают 18 касс. «До Туапсе два, нижние места, купе», — кассир Ольга Герасимова принимает у меня заказ. Любопытствуя дальше:

ПО ВСЕЙ РОССИИ КУПИТЬ БИЛЕТ В ПОЕЗД ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ МОЖНО БЕЗ ЗАТРУДНЕНИЙ

дёшёвое завтра утром, то на 4 августа будут места и на нижние полки», — говорит Людмила Булатова.

ЕКАТЕРИНБУРГ, ВЕРА МОРОЗОВА

Вижу, как девушка отдаёт в кассу стопку загранпаспортов. Она доберётся до Москвы и оттуда поедет в Ригу.

Несмотря на то что уезжать компания собирается уже в середине июля, билеты в плацкартный вагон удается купить, даже в один отсек. «Порядок, поедем все вместе», —

на все ли поезда за 45 суток можно купить билет? Да, на все, кроме транзитных.

— А можно ли уехать 2 июля в Кисловодск? — меню решение. Кассир не проявляла ни малейшего раздражения.

— Плацкарта или купе?

— А в Пурпе на 25 июня?

— Сейчас подберём, — сохраняет терпение Ольга Герасимова.

Купить билет на поезд южного направления не представляет никакой проблемы.

«Не было необходимости приобретать билет за 45 суток. Сегодня пришёл к кассе и купил на Адлер два билета на 10 июля, причём на нижние места», — рассказывает пассажир Андрей Агаджанов. На Дальний Восток — тоже, пожалуйста. «Взял билеты на завтра на Улан-Удэ», — говорит другой пассажир.

ИРКУТСК, СЕРГЕЙ КЕЗ

На вокзале у окошка не более трёх человек.

— Благодать какая! Ни ругани, ни давки, — говорит бабуся, которой нужно купить билет на 23 июня до Нижнеудинска.

— Вон рядом окошко — вообще никого, — подделяет к ней заведующая кассами Наталия Параходько.

«К услугам пассажиров 11 касс. Поэтому поток перераспределяется. А уехать сейчас можно хоть куда, а если билет брать за 45 суток, то и место получше можно выбрать», — рассказала она.

## Сервис

## Снятие языкового барьера

ОЖИДАТЬ ПРИГОРОДНЫЙ ПОЕЗД СТАНЕТ КОМФОРТНЕЕ

На шести станциях Московской дороги: Сколково, Лось, Сергиев Посад, Подлипки-Дачные, Большево, Александров — установлена система оповещения пассажиров.

На платформах размещены светодиодные панели, на которых высвечиваются номер электропоезда, время его прибытия и отправления, минуты опоздания, а также расписание на ближайшие два-три часа. В турникетных павильонах и павильонах выхода пассажиров установлены пластины с информацией о транспортной компании.

На платформах размещены светодиодные панели, на которых высвечиваются номер электропоезда, время его прибытия и отправления, минуты опоздания, а также рас

## Решение

# Компьютер не даст переработать

АВТОМАТИЗИРОВАНЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

ТРУДОВЫМИ РЕСУРСАМИ И ПРОЦЕСС НАЧИСЛЕНИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ

НА Приволжской магистрали ведут учёт рабочего времени и начисляют заработную плату в новых автоматизированных системах управления трудовыми ресурсами ЕК АСУТР и анализа фонда оплаты труда АФОТ.

«Это позволяет нам оперативно, достоверно и в полном объёме в автоматизированном режиме анализировать и рассчитывать заработную плату по категориям персонала, производственным группам и по конкретному работнику, сравнивая рост и падение зарплаты, оперативно реагировать на её колебания», – говорит начальник дорожной лаборатории методов и нормирования труда Михаил Калашников.

Начиная с 2009 года на расчёт заработной платы в системе ЕК АСУТР перешли дистанции СЦБ и электроснабжения, железнодорожные станции, Центр фирменного транспортного обслуживания, в 2010-м – путеподъёмы. В настоящее время к ЕК АСУТР и АФОТ подключились 80% предприятий. До конца года их введут и эксплуатационные локомотивные депо.

«Мы освободились от рутинного ручного труда. Учёт рабочего времени прослеживается идеально, видно каждого работника, а у нас коллектив 900 с лишним человек. Причём все начисления привязаны к законодательной базе, программа сама определяет порядок работы. К тому же мы имеем возможность по первому требованию работника дать исчерпывающую информацию о его зарплате», – говорит ведущий инженер по организации нормирования труда эксплуатационного вагонного депо им. М. Горького Елена Козлова.

Раньше специалисты по труду вели учёт рабочего времени вручную на бумажном носителе, случалось, допускали ошибки при заполнении табеля.

«Сроки сдачи табелей затягивались, что вело к срыву своевременного начисления заработной платы. Работники жаловались. В настоящее время технология начисления практически для каждого железнодорожника стала прозрачной. На вопросы и сомнения, не были ли допущены ошибки при выплате, можно получить ответ всего за несколько минут», – говорит заместитель начальника службы организации и оплаты труда дороги Ольга Емельянова.

Например, электромонтер одной из дистанций электроснабжения обратился к трудовому с просьбой объяснить, почему снизился уровень его зарплаты по сравнению с прошлыми месяцами, и предоставил один расчётный листок, другие затянул. Инженер по труду ввёл в систему со своего рабочего места, показал всю картину за нужный период. Получилось, что в одном месяце человек подсчитал зарплату без учёта налоговых отчислений. В другом работник оплачивал кредит или болел, а больничный лист сдал не вовремя, поэтому перенесли данные на следующий месяц, а в этом месяце получил премию не 30%, а 10%, не выполнив часть показателей. В результате все вопросы мирно разрешились.

«А раньше за то время, пока трудовик распечатывал утерянные расчётные листки и консультировался



Информацию о заработной плате работник может получить по первому требованию

с бухгалтером, сидящим в другом здании, работник успевал написать жалобу президенту компании или даже страны», – говорит Ольга Емельянова.

Почувствовали преимущества системы и рядовые железнодорожники. «Раньше мы табели заполняли вручную, – рассказывает бригадир промывки пункта подготовки вагонов Иловля Пётр Килияков. – Вписывали ручкой ФИО, должность, считалиочные часы, командировочные, больничные, праздничные, вычитывали свою переработку. Потом в контору

дательством. «Для того чтобы перевести, например, сдельщиков в ЕК АСУТР, понадобилось подтверждение всех местных действующих норм в Центре организации труда и проектирования экономических нормативов. В результате многие из них после хронометражного наблюдения рабочего дня изменились. Так, по прежней норме окраску колёсного диска слесарь по ремонту подвижного состава должен был привести за 20 минут, а теперь – за 2,5 минуты, а освободившееся время использовать на выполнение других работ», – говорит Михаил Калашников.

По новым правилам железнодорожникам надо быть расторопнее ещё в некоторых видах работы:

## Получилось, что в одном месяце человек подсчитал зарплату без учёта налоговых отчислений

отправляли на проверку кадровикам, они – в бухгалтерию. Времени уходило много. Сейчас всё считает компьютер: и ночные, и праздничные. А если человек лишнюю смену отработал, не по графику, т. е. переработал, компьютер лишние часы не принимает. Обязательно должен быть приказ на работу в выходной день. Одним словом, компьютер не даёт нарушить трудовое законодательство».

ЕК АСУТР ещё и дисциплинирует, ведь рабочее время строго регламентировано трудовым законо-

при очистке моечной машины, при шлифовке упорного кольца и сухой чистке колёсной пары.

«Выходит, что раньше нормы были необоснованно завышены, а сейчас человек получает за фактически выполненную в установленные сроки работу и не задаёт лишних вопросов», – говорит Михаил Калашников.

ИНГА БЫКОВА,  
соб. корр. «Гудка»  
САРАТОВ

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Петербургом и Москвой», – уточнил Михаил Калашников.

«Ласточка». «Уже сейчас нужно понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Калашников. Основной костяк будет готовить в центре, куда планируется поставить ещё один тренажёр для поездов «Ласточка». «Есть планы, что после Олимпиады часть этих поездов придёт на Октябрьскую магистраль. Они будут курсировать между Пет

## ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

## Холдинги не слушаются

Поднять эффективность перевозок помогут меры правового и тарифного характера

Андрей Недосеков, заместитель министра транспорта



Сегодня мы столкнулись с двумя важнейшими взаимоувязанными проблемами – это снижение обеспеченности перевозок универсальным подвижным составом и рост конечной цены перевозки грузов в универсальном парке.

Сложилась ситуация, при которой для выполнения меньших объёмов грузовой работы нам требуется большее количество вагонов, чем в докризисный период, что говорит о снижении эффективности использования вагонов. В связи с созданием дочерних компаний ОАО «РЖД» изменилась структура принадлежности парка. К концу 2011 года весь парк будет частным, и на сети РЖД останется небольшой его объём для собственных технологических нужд.

За период с 2007 по 2010 год в два раза выросло время нахождения вагонов в полном рейсе. При этом очень серьёзный рост произошёл за счёт увеличения времени нахождения вагонов на начальных и конечных операциях, то есть сегодня погрузка-выгрузка занимает очень значительный период во всём времени использования вагонов. К сожалению, с этим мы столкнулись по целому ряду отраслей, в том числе и в лесном комплексе, у сельхозпроизводителей и др. Это большая проблема, когда каждое сельхозпредприя-

ГРУЗ ОБЫЧНО ИДЁТ ТУДА, ГДЕ ДЕШЕВЛЕ ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА

тие старается грузить вагон на собственных подъездных путях. Время погрузки зерна по отношению к показателям 2000 года увеличилось в три раза. Если раньше всё свозилось на специализированный элеватор, то сегодня всё грузится у собственника. Такая же ситуация возникла и с минеральными удобрениями.

Сегодня происходит существенный рост дальности перевозок. Это серьёзная проблема, хотя тут есть и объективные причины. Это включение производственных мощностей добывающих компаний в вертикально интегрированные промышленные холдинги. В бывшие годы везли на металлургический завод уголь и руду преимущественно с ближайших месторождений, а теперь – со своего, и неважно, где оно находится. Соответственно, дальность этих перевозок очень серьёзно выросла. То есть у нас идут встречные грузовые потоки, и мы, к сожалению, никак не можем

сегодня заставить вертикально интегрированные холдинги работать по-другому.

Второе – это сокращение рабочего парка вагонов в результате неисправностей, возникших по причине производственного брака, а также в связи с дефицитом вагонного литья. Наряду с этим идёт очень большое выбытие используемых вагонов по сроку эксплуатации. Мы ожидаем, что эта проблема будет только нарастать, поскольку существующие сегодня мощности вагоностроительных заводов пока не справляются со спросом. Вагоностроители обещают, что только к концу 2012 года будут выпускать необходимое количество вагонного литья и смогут увеличить объём выпуска вагонов. Между тем цена вагона напрямую влияет на то, что значительно растёт стоимость перевозки. Сегодня наши операторские компании берут, скажем так, не за фактический груз, а за время использования вагонов. И

раз у нас это время увеличилось на 80%, то и срок, за который приходится платить, также вырос.

Третье – это неравномерное использование международных перевозок по направлениям. В настоящее время наблюдается рост объёмов перевозок грузов в сторону морских портов, а обратно следует порожний вагон. В результате перегружается инфраструктура железнодорожного транспорта на подходах к портам, увеличивается время непроизводительного простоя вагонов в ожидании перевозки. Такая ситуация сложилась в связи с тем, что уровень тарифов на перевозку грузов через российские порты ниже, чем через сухопутные пограничные переходы.

Сегодня принимаются меры, чтобы исправить обозначенные проблемы. Первое – это меры инновационно-технологического характера, которые направлены на то, чтобы существенно улучшить управление вагонными парками. Это долгосрочное планирование перевозок, повышение маршрутизации, сокращение времени оборота, формирование перевозчиком единой информационной площадки. Второе – меры, направленные на совершенствование правового регулирования. Мы отработали целый ряд нормативных актов, которые должны стимулировать сокращение порожнего пробега и излишнего проста вагонов. Такие меры приведут к тому, что за непроизводственный простой на путях будет увеличена плата и, соответственно, будет невыгодно гонять порожние вагоны. Также принимаются меры экономического характера, предусматривающие сближение уровня тарифов на перевозку в порожних вагонах из-под грузов различного класса.

(Из выступления на слушаниях в Совете Федерации)

## ? Вопрос дня ?

Как бороться с нарушениями дисциплины на производстве?

Василий Медведев, бригадир дистанции пути Поворино:

– Самый действенный способ – рубль. Премия для того и создана, чтобы бороться за дисциплину. Плохо работал – мало получишь. Просто и действенно. Бывают, конечно, и неисправимые нарушители дисциплины, в основном это любители заложить за воротник. Если на таких лишение премии не действует, нарушения продолжаются, то им дают шанс не марать трудовую и увольняться по собственному желанию. Бывало, что человек не хотел уходить сам, но при этом и не исправлялся, тогда увольняли по статье. В случае с любителями алкоголя это нетрудно – причину они сами обеспечивают. А чтобы подобное не повторялось, на место нарушителя берём проверенного человека. Такой своеобразный плюс глубинки, где все друг друга знают хорошо.

Любовь Хохлова, председатель профкома Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры ЗСЖД:

– Чтобы не возникало масштабных проблем с дисциплиной в будущем, необходимо сразу пресекать даже небольшие нарушения. Именно такой подход практикуется на нашем предприятии, и это приносит свои плоды. Вот не так давно рассматривали опоздание на работу молодых специалистов, задержавшихся всего на несколько минут. Казалось бы, мелочь, но выводы были сделаны серьёзные, и ребята, надо полагать, всё правильно поняли. Всё это тем более важно, что молодёжь у нас составляет почти половину коллектива. И в целом отношение к работе, к выполнению поставленных задач – добросовестное.

Анатолий Алексеев, начальник Улан-Удэнской дистанции пути:

– Прежде всего необходима постоянная профилактика. Ведётся работа с дорожными мастерами, бригадами, с монтёрами в коллективах. Важны и частые выезды на линию, в околотки, чтобы люди чувствовали внимание и контроль. Такая тактика приносит положительные результаты. Ну а с нарушителями трудовой дисциплины, если кто-то чего-то не понимает, здесь лояльности нет, ведь наш труд связан с обеспечением безопасности движения поездов. Дело мы имеем со взрослыми людьми, и если работник позволил себе, например, выпить на рабочем месте или появиться в нетрезвом виде, то, значит, он сделал это сознательно. Это выбор человека, который перестал дорожить рабочим местом. А у нас, отмечу, кадрового голода на предприятии нет – зарплата стабильная и достойная, она существенно выше, чем в среднем по Бурятии, поэтому люди за работу держатся. Более того, всегда существует очередь из желающих устроиться на наше предприятие.

Анастасия Осветина, заместитель начальника Ярославской дистанции пути по кадрам и социальному вопросам:

– На основании дорожного приказа мы издали свой – «О мерах по укреплению трудовой дисциплины в Ярославской дистанции пути», где определили перечень руководителей, имеющих право отстранять нарушителя дисциплины от работы. А за сокрытие фактов нарушений установлены персональная ответственность. Чтобы люди поняли – нельзя заниматься укрывательством. К тому же мы постоянно выезжаем на околотки и беседуем с работниками. Спрашиваем, устраивает ли зарплата, смотрим, какой микроклимат в коллективе, как люди относятся к руководству, что их интересует, как восприняли новое положение о премированиях. Разъясняем, отвечаем на вопросы. Всё это работает на профилактику прогулов и пьянства. А вообще человек должен дорожить своей работой – тогда он себе никогда не позволит прийти в нетрезвом виде либо вообще не прийти. То есть надо создавать такие социальные и бытовые условия, чтобы люди чувствовали, что о них заботятся. Если путьец обеспечен спецодеждой, имеет возможность нормально пообедать, помыться после тяжёлой смены, у него достойная зарплата – он не станет безобразничать. Сейчас говорят о стратегии развития до 2030 года, а монтеры пути – они ещё зачастую на прежнем уровне. Чтобы они могли мыслить продуктивно, давать предложения, надо обеспечить им хорошие условия труда. По возможности мы это делаем.

Алексей Удинцов, и. о. начальника станции Трофимовский-2:

– На первый раз выношу устное предупреждение работнику. Например, две недели назад один сотрудник нарушил регламент служебных переговоров: он при докладе дежурному по станции не уточнил, с какой именно стороны пути, чётной или нечётной, убрали тормозные башмаки. Ещё случай: составитель поездов при докладе дежурному по горке не указал, что вагоны закреплены с накатом на полоз тормозного башмака. А для нашей работы, связанной с безопасностью, это удар по дисциплине.

При повторном нарушении мы снижаем премию на 25, 50 или 100%. Я обычно сразу – на 50–100% снижаю, это примерно 2 тыс. руб. К тому же оформляю приказом замечание или выговор, они хранятся в личных делах в отделе кадров. Очень эффективно. Когда 28 января этого года я пришёл на должность замначальника станции по оперативной работе, дисциплина нарушилась часто.

Сейчас по поездной связи хотел бы, но не могу найти промахов. Кому же хочется ли терять в среднем по 2 тыс. руб.? Но были и такие люди, на которых данное наказание не влияло – мы их отстранили от должности. Теперь дежурный по станции работает оператором поста централизации, в зарплате потеряет 60%. А дежурный по сортировочной горке стала телеграфистом на станции. Если раньше она получала 18–20 тыс. руб., то теперь примерно 8 тыс. руб. Конечно, многое лишились, но у каждого есть возможность вернуться обратно. Всё же нужен контроль и спрос. Нет этого, и человек предоставлен сам себе, что хочет, то и делает, только не работает.

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

## МОДЕРНИЗАЦИЯ

## Определить приоритеты

В ЧИСЛЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПЛАТФОРМ НУЖНО ПРЕДУСМОТРЕТЬ И ТРАНСПОРТНУЮ

Константин Комаров, заместитель «Системный анализ и управление проектами» СГУПСА



В 2011 году правительство планирует создать 25 технологических платформ – объединений государственных корпораций, частных компаний и институтов для решения глобальных задач.

Четыре из них появятся в Минэнерго, ещё несколько – в Роснано, Ростехнологии и Росатоме. За основу проекта платформ предложено принять опыт Евросоюза, где их создают с прошлого года.

Между тем подобный опыт в железнодорожной отрасли существует с 1999 года, когда 5 железнодорог Сибири и 4 транспортных вуза этого региона нашли новые формы взаимодействия. Была разработана программа научно-технического сотрудничества специалистов отраслевых вузов и Сибирского отделения РАН по совершенствованию перевозок и технических средств, обеспечению снижения эксплуатационных расходов и эффективному использованию материальных и энергетических ресурсов.

Особое внимание в ней уделялось внедрению ресурсосберегающих технологий в путевом, вагонном, локомотивном хозяйствах и службе перевозок. Велись исследования в области организации управления перевозками с использованием вычислительной техники и др. Причём упор был сделан на быстро-купаемые разработки. Ход реализации этой программы постоянно рассматривался на

Совете главных инженеров дорог регионов Сибири и Дальнего Востока. В результате учёные отраслевых вузов выполнили более 30 разработок сетевого значения. Я считаю, что в числе формирующихся сейчас 25 технологических платформ должна быть хотя бы одна транспортного направления.

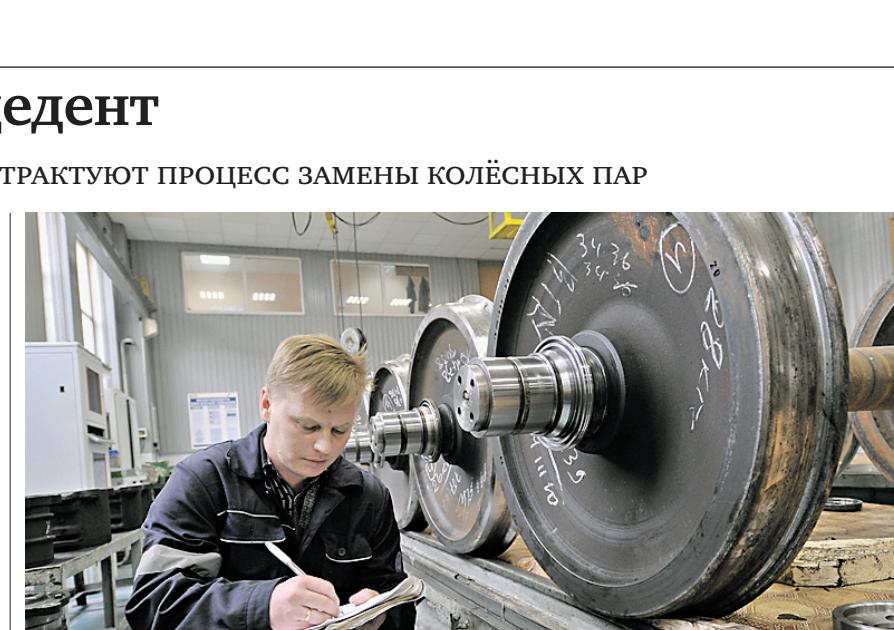
Надо решать вопрос подготовки кадров для отрасли. После присоединения России к Болонскому процессу выпускники вузов будут бакалавры и магистры. Однако привычное понятие «инженер» не должно исчезнуть. Во многих странах это высокое звание присваивают специалисту с высшим образованием после выполнения конкретной инженерной работы в течение нескольких лет.

Процедуру «сертификации» инженера осуществляют специальная комиссия, а его имя заносят в национальный реестр. Тем самым этому званию придают особое значение, причём подтверждать его необходимо каждые

5 лет. Аккредитация инженерных программ, которые реализуются в отечественных транспортных вузах, по международным стандартам могла бы способствовать признанию статуса наших специалистов за рубежом.

Кроме того, это помогло бы создать систему подготовки будущих инженеров, в полной мере соответствующих требованиям стратегического заказчика в лице ОАО «РЖД». Уверен, что можно, не возвращаясь к системе ведомственного образования, построить стабильную систему подготовки кадров для отрасли, чётко сформировав цели их подготовки.

Предлагаемая аккредитация инженерных программ соответствует Концепции единой технической политики РЖД, предусматривающей подготовку кадров для реализации стратегических проектов компании, а также разработку и использование при этом единых квалификационных стандартов.



По мнению налоговой инспекции, колесо – это самостоятельный объект основных средств

екта фигурирует правило, согласно которому при наличии у объекта нескольких частей, сроки полезного использования которых существенно отличаются, каждая такая часть учитывается как самостоятельный объект.

Опираясь на данную норму, налоговые органы квалифицируют колёсные пары в качестве указанной составляющей вагона. При этом вопрос оценки полезного использования колёсных пар разрешается налоговыми органами с применением Общероссийского классификатора основных фондов и толкованием состава подгруппы «Машины и оборудование для эксплуатации и ремонта рельсового подвижного состава и железнодорожных путей».

Наконец, вызывает диспуты и наличие у колёсных пар способа приносить экономические выгоды налогоплательщику в будущем. В данном случае налоговая инспекция активно ссылается на возможность сдать колёсные пары железнодорожного вагона в аренду с целью перестановки вагона с более

широкой колеи (1520 мм) на менее широкую (1435 мм).

Все эти вопросы в совокупности приводят налоговый орган к выводу, что стоимость колёсных пар следует списывать в затраты через амортизацию.

Весьма непросто согласиться с таким подходом налоговых органов, но как выстроить грамотную правовую позицию, защищающую права и законные интересы налогоплательщика?

Среди нескольких судебных споров, инициированных на настоящем времени по рассматриваемой проблематике, только компания «СИБУР-Транс» удалось доказать правомерность своей правовой позиции.

Применив системный подход к трактовке положений налогового законодательства и положений ПБУ, Методических указаний по бухгалтерскому учёту основных средств, за конодательства о железнодорожном транспорте, а также письма Минфина России по данному вопросу в адрес ФНС России, нам

удалось доказать, что колёсные пары не являются содержимым в Налоговом кодексе признаком объекта амортизируемого имущества, требованиям ПБУ 6/01 об инвентарном объекте, и затраты на их замену налогоплательщик вправе списывать единовременно как расходы на ремонт основных средств в соответствии со статьёй 260 НК.

При подготовке правовой позиции мы пришли к выводу, что в ряде случаев налоговый орган неоправданно ссылается на нормы ПБУ, в то время как для целей налогообложения необходимо рассматривать статьи 257–259 НК, толкование которых позволяет дать ответ на вопрос, являются ли колёсные пары амортизируемым имуществом.

Также рассматриваемый вопрос всплывает в контексте разрешения спора Общероссийский классификатор основных фондов, принятый для целей статистики. Помимо этого стоит отметить, что ошибка некоторых налогоплательщиков заключается в том, что они указывают на неопределённость срока использования колёсных пар в своей деятельности. В результате суд встаёт на сторону налогового органа, предлагающего в этом вопросе больше конкретики.

В то же время стратегия защиты налогоплательщика в суде не была ограничена исследованием только налоговой составляющей вопроса. Анализ государственных стандартов и технической литературы позволил нам разобраться с конструктивным расположением колёсной пары в вагоне и, к примеру, её отличием от тележки, что вместе с трактовкой инструкций МПС и Правил эксплуатации, пономерного учёта и расчётов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств помогло нам установить функциональное назначение колёсных пар, имеющее весьма ценное значение для достижения положительного результата по данному спору.

## БЛАГОДАРНОСТЬ

## Поезд стал символом внимания

Президенту ОАО «Российские железные дороги» г-ну В.И.Якунину  
Глубокоуважаемый Владимир Иванович!

В октябре прошлого года мы, жители села Казаки Елецкого района Липецкой области, обращались к вам с просьбой вернуть нам отменённые два поезда, которые ходили более 70 лет: один утром – Орёл – Верховье – Елец, второй вечером – Орёл – Елец также туда и обратно. В Казаках эти поезда были в очень удобное для жителей время. И вдруг их отменяют, многие из нас оказались в затруднительном положении, вот и решили написать вам.

Вы не оставили наше письмо без внимания, несмотря на свою чрезмерную занятость. В итоге к решению проблемы было привлечено много людей, специалистов и руководителей ОАО «РЖД». Они приезжали также и к нам, встречались с представителями села.

Как оказалось, в отмене этих поездов отчасти оказались виноваты мы сами: билетная касса у нас на вокзале давно закрыта, оплачивая же проезд проводнику, практически никто из нас, а это минимум 30–40 человек в день, не требовал проездной билет, сам проводник его не предлагал. В результате, как свидетельствует железнодорожная статистика, в среднем за день на нашем поезде ездил только один человек, и, конечно же, не было резона из-за одного среднестатистического пассажира гонять целый поезд.

На заключительной встрече членов комиссии ОАО «РЖД», возглавляемой нашим заместителем М.П.Акуловым, с представителями села в конце прошлого года нам сообщили, что движение обоих поездов будет возобновлено по старому расписанию, правда, пока с оговоркой – утренний сроком на шесть месяцев, вечерний – на два. Если эти поезда будут исправно наполняться пассажирами, то по истечении оговорённых сроков их движение будет продолжено и в дальнейшем.

И вот сроки эти минули. Спешим сообщить, что наполняемость у нас нормальная, поезда исправно работают на маршруте, радуя всех жителей нашего села и окрестностей. Более того, в составах появились комфортные, мягкие и теплые вагоны, каких раньше не было, теперь нам не страшны никакие холода и жаркое лето.

Этот поезд теперь для сельчан не просто средство передвижения, а своего рода знак внимания и участия со стороны руководства компании к нашим проблемам. Сейчас, когда много говорят и пишут об алчности и бездушии чиновников, мы стали свидетелями совсем иного отношения к простым людям, за что бесконечно благодарны вам, уважаемый Владимир Иванович, вашим сотрудникам и всем тем, кто принимал участие в решении нашего отнюдь не простого вопроса.

Доброго вам здоровья, счастья и благополучия.

С поклоном,  
по поручению жителей села Казаки  
Галина Щепотьева

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

## Зарплату индексировали

– Работаю в локомотивном эксплуатационном депо станции Чита-1 Забайкальской дороги помощником машиниста. У меня, как, впрочем, и у моих коллег, есть претензии к работе нашей бухгалтерии, отдалам труда и зарплатной платы, экономическому, хотя не уверен, что решение нашего вопроса зависит только от этих служб. А дело в следующем. Что-то не совсем понятное творится с нашими зарплатами. Мы тут подсчитали, что при расчётах за норму в 150 часов в прошлом году нам заплатили примерно столько же, сколько и в 2008-м. Это что же получается, индексация за это время была уже несколько раз, а нам платят так же, как платили три года назад?

Сергей Мельников  
(фамилия изменена)

– Оплата труда локомотивных бригад производится в строгом соответствии с «Положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» от 31 января 2007 года, № 135/р. Индексация зарплаты производится в установленные сроки в соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД».

Размер заработной платы помощника машиниста в локомотивном эксплуатационном депо Чита составил: в 2008 году – 27753 руб., в 2009-м – 32816 руб., в 2010-м – 37055 руб. Таким образом рост среднемесячной зарплаты 2010 года к 2008 году составил 133,5% при индексации заработной платы на 132,2%. Среднемесячная заработка плаата помощника машиниста в I квартале 2011 года составила 39151 руб.

Елена Лукинская,  
начальник службы организации  
и оплаты труда ЗабЖД

## Судьба

## ЖИЗНЬ НА ВЗЛЁТЕ

## ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СТАЛА ЕГО ПРИЗВАНИЕМ И ДАЛА ЕМУ ПРИЗНАНИЕ

ДВЕРЬ МНЕ ОТКРЫЛ ВЫСОКИЙ, КРАСИВЫЙ мужчина. Поразительную чистоту голубых глаз подчёркивала благородная седина. «Гуда ли я пришла?» – в замешательстве подумала я. Ведь моему визави накануне исполнилось 90 лет. А этот человек явно лет на 15–20 моложе.

– Я просто стараюсь казаться лучше, – улыбается Олег Исидорович Тупицын. – Хотя при том объёме работы, который у меня был, даже не надеялся, что доживу до такой космической даты.

У него 45 лет трудового стажа. Вся жизнь связана с железной дорогой. Недавно он отметил полвека вручения высшей отраслевой награды – знака «Почётный железнодорожник». Есть у него и орден Трудового Красного Знамени, а также множество медалей. Свою профессиональную биографию начал он на войне машинистом паровоза, а закончил начальником Второго управления МПС СССР. Кандидат технических наук.

– Железная дорога – это моя жизнь, – говорит Олег Исидорович. – Я никогда не жалел, что мало отдохнул и много трудился.

Окна его большой квартиры выходят на Ленинградский проспект столицы.

– Вот ведь куда залетел простой парнишка из Ростова! – в его словах слышится грусть. Так часто бывает, когда люди вспоминают свою юность. Она у него пришла на лихолетье. Шёл 1938 год. После окончания школы Олег поступил в военное училище. И вдруг его отца, учителя русского языка и литературы, арестовывают. Начальник военного училища вызвал Олега и сказал ему прямо: хочешь сделать военную карьеру – отрекись от отца в печати.

Олег не отрёкся и ушёл из училища. Надо было решать, что делать. Все учебные заведения уже закончили приём, кроме института инженеров железнодорожного транспорта. Туда он и поступил. А через год отца освободили. Но у Олега даже мысли не возникло вернуться в военное училище.

– Я сразу понял, что железная дорога – это мое призвание. Когда нас, студентов, приводили в депо на практику, не мог наслаждаться этим воздухом. А какие там люди работали! Время было голодное, а в депо нас, студентов, тем не менее, подкармливали, от себя отрывая кусок...

В глазах ветерана блеснули слёзы. В локомотивном депо Ростов он проработал 14 лет. С бригадира по ремонту паровозов вырос там до начальника депо. Тогда возвращались с войны машинисты. Это были особые люди: опытные, грамотные, отважные. У многих – грудь в орденах. Такими ордами можно руководить, только обладая знаниями и авторитетом. А начальник депо оказался ещё и одной с ними кровью.

Когда началась война, Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта эвакуировали в Тбилиси. Олег Тупицын в числе других студентов имел броню. Однако в 1943 году его направили на фронт машинистом паровоза. Некому



В Ростове нашёл и личное счастье. Встретил чудесную девушку, выпускницу Ростовского пединститута Антонину Хрипкову, которая стала его женой. Там же у них родился любимый сын.

Но с днём ему пришло всё же расстаться. Его назначили заместителем начальника службы локомотивного хозяйства Северо-Кавказской железной дороги. В подчинении у него оказалось вместо одного сразу 10 депо. И нужно было так организовать работу, чтобы сбоев в движении поездов по вине локомотивщиков не было. Он и с этой задачей справился.

А в 1968 году его перевели в Москву, в Главное управление локомотивного хозяйства МПС. Сначала был главным ревизором, потом начальником топливно-теплотехнического управления, а затем и начальником Главного управления локомотивного хозяйства. Впоследствии он возглавил Второе управление министерства.

– Мне, человеку, сформировавшемуся в провинции, было совсем не трудно освоить те подходы, которые были в министерстве, – говорит он. – А всё потому, что с коллегами мы говорили на одном языке – профессионалов. Я объездил фактически всю страну, познакомился с замечательными коллективами и депо. Такого кругозора я бы не получил, останься в Ростове.

Книги... Они везде в этой квартире – в книжных шкафах, на журнальном столике и даже на холодильнике. Супруга Олега Исидоровича – доктор наук, профессор, академик Российской академии образования, 18 лет была её вице-президентом. У неё множество печатных работ по вопросам образования и педагогики, которые до сих пор актуальны. В квартире много её фотографий. Вот она в строгом тёмном костюме, сразу видно: учительница. А вот на портрете – в длинном элегантном платье, волосы собраны в высокий пучок. Светская дама!

Они вместе уже 67 лет. Увы, уже лет шесть, как Антонина Георгиевна фактически ослепла, теперь и передвигается с трудом. А два месяца назад в их семье случилось несчастье – умер сын, прекрасный человек, профессор, доктор медицинских наук.

Спасает внимание и добре отношение коллег из Управления специальных программ ОАО «РЖД». Они не забыли про его юбилей, поздравили с 90-летием и вместе с Советом ветеранов организовали чествование юбиляра.

...Я увидела на его столе массу специальной литературы. Тут и книги, и газета, в которой опубликованы новые Правила технической эксплуатации железных дорог. Казалось бы, зачем они пенсионеру? Но ему часто звонят коллеги, консультируются по различным вопросам, спрашивают совета. И он должен быть всегда готов ответить на вопросы. Связи с железнодорожным транспортом ветеран не теряет. В ней – его жизнь, секрет его долголетия.

НАТАЛЬЯ КУЗИНА

Вчера Олега Исидоровича Тупицына чествовали в ОАО «РЖД»

было водить поезда от Махачкалы до Арапави. Вот и доверили это дело студенту.

– На крыше паровоза стояли пулемётные установки. Нас постоянно бомбили. Одно попадание – и от поезда ничего не остаётся, – вспоминает Олег Исидорович. – Рисковали мы страшно. Но ради победы жизни было не жалко.

В 1944 году он получил приказ вернуться в институт, который к тому времени пере-

холаживания паровоза требуется целый день. А времени на это не было. И мы в нарушение всех инструкций ремонтировали, что называется, «по горячечему».

Затолкают тебя товарищи в топку, и ты стараешься как можно быстрее сделать свою работу. А когда гарю надышишься, иногда самостоятельно выбраться уже не можешь. Тогда ребята общими усилиями тебя вытаскивают.

## Когда нас, студентов, привели в депо на практику, не мог наслаждаться этим воздухом.

## Время было голодное, а в депо нас, студентов, подкармливали, от себя отрывая кусок...

вели обратно в Ростов. Война многому его научила: умению мобилизовывать силы, быстро разбираться в ситуации и оперативно принимать решения. И это пригодилось, когда он возглавил депо. В мирной жизни иногда приходилось действовать, как на войне.

– По регламенту средний и капитальный ремонт должен делать завод. Но, поскольку паровозов отчаянно не хватало, часть этих работ мы брали на себя. Сам не раз залезал в горячую топку. Для рас-

Потом депо начали реконструировать в связи с переходом на тепловую тягу, а потом и на электровозную.

– Когда у нас появились электровозы, мы сидели ночами, изучали схемы, – вспоминает Тупицын. – И какое же это было счастье, когда новые мощные машины запустили в эксплуатацию.

О своём локомотивном депо он, кажется, может говорить часами. В своё время не хотел никуда из него уходить, говорил: «Дайте мне умереть в деповской канаве!»

## РАЗЪЯСНЕНИЕ

## Сначала часы, потом звание

За кандидата на награду ходатайствует коллектив



## Ситуация

## Достучались страдальцы

К холодам жителям из Иланского обещают починить систему отопления

Мы, жители дома № 8 по улице Строительной, в котором проживают восемь семей почетных железнодорожников, уже много лет ходим по инстанциям. Дом наш построен в 1939 году, последний капитальный ремонт был в 1973-м. В подполах квартир постоянно стоит вода, полы проваливаются, крыша пропекает, отопление не работает. В холодное время спим в одеялках, ходим в валенках по дому. Каждую зиму приходится топить печи, которые вот-вот рухнут, да и печи не во всех квартирах есть. На дворе век высоких технологий, а мы живём как в блокадном Ленинграде. Неоднократно обращались в городскую администрацию, к мэру города С.А.Хлыстову, в ТСЖ Иланский, которое нас сейчас обслуживает и начисляет

новые вентили и трубы могут быть приятным зрелищем

ноярской железной дороги со вместно с главой города Иланский С.А.Хлыстовым. Поступило заявление о замене системы отопления, но средств на монтаж в бюджете города нет.

Поскольку жителями дома являются в основном работники и пенсионеры предприятий железнодорожного транспорта, принят совместное решение руководства дороги и главы города о замене системы отопления за счёт средств КрЖД. Договор на теплоснабжение и горячее водоснабжение заключен с компанией «Красноярская дирекция по теплоснабжению и водоснабжению». Температурный режим в магистральной сети был в норме.

В 2009 и 2010 годах в доме за счёт муниципальных средств проводился текущий ремонт газопроводов. По результатам технической экспертизы получено заключение, что тре-

– Мой отец, Афанасий Сергеевич Чуприков, 1946 года рождения, окончил Московское железнодорожное училище ЖУЗ в 1963 году. С тех пор и на настоящий момент работает на Московской дороге. По 2010 год был слесарем-бригадиром 6-го разряда по контролю измерительным приборам. В настоящее время после реорганизации продолжает трудиться слесарем-ремонтником в том же подразделении. Имеет более 60 поощрений, неоднократно получал звания «Победитель соцсоревнования» и «Лучший по профессии», награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть», знаком «Ветеран труда». А вот звания «Почётный железнодорожник» так и не удостоился. Разве он не заслужил такого звания?

СВЕТЛАНА ХАРИЧЕВА

Только коллеги по работе могут решить – достоин ли человек отраслевой награды

– Уважаемая Светлана Афанасьевна! Сообщаем вам, что в соответствии с положением о поощрении в ОАО «РЖД» вопрос о награждении работников, в том числе знаком «Почётный железнодорожник», рассматривается по представлению руководства организации, где работает кандидат по награждение, на основании ходатайства трудового коллектива. Предварительно кандидат должен быть награждён именными часами министра путей сообщения или президента ОАО «РЖД» или знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте», как правило, в период трудовой деятельности.

Олег Шунатов,  
заместитель начальника департамента

управления персоналом ОАО «РЖД»

## ИССЛЕДОВАНИЕ

# Рука руку не лечит

## Почему у врачей плохое здоровье

**ЗДОРОВЬЕ ВРАЧЕЙ ХУЖЕ, ЧЕМ САМОЧУВСТВИЕ ИХ ПАЦИЕНТОВ.** Специалисты, вооружённые знаниями о том, как сберечь здоровье, живут в среднем на 15 лет меньше остальных – продолжительность жизни врачей, по данным Всемирной организации здравоохранения, составляет всего 54 года.

В Ростовском государственном медицинском университете провели исследование состояния здоровья и образа жизни врачей. Обследование охватило три тысячи практикующих медиков в возрасте от 26 до 83 лет. На вопросы анонимной анкеты ответили более 2 тыс. специалистов городских больниц, 400 сельских эскулапов и 500 университетских клиницистов. Врачам задавали вопросы, на которые обычно отвечают пациенты: занимаются ли они физкультурой, как питаются, соблюдают ли режим сна и отдыха, каковы их отношения с вредными привычками?

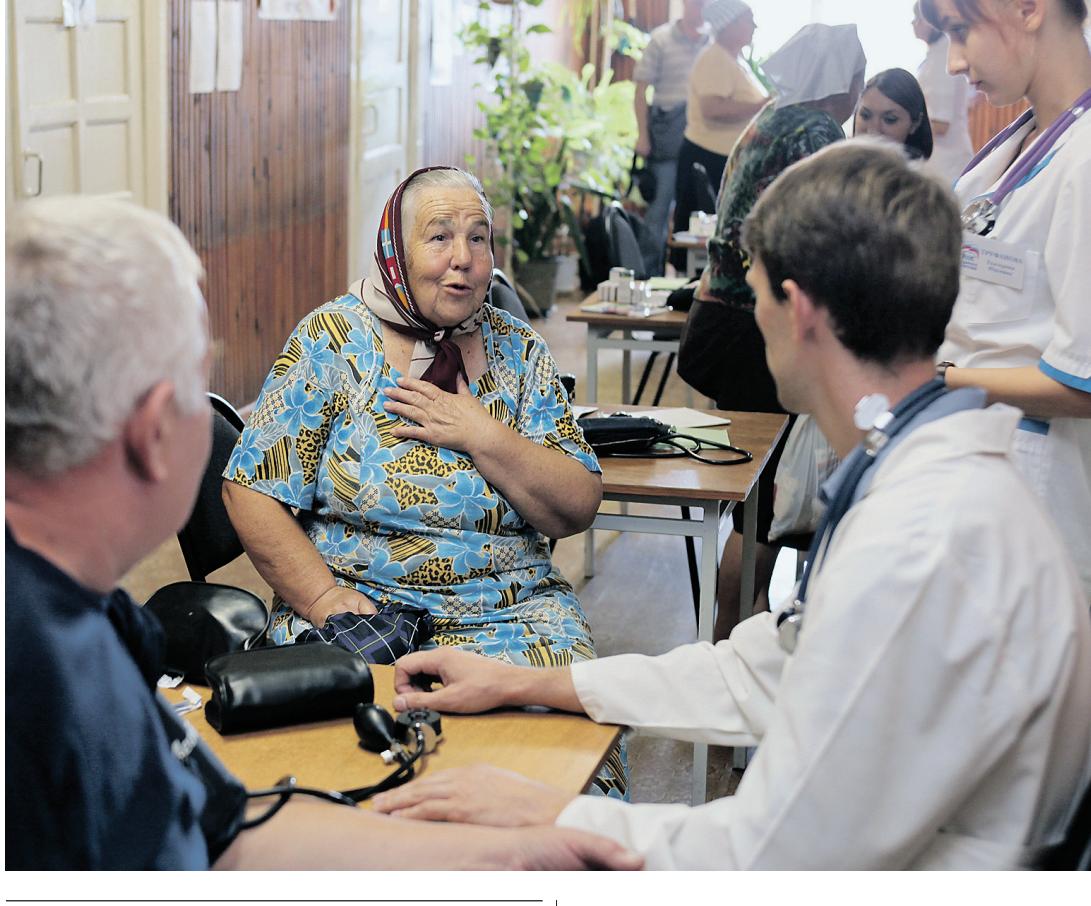
Результаты оказались неутешительными – врачи отодвигают заботу о себе на задний план.

Самые уязвимые – хирурги, реаниматологи и анестезиологи. Но на пределе психических нагрузок работают не только те, кто стоит у операционного стола или выхаживает пациента в реанимационном отделении. Синдром эмоционального выгорания испытывают 63% врачей независимо от специализации. Но стресс хоть и главный, но далеко не единственный враг долгой жизни медицинских работников.

«Мы ожидали, что здорового образа жизни придерживаются не менее 80% врачей», – рассказал вице-президент Российской научного медицинского общества терапевтов Владимир Терентьев. – Но оказалось, что следят за собой лишь 41% медиков». Физкультурой занимаются 6% сельских врачей, 20% городских и четверть университетских клиницистов. Нормальный режим сна и отдыха соблюдают 20% сельских и 29% городских медиков, 39% сотрудников медуниверситетов.

Крайне неблагоприятно обстоят дела и с питанием. Лишний вес наблюдается у 74% сельских эскулапов, 48% городских и 46% университетских сотрудников. А нарушение веса, как известно каждому врачу, сопровождается артериальной гипертонией. Однако люди, у которых аппарат для измерения давления под рукой круглосуточно, не считают необходимым фиксировать свои показатели, хотя прекрасно знают последствия. Каждый четвёртый врач не знает свой уровень холестерина и глюкозы в крови, а ведь сами врачи всё громче говорят об эпидемии хронических неинфекционных заболеваний – ожирении, сахарном диабете, гипертонии, ишемической болезни сердца и мозга. При этом половина городских врачей признались, что снимают стресс при помощи рюмки, и почти треть не пропьет сигарету. Среди сельских медиков эти показатели составили 36 и 34% соответственно.

Медицинская сестра лечебно-диагностического центра отделенческой больницы на станции Киров Наталья Степанова считает, что жаловаться врачам на свои недуги не позволяет престиж профессии, профессиональная мнительность. «Больной врач будет до последнего скрывать своё состояние, чтобы не быть отстранённым от работы. Многие врачи считают, что они незаменимы – и врач идёт на работу с температурой, недомоганием, низким давлением. Такой доктор даже не допускает мысли о том, что ничего страшного не произойдёт, если он возьмёт больничный. Хронические заболевания показывают себя во всей красе, только когда врач выходит на пенсию – и тогда он уже



Букет болезней у врачей нередко такой же «кустистый», что и у пожилых пациентов

не вылезает из медучреждений, но поправить уже ничего нельзя», – рассказывает она.

По мнению главного врача отделенческой больницы на станции Владимир Татьяны Ковлагиной, врачи не следят за здоровьем ничуть не больше, чем остальные граждане нашей страны. «Если, к примеру, мы говорим о том, что врачи мало занимаются физкультурой и спортом, то надо сравнивать с остальными группами граждан – и, как мне кажется, на общем фоне эти показатели будут не такими уж низкими. Мы все одинаково плохо следим за своим здоровьем, в нашей стране это едва ли не национальная традиция – не заботиться о себе. И даже медики не могут её победить. Мы, врачи, можем повлиять

считает, что не занимаются спортом, неважно питаются и много работают медики не от хорошей жизни. «Заработка плата медработников оставляет желать много лучшего, а это определяет и большой объём работы, и посредственный отдых, переработки и стрессы, и попустительство в отношении своего здоровья – всё накладывает свой отпечаток», – считает врач. По её мнению, в особой зоне риска находятся мужчины-врачи. «Мужчинам приходится содержать семью, и на одну ставку ни один мужчина-медик не работает – пропадают с утра до вечера на работе, и здоровья это им явно не прибавляет», – говорит она.

Работать «за себя и за того парня» медиков вынуждает не только маленькая зарплата. «Мало кто может позволить себе работать на одну ставку. Брать лишнюю нагрузку приходится не только чтобы заработать, но и в том числе потому, что не хватает кадров. Все

**Врачи и пациенты одинаково плохо следят за своим здоровьем.**

**В нашей стране это традиция – не заботиться о себе**

только на 10–15% факторов, формирующих здоровье населения. Всё остальное зависит от социальных и экономических условий жизни, поведения самого человека», – считает главврач. По словам Татьяны Ковлагиной, сейчас наблюдается положительная динамика – всё чаще врачи берут в свои профессиональные руки собственное здоровье. «Есть врачи, которые следят за своим здоровьем, заботятся о себе, но есть и те, кто допускает определённые вольности. Есть врачи, которые курят, но есть и те, которые бросают или уже бросили, а есть и те, кто сознательно удероживает себя от того, чтобы начать. Мнение врачей по этому вопросу очень поменялось за последние времена, и это только один аспект», – говорит она.

Заведующий терапевтическим отделением отделенческой больницы на станции Тверь Татьяна Клишева

работают с большой нагрузкой, а от этого страдают и пациенты, и сам доктор», – отмечает Татьяна Ковлагина.

По мнению самих врачей, вклад в ухудшение здоровья медработников вносит и волна негативного общественного мнения о медицине в целом и врачах в частности. «Конечно, не все упреки несправедливы, но когда людям рассказывают только о беспросветных ужасах и пороках медицинской системы, они начинают верить. Обыватель всё принимает за чистую монету, и спокойствия врачам это не прибавляет. Порой просто отпускаются руки», – говорит Татьяна Ковлагина.

Таким образом, опрос показал: для того чтобы сбрасывать здоровье докторов, пациентам тоже надо заботиться о тех, кто заботится о них.

Ирина ЗАВЕРНЯЕВА

## ТАРИФЫ

## Аппетиты растут

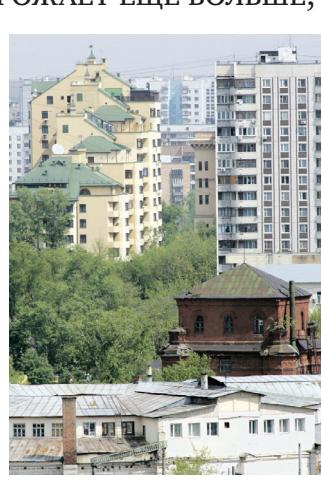
«КОММУНАЛКА» ПОДОРОЖАЕТ ЕЩЁ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ОЖИДАЛОСЬ

Министерство регионального развития обнародовало предельную стоимость услуг ЖКХ до 2014 года.

Минрегион опубликовал проект федеральных стандартов оплаты коммунальных услуг и капремонта многоквартирных домов до 2014 года. Согласно документу, «коммуналка» в следующем году подорожает не на 12%, как предполагалось ранее, а на 18%. Если в 2011 году по федеральным стандартам максимальная сумма ежемесячной платы за содержание жилого помещения и услуги ЖКХ составляла 81,2 руб. за квадратный метр общей площади жилья, то в 2012 году она повысится до 96,6 руб. В последние годы рост будет не таким ощущимым: в 2013 году – до 103,8 руб. (на 7%), в 2014-м – до 110,7 руб. (на 6,6%).

Другое дело, что федеральные стандарты меняются каждый год. И если в прошлом году предполагалось, что «коммуналка» в 2012 году будет стоить 88,3 руб. за квадратный метр, то сейчас прогнозы уже менее оптимистичны.

По регионам самая высокая предельная стоимость услуг ЖКХ в 2012 году установлена для Дальневосточного федерального округа (Чукотка – 457,2 руб. за квадратный метр,



Камчатский край – 349,3 руб., Магаданская область – 248,2 руб.). В Центральном федеральном округе лидируют Москва (139,9 руб.) и Московская область (119,8 руб.).

Что касается стоимости капитального ремонта жилья, то её повышение совпадает с прогнозами прошлых лет. Если в 2011 году сумма расходов на капремонт многоквартирных домов в целом по России составила 5,6 руб. за квадратный метр, то в 2012-м будет уже 6 руб., в 2013-м – 6,5 руб., в 2014-м – 6,9 руб. на квадратный метр общей площади жилья в месяц. Как заявили в Минрегионе, федеральные стандарты рассчитываются исходя из сложившейся в среднем по России стоимости услуг ЖКХ по состоянию на 1 января

2011 года, «а также индексов роста платных услуг населению на 2011 год и на 2012–2014 годы». Верхняя планка роста квартплаты появилась в прошлом году после резкого скачка коммунальных тарифов – 50–80%.

Между тем сопредседатель Союза потребителей России Анатолий Голов заявил «Гудку», что повышение расценок на услуги ЖКХ не должно превышать уровень инфляции (5–6% на 2012 год), а у нас стоимость «коммуналки», наоборот, только разгоняет инфляцию. «Даже предыдущий прогноз по увеличению платежей на 12% возмутил большинство граждан, так как он в два раза превосходит уровень инфляции, но чиновники этого показалось мало, и они хотят довести увеличение до трёх раз, – сказал Анатолий Голов.

– Вместо того чтобы контролировать деятельность монополистов и их расходы, власти предпочитают выкачивать всё больше денег из потребителей».

По словам эксперта, несмотря на то, что государство регулирует стоимость «коммуналки», она почему-то растёт быстрее цен на остальные товары и услуги. «Это говорит о бесконтрольном расходе средств потребителей», – утверждает Анатолий Голов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

## ПОТРЕБИТЕЛЬ

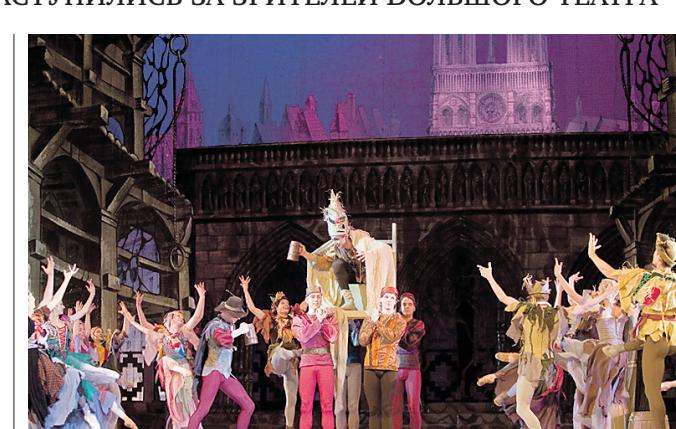
## Кресло-невидимка

ПРАВОЗАЩИТНИКИ ЗАСТУПИЛИСЬ ЗА ЗРИТЕЛЕЙ БОЛЬШОГО ТЕАТРА

Общество защиты прав потребителей (ОЗПП) подало в суд на Большой театр за плохую видимость на Новой сцене.

Тяжбу с театром правозащитники начали из-за жалобы зрительницы. Женщина приобрела билеты на спектакль «Эсмеральда» по 340 руб. каждый, однако приобщиться к искусству в полной мере не смогла, так как с её места сцена была практически не видна. «Если сесть на кончик кресла, скрутиться в три погибели, убрав ноги вбок, можно наблюдать лишь правую половину сцены», – написала она.

Юристы ОЗПП провели проверку по жалобе и обнаружили, что с некоторых мест Новой сцены в Большом театре действительно видно на 10–15%. «С некоторых крайних мест бельэтажа сцена не видна совсем, – отметили в организации. – С правой стороны бельэтажа нельзя увидеть субтитры, из-за чего иностранные зрители лишены возможности понять, что происходит на сцене. Потребители, приобретая билеты и надеясь насладиться представлением, видят лишь небольшую часть спектакля. Всё остальное время они за свои деньги любуются огромной люстрой, висящей над зрительным залом».



Не каждому зрителю театра дано видеть спектакль во всей красе

При этом зрителей о невозможности полноценно наблюдать за действием не информируют, а это нарушение ст. 10 закона «О защите прав потребителей», обязывающей давать исчерпывающую информацию об услуге. В ОЗПП считают, что предупреждение «места неудобные» информированием считать нельзя, так как театр не расшифровывает, в чём именно состоит «неудобство» – об этом граждане узнают уже после начала спектакля.

ОЗПП просит суд признать действия Большого театра противоправными в отношении неопределённого круга потребителей и обязать ответчика прекратить эту практику.

В случае удовлетворения иска будет создан прецедент, ведь

## 1941

## Готов к любому рейсу

Мой паровоз и бригада готовы к любому рейсу. Я машинист. Мне страна доверяет водить поезда. И

ещё

быстро

акуратнее, чем

прежде

будут

доставлять

маршруты

груженые

углем, металлом,

и

так

и

всё

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

и

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Разгром Японии

Мужская сборная России по волейболу успешно выступает на групповом этапе Мировой лиги. Недавно назад наши волейболисты в Сургуте уверенно переиграли в двух матчах команду Болгарии – 3:0, 3:0. На этот раз в том же Сургуте на спортивной арене «Энергетик» команда Владимира Алексея противостояла сборной Японии. Наши волейболисты, которые уверенно лидируют в своей группе, не сбили обороты, тем более что на матчи нашей команды против японцев собралось почти 6000 зрителей. И в первом, и во втором матче сборная России владела преимуществом и в итоге добилась уверенной победы – 3:0.

При этом стоит отметить, что сейчас наша команда играет далеко не в оптимальном составе – из-за травм не выходят на площадку блокирующий Дмитрий Мусэрский



Такой мощный блок, выставляемый российскими волейболистами, оказался непривычным для японской сборной

из «Локомотива-Белогорье» и связующий Сергей Гранкин. Впрочем, последнего уверенно заменил его коллега по амплуа из новосибирского «Локомотива» Александр Бутко, который в первом матче против японцев не только ассистировал партнёрам, но и сам дважды удачно завершил атаки команды. Здорово отыграли эту встречу и представители «Локомотива-Белогорье» – капитан сборной Тарас Хтей и Дмитрий Ильиних, набравшие каждый по десять очков. Главный же тренер сборной Японии Тацуя Уета высоко оценил игру блокирующего Александра Волкова: «Волков доставил нашей команде массу проблем», – отметил Уета. – Мы вроде бы неплохо сыграли на приёме и в атаке, но этого не хватило, чтобы сдержать соперника. Сборная России вообще оставляет сильное впечатление – команда за восемь матчей проиграла только один сет. А это о многом говорит». Благодаря победе над Японией россияне вышли в финальную часть Мировой лиги.

## Золотые традиции

Муса Могушков стал победителем турнира Большого шлема по дзюдо. В категории до 66 кг Могушков одержал победы над турком Явузом Яралы, канадцем Сашей Мехмедовичем, бразильцем Алексисом Помбо да Сильвой, японцем Масаси Эбунимой. В финальной схватке россиянин одолел чемпиона Европы, вице-чемпиона мира испанца Суяга Уриарте. Испанский борец за всё время поединка так и не сумел провести ни одного результативного действия. Могушков же за полминуты до истечения основного времени схватки благодаря удачной атаке добился досрочной победы. Стоит отметить, что третий год подряд «золото» бразильского этапа Большого шлема в категории 66 кг достаётся российским спортсменам. В предыдущие годы две победы подряд на турнире в Рио одержал наш Алим Гаданов. Что до нынешних соревнований, то медаль Могушкова стала для сборной России не единственной. В категории до 73 кг бронзовую награду выиграл Мурат Кодзоков.

## Кроссовки на продажу

Задачник клуба Национальной баскетбольной ассоциации «Даллас Маверикс» Джейсон Терри выставил на продажу свои кроссовки с автографом. Эта пара спортивной обуви примечательна тем, что именно в ней Терри играл в финале плей-офф НБА-2011, где «Даллас» одолел в шести матчах «Майами» и впервые в своей 31-летней истории завоевал чемпионское звание. Терри утверждает, что ему жаль расставаться с кроссовками, которые принесли ему удачу. Но он решился на этот шаг ради благого дела – деньги, вырученные от продажи, пойдут на организацию детских спортивных лагерей. «Представители Reebok попросили меня помочь, и я решился на этот шаг, – рассказал Терри. – Конечно, мне немного жаль, ведь хочется сохранить памятные тебе вещи. Но носки, повязки, напульсники, в которых я играл в финале, остались у меня. Так что всё нормально».

Подготовил Роман Вишнёв

## САМБО

# Бросок к золоту

## БРАТЬЯ ДМИТРИЙ и Виталий Минаковы стали победителями этапа Кубка мира в своих весовых категориях



## ЛЁГКАЯ АТЛЕТИКА

## Уверенно первые

СБОРНАЯ РОССИИ ВЫИГРАЛА КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

Наша команда отстояла титул чемпионов Европы, набрав 385 очков и опередив занявшую второе место команду Германии на 53,5 очка. В борьбе за третье место сборная Украины опередила команду Великобритании.

За два дня турнира наши спортсмены заняли 9 первых, 12 вторых и 4 третьих места. С самого начала чемпионата наши легкоатлеты уверенно вышли в лидеры: уже после первого соревновательного дня сборная России опережала шедших вторыми немцев на 30 очков и фактически гарантировала себе победу.

Весомый вклад в успех команды внесли представительницы Центрального спортивного клуба «Локомотив». Екатерина Мартынова финишировала второй на дистанции 1500 м, принесла в копилку сборной 11 очков. Буквально на последних метрах Екатерину обошла англичанка Шарлен Томас. Третьей стала лидер европейского сезона украинка Анна Мищенко. Также второе место на дистанции 5000 м заняла ещё одна представительница ЦСК «Локомотив» Елена Задорожная. Она уступила лишь Дорорес Чеки из Испании.

Стоит особо отметить победу Марии Савиновой на дистанции 800 м. Наша спортсменка на секунду опередила финишировавшую второй англичанку Дженнифер Медоуз, а лидера европейского сезона украинку Лилию Лобанову – и того больше.

– Я полностью контролировала ход забега, – рассказала Савинова. – Особое внимание уделила украинке Лилии Лобановой, так как она имеет высокий результат. Теперь буду готовиться к чемпионату мира. Там борьба будет жестче, и так просто мне на финише никто не уступит.

Приятный сюрприз преподнёс Максим Дылдин, ставший первым в беге на 400 м. Побед добились и Александр Меньков (прыжки в длину), Олеся Сырева (бег 3000 м) и Гульнара Галкина (бег 3000 м с препятствиями). Татьяна Дектряёва (бег 100 м), Дарья Клишина (прыжки в длину). Первое место заняли мужская и женская эстафетные команды в беге 4х400 м.

Виктор Романов

## ТЕННИС

## Англия ждёт

В Лондоне стартовал очередной Уимблдонский турнир

В борьбу за один из самых престижных трофеев мирового тенниса вступили и наши теннисисты – 15 женщин и 6 мужчин.

Клубника со сливками для зрителей, представители английского королевского двора на трибунах, неповторимая аура стадиона – Всемирного клуба лаунтенниса и крокета – всё это создаёт особую атмосферу. И ещё – травяное покрытие, на котором играть очень и очень непросто.

Из российских теннисистов победить на Уимблдоне в одиночном разряде сумела только Мария Шарапова, выигравшая титул в 2006 году. Мария и на этот раз считается одной из главных претенденток на победу. Она в хорошей форме, недавно дошла до полуфинала Открытого чемпионата Франции, да и вообще стиль её игры – мощный, атакующий – как нельзя лучше подходит для травяного покрытия.

Наверняка поборется за победу и Вера Звонарева, которая «посеяла» под вторым номером. В прошлом году Вера дошла до финала и сейчас не прочь выиграть. Тем более что на днях Звонарева по ходу турнира в английском Истборне, который также проходил на траве, обыграла свою прошлогоднюю обидчицу по финалу Уимблдона американку Серену Уильямс, доказав, что сама она находится в хорошей форме.

В мужской части турнира шансы на успешное выступление российских теннисистов невелики. Михаил Южный и Николай Давыденко давно уже не показывают стабильной игры. Правда, на днях седьмой в карьере титул выиграл Дмитрий Турсунов. И победил он как раз на траве. И наверняка он и на Уимблдоне постарается преподнести сюрприз.

Роман Вишнёв

### В спортивной школе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, и среди них немало девочек

Золотая медаль этапа Кубка мира по самбо – первая награда высшей пробы в карьере представителя «Локомотив» Дмитрия Минакова

Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Дмитрий Минаков выиграл во Владивостоке четвёртый этап Кубка мира (до 100 кг). Его старший брат – трёхкратный чемпион мира Виталий Минаков – добыл на этом турнире «золото» в супертяжёлой категории. О цене завоёванной награды и о своих будущих планах младший представитель борцовской династии из Брянска рассказал «Гудку».

– Для меня это самая большая победа в карьере. До этого на этапах Кубка мира я был серебряным призёром. Во Владивостоке же мне удалось одолеть в финале своего давнего соперника – земляка Артёма Осипенко, которого прежде никогда не побеждал. Сделать это мне удалось в самом конце финальной схватки результативным броском через грудь. Он оценивается в два балла. Общий счёт встречи – 3:1. А впереди ещё два этапа Кубка мира. Ближайший в начале июля пройдёт в столице Венесуэлы – Каракасе. Время и место заключительного, шестого этапа пока неизвестно. Поставил задачу победить или стать призёром по итогам общего зачёта Кубка. В этом случае мне будет присвоено звание мастера спорта международного класса.

– Какие ещё старты предстоит в текущем сезоне?

– Каждый последующий после Кубка мира месяц – новый турнир. В сентябре – абсолютный чемпионат России, в октябре – именной турнир Аслаканова, Кубок России, где я попытается отобраться на этапы Кубка мира – 2011 (ноябрь). И

зоштальский чемпионат страны (декабрь). На этих соревнованиях как минимум я также хочу быть в призах.

– Как готовится самбист к соревнованиям, из каких занятий состоит его тренировки?

– Самбо требует универсальных качеств: надо хорошо двигаться на ковре, владеть высокой координацией, быстрой реакцией, гибкостью и мысли, и тела. Поэтому тренировки у нас комплексные. Они включают не только отработку борцовских приёмов, но и легкотяжёлые кросссы, игровые виды спорта – волейбол, футбол, баскетбол. И конечно же, занятия

– Ни разу. Однажды такая возможность была, но я от встречи отказался, уважая брата. После чего Виталий «автоматом» вышел в финал, а затем в очередной раз стал чемпионом страны.

– К условиям тренировок в Брянске у вас есть претензии?

– Нет, зал борьбы в СК «Локомотив» очень удобен: можно заниматься не только самбо, но и тяжёлой атлетикой, бегать кросссы. Для полного комфорта не хватает, пожалуй, только хорошей сауны. Но и её появление, думаю, это вопрос ближайшего времени.

– Насколько охотно в ваш вид спорта идут сегодня дети?

– В спортивной школе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, и среди них немало девочек

– В спортивной школе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, и среди них немало девочек

– В спортивной школе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, и среди них немало девочек

– В спортивной школе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, и среди них немало девочек

– В спор