

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

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

21 июня 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 104 (24824)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152695
газета	1917 года	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 металл 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 металл 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 компании, связанный с ошибкой в прогнозах цен в 2010 году, то тариф на перевозки нужно было бы поднять дополнительно 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 инвестиционная программа РЖД, очищенная от инфляции. Минэкономразвития ошибается в прогнозах регулярно и совсем не в пользу компании. 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 теплоте 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 движженцев, локомотивщиков и других оперативных работников. Безупречно отработал горючий комплекс. В эти сутки мы минимизировали количество предоставленных технологических «окон», а соседние дороги обеспечили беспрепятственный приём поездов.

Это реальное свидетельство выполнения поставленной недели президентом ОАО «РЖД» задачи – стабилизировать эксплуатационную работу и поездную обстановку 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 ощутимый 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 суточной нормой?

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

БЕСЕДОВАЛ
Николай ПОРЕЦКИЙ

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Закон контрейлера

Новые виды перевозок требуют новых нормативных актов



PHOTOS PROTO

ОАО «РЖД» совместно с Гильдией экспедиторов России и рядом крупнейших российских компаний – операторов подвижного состава представили в Госдуме предложения о правовом оформлении статуса контейнерного поезда и контрейлерных перевозок.

Вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев в ходе состоявшегося в Госдуме расширенного заседания комитета по транспорту «О развитии контейнерных и контрейлерных перевозок» заявил, что в России достаточно предпосылок для массового использования перевозок грузовиков по железным дорогам. Необходимость внедрения контрейлерных технологий диктуют значительная протяжённость маршрутов перевозки, сложные климатические условия, реформирование таможенной деятельности.

«Развитию контрейлерного бизнеса способствуют сезонные ограничения движения автотранспорта в ряде регионов, тенденции ужесточения законодательных норм в сфере безопасности дорожного движения, касающихся прежде всего контроля времени нахождения водителя за рулём, экологии», – подчеркнул он.

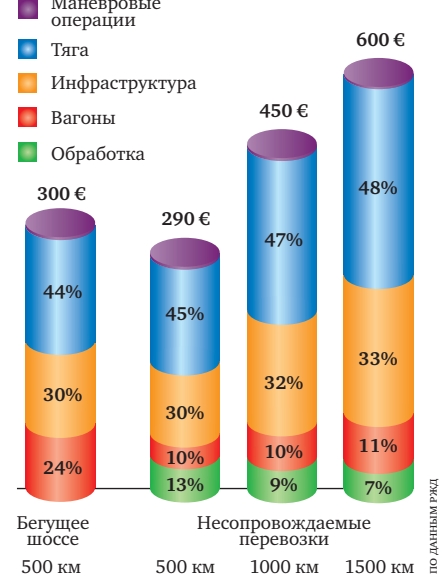
Начальник службы развития терминалов Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» Андрей Кряжев добавил ещё не-

Развитие контрейлерных 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 контрейлерных перевозок в ЕС



ПО ДАННЫМ РЖД

«Можно сделать вывод о потенциальном количестве транспортных средств, составляющих целевую аудиторию для контрейлерных перевозок во внутреннем сообщении в диапазоне 700–850 тыс. единиц, или 19,2–21,6 млн единиц в год, – отметил Андрей Кряжев. – Но потребуются 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 контрейлерных перевозок.

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

> Окончание | 2

СОВЕЩАНИЕ

Вынужденный баланс

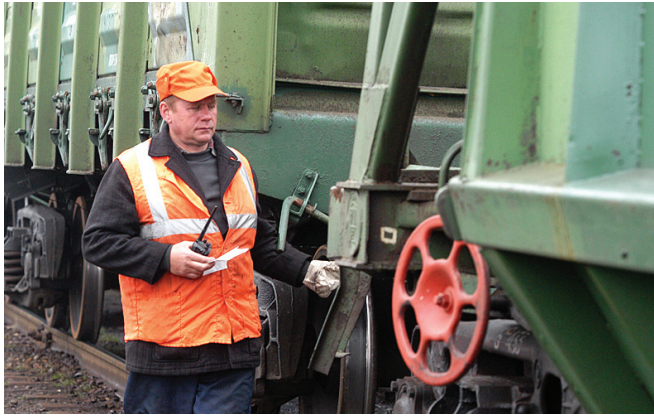
Дефицит подвижного состава заставляет перераспределять потоки парка

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

Часть вагонов, предназначенных 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 низкостоймостным грузам выполнялись не полностью.

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



PHOTOS PROTO

Часть вагонов пришлось перенаправить под погрузку щебня

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

Кроме того, дефицит парка проявляется из-за увеличения

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 наступило 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 Исайкин 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 АГЕНСТВ

ВЕРА ДЕРЖАВИНА

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 ведётся 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 счёт банков стран – участниц проекта, а часть – позаймствовать в международных и региональных финансовых институтах. Проект «Север – Юг» включает строительство железнодорожного перехода от азербайджанской Астары до одноимённого населённого 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 посёлков. 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 дальнейшем 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 дальнейшем 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 щебёночного завода (Приморье) в адрес строительного-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, исключаящими растекания мазута. На реализации 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



ФОТО: ЯНИК КАЗАРЯН

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 Тагик Мовисян, «во всём мире расчётной валютой в работе железных дорог является швейцарский франк, и у нас расчёт также производится в них, а затем по курсу переводится на драмы. Франк по сравнению с прошлым годом подорожал на 25,9%. Мы были вынуждены изменить тарифную политику, чтобы обеспечить некоторое снижение цен в июне и сентябре по сравнению с теми ценами, которые будут в июле и августе», – сказал он.

В Министерстве транспорта Армении не смогли пояснить, почему для расчёта тарифа для внутренних пассажирских перевозок применяется курс швейцарского франка. По словам пресс-секретаря ведомства Сусанны Тоноян, этот вопрос находится в ведении ЮКЖД.

ЮКЖД аргументирует подорожание билетов улучшением уровня сервиса

«По грузовым тарифам есть отдельное соглашение, они согласовываются на ежегодной тарифной конференции. Что касается пассажирских перевозок, то здесь тарифы напрямую зависят от швейцарского франка, влияние которого распространяется и 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 ещё на 10%, таким образом за полугодие рост тарифов составит 35%. В ЮКЖД повышение тарифов считают оправданным.

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

тизировали 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 ведём активную работу по повышению скоростей», – добавил господин Давтян.

По мнению председателя исполкома Координационного транспортного совещания государств – 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



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЖИН

На Западно-Сибирской дороге подвели итоги первой декады месячника по безопасности движения 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 распоряжения руководства Центральной дирекции инфраструктуры. «Одной из задач является определение лучших переездов, которые надо будет взять за образец и на них равняться», – пояснил он. К месячнику железнодорожники готовились основательно. В адрес глав администраций Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края направили письма с просьбой об оказании

На переездах нарушать правила движения особенно опасно

информационной и рекламной поддержки намеченных мероприятий. К участию были также приглашены представители Минтранса, УГИБДД, 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 – главных инженеров 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 молодёжной 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 сейчас, когда компания нацелена на производство качественного

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Закон контейлера

> НАЧАЛО | 1

«Необходимо обратить внимание правительства на целесообразность разработки и внесения в Думу законопроекта о внесении изменений в Устав железнодорожного транспорта, вводящих в данный закон раздел, посвящённый транспортно-экспедиционному обслуживанию железнодорожных перевозок, а также контейнерным и контейнерным перевозкам, – отметил он. – Следует рекомендовать парламенту страны после внесения проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» при последующей доработке внести в него понятия «контейлер», «контейлерная перевозка».

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер заявил «Гудку», что необходимо выделить контейнерные перевозки по тарификации и условиям доставки. Их правовое оформление в качестве отдельного вида транспортного бизнеса не только снизит транспортные издержки грузовладельцев, но и разгрузит автомобильную инфраструктуру и улучшит экологическую ситуацию.

«Важно продолжить создание и развитие имеющихся про-

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 Резвов по итогам совещания заявил «Гудку», что следует внести в транспортное законодательство и определение нормативного статуса контейнерного поезда. Требуется принятие правил организации контейнерных поездов, уже разработанных ОАО «РЖД» и направленных компаний в Минтранс. Следует обозначить, что контейнерный поезд – это отдельная технологическая единица в перевозочном процессе, характеризующаяся определённым объёмом единиц подвижного состава, направлением движения, технологическими условиями перевозки, нормативами прохождения контроля государственных органов.

Леонид Григорьев

ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТОВ

Направления	Расстояние, км	Остановки
I очередь		
С.-Петербург – Красноярск	5243	Великие Луки – Москва – Н. Новгород – Казань – Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск
Новосибирск – Уссурийск	2720	Тулун – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Сковородино – Хабаровск
Новосибирск – Николаев	4149	Омск – Тюмень – Екатеринбург – Уфа – Самара – Саратов – Волгоград – Лихая – Донецк
С.-Петербург – Сочи	2717	Великие Луки – Москва – Рязск – Лихая – Краснодар
Москва – Вена	2323	Брянск – Киев – Мукачево – Братислава
С.-Петербург – Крымск	2534	Москва
Москва – Хельсинки	1069	С.-Петербург
Белый Раст – Кашира	169	Люблино (экспресс-маршрут)
Электротгорск – Дровнино	244	Перово (экспресс-маршрут)
II очередь		
Брест – Екатеринбург	3154	Минск – Гомель – Брянск – Москва – Н. Новгород – Казань – Екатеринбург
С.-Петербург – Достык	5725	Великие Луки – Москва – Рязск – Самара – Уфа – Астана – Балхаш – Достык
Славков – Достык	6382	Славков – Киев – Харьков – Лихая – Волгоград – Астрахань – Кандагач – Кызылорда – Чимкент – Алма-Ата
Новосибирск – Забайкальск	3456	Красноярск – Тулун – Иркутск – Улан-Удэ – Чита
Мурманск – Астара	4873	С.-Петербург – Великие Луки – Москва – Рязск – Лихая – Волгоград – Астрахань – Артезиан – Баку
Крымск – Сургут	3766	Лихая – Волгоград – Саратов – Самара – Уфа – Екатеринбург – Тюмень
Москва – Калининград	1374	Великие Луки – Молодечно – Вильнюс – Калининград
Москва – Тюмень	2175	Ярославль – Киров – Пермь – Екатеринбург
Москва – Славков	1913	Киев

Руководителей научили корпоративным компетенциям

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 Тишуков.

Руководители реорганизуемой отрасли должны обладать

на практике. По словам замначальника вагонного эксплуатационного депо Дёма 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 задачи, применял жёсткие административные рычаги. «Нас научили любое задание выполнять, взаимодействуя с коллективом, уметь

Современным руководителям

необходимо решать не только

чисто технические задачи

не только навыками корпоративного управления, но и умением взаимодействовать со смежными хозяйствами, обеспечивающими целостность формирования транспортной услуги. «Для этого использовались формы и методы проведения занятий: лекции, тренинги, деловые и командообразующие игры, ролевое моделирование», – пояснила директор УМЦ ЖДТ (Самара) Наталья Шеколдина.

Слушатели курсов уже приобретают полученные навыки

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

По окончании курсов каждому слушателю дали рекомендацию по дальнейшему развитию корпоративных компетенций уже непосредственно в практической деятельности.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» Самара

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 прошедшей 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 линию выехал 101 из 292 городских трамваев, среди автобусов на маршруты вышли только 96 из 746 единиц техники. Помимо того что не работала железная дорога и городской 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 Помажбик.

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 напряжённость 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 займёт несколько дней, а возможно, и недель. 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 поезд 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 железных помощников, объективный ресурс их безотказной работы на определённый срок вперёд. Особенно это важно для путейцев в летнюю страду, когда от эффективного использования «окоп» во многом зависит перевозочный 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 больные 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 обследованию подвергались все системы и узлы машины.

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



ФОТО: ИРИНА АЛЕКСАНДРОВА

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 проверяем 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 спектрографом 480 узлов, и в 38% из них зафиксировано критическое превышение металлов износа. Проверились 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 существенно случается, когда «капиталит» тот же двигатель. А это экономия во времени, снижение простоев 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 случилось.

«Во многом это заслуга умных приборов, которые обнаруживают даже невидимые глазу разрушения. Нам оставалось 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: ТАМБЕ ГОРБАТЯКО

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.

Касс 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 поспать подольше, выбирает места из верхних и боковых полок. К примеру, вчера к полудню почти на все поезда южного направления в плацкартных вагонах остались только верхние и боковые. «Но если вы при-

По всей России купить билет в поезд дальнего следования можно без затруднений

дёте 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 удаётся купить, даже в один отсек. «Порядок, поедем все вместе», –

сообщает она подошедшему пареньку, пересчитывая паспорт.

Прямо передо мной стоит старушка. – Внучка купила мне путёвку в Гагры. Туда-то самолётом, а обратно поездом – в Москву к родственникам заеду, – объясняет собеседница, – решила билет заранее купить, да второй раз отстаиваю очередь.

Она объясняет, что ответственно поехала к восьми. «Но по нашему времени, а не по московскому. Вот и ждала».

Челябинск, Евгения Мусихина

Работают 18 касс. «До Туапсе два, нижние места, купе», – кассир Ольга Герасимова принимает у меня заказ. Любопытствую дальше:

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

– А можно ли уехать 2 июля в Кисловодск? – меняю решение. Кассир не проявила 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 окошек не более трёх человек.

– Благодарная какая! Ни ругани, ни давки, – говорит бабуса, которой нужно купить билет на 23 июня до Нижнеудинска.

– Вон рядом окошко – вообще никого, – подлетает к ней заведующая кассами Наталья Парахонько.

«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, Болшево, Александров – установлена система оповещения пассажиров.

На платформах развешены 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 плазменные экраны с той же информацией.

Кроме того, эти сведения можно ещё и услышать по громкоговорящей связи.

«Причём говорит не человек, а синтезатор речи. Мы можем настроить его на мужской или женский голос, который сообщит любые объявления. Например, просьбы не ходить по путям», – говорит разработчик системы, инженер МЖД Алексей Архаров.

В этом, по его мнению, большой плюс системы. «Человека надо контролировать, чтобы он говорил вовремя. Искусственный голос надёжнее», – считает Алексей Архаров.

Удобно и комфортно будет отправляться в путь с пригородных платформ МЖД и ино-



ФОТО: СЕРГЕЙ КАШИН

Пассажиру не придётся искать книжку с расписанием электричек: все сведения ему предоставит новая система оповещения

странным пассажирам. Ведь впервые в навигации использован и английский язык.

Есть на платформах ещё и цветковые изменения. Название станции и указатели теперь написаны красными буквами на белом фоне. «Раньше каждое направление МЖД красилось строго в определённую цветовую гамму, теперь будем уходить от этих стандартов», – сказал Алексей Архаров.

Одновременно на этих же станциях впервые смонтирована система видеонаблюдения для машинистов за посадкой и

высадкой пассажиров. На всех платформах оборудуемых станций перед кабиной машиниста установлен экран, разделённый на четыре части. На них машинист видит весь состав, всех пассажиров и контролирует посадку-высадку даже на искривлённых платформах.

В планах МЖД оборудовать системой оповещения и видеонаблюдения все станции ярославского направления от Москвы-пассажирской-Ярославской до Александрова.

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА
Москва

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 – путейцы. 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 вручну 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, электромонтёр одной из дистанций электроснабжения обратился к трудовику с просьбой объяснить, почему снизился уровень его зарплаты по сравнению с прошедшими месяцами, и предоставил один расчётный листок, другие затерял. Инженер по труду вошёл 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 вручну, – рассказывает бригадир промывки пункта подготовки вагонов Иловля Пётр Кияков. – Вписывали ручкой ФИО, должность, считали ночные часы, командировочные, больничные, праздничные, высчитывали свою переработку. Потом в контору

дастельством. «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 провести 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

Кадры

Штаты тают

Готовить персонал для поездов нового типа всё сложнее



С развитием в России высокоскоростного движения необходимо готовить персонал, способный работать на поездах нового поколения.

Все машинисты поездов «Сапан» и «Аллегро» проходят специальную подготовку. Изначально на переобучение брали машинистов ЭР200 не ниже 1–2-го классов и отправляли в Германию, где они проходили и теорию, и практику. Так РЖД подготовили 70 машинистов.

По словам замначальника по кадрам и социальным вопросам Северо-Западной дирекции скоростного сообщения Михаила Комулайнена, сейчас локомотивные бригады учатся управлять скоростным поездом в России в Центре подготовки персонала по обслуживанию высокоскоростных поездов. Однако одного центра недостаточно для того, чтобы подготовить весь штат. «Этот ресурс уже иссякает, действующих работников РЖД – машинистов, слесарей и проводников – негде больше брать в Санкт-Петербургском узле, по крохам вытаскиваем, – посетовал Михаил Комулайнен. – При этом уже в конце 2012 года на испытания в Петербург придёт первый поезд «Ласточка».

По его словам, сложности возникнут и с подготовкой техперсонала для работы на высокоскоростных поездах на Олимпиаде. Планируется, что её будут обслуживать 54 поезда

Уже сейчас скоростные машинисты на вес золота

что наша страна приобретает поезда различных производителей, у которых принципиально разные конструкции», – отметил начальник Центра подготовки персонала по обслуживанию высокоскоростных поездов Алексей Ширяев. По его словам, в ближайшие пять лет на этой специализации надо будет изучать минимум четыре типа подвижного состава. «Поэтому с точки зрения учебного процесса открывать такую дисциплину придётся. Потому что в штатную специальность «электрический транспорт» вряд ли удастся всё это втиснуть», – убеждён он.

Теоретически руководители не против этого, но на практике возникает масса проблем. Например, техникумам нужна материальная база по тому же скоростному подвижному составу. Как пояснила директор Волгоградского железнодорожного техникума Раиса Дмитриева, в существующей нормативной базе есть сложности при передаче государственным федеральным учреждениям оборудования от РЖД. Например, при передаче техникуму старого локомотива образовательное учреждение автоматически облагается подоходным налогом. Поэтому, прежде чем открывать специализацию, нужен заказ от РЖД. «Мы сможем дать теоретические знания. Но

Обучать проводников для высокоскоростных поездов необходимо как минимум четыре года

«Ласточка». «Уже сейчас нужно

понимать, что через три года мы должны получить первых специалистов, которые будут обслуживать Олимпиаду», – сказал Михаил Комулайнен. Основной костяк будут 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 Комулайнен.

Дирекции скоростных перевозок нужны и проводники. Трёхмесячных курсов переподготовки, даже если их проходит уже действующие проводники, недостаточно, чтобы соответствовать уровню сервиса в скоростных поездах. «Даже 3–4-й разряды проводника не дают достаточных знаний. В прошлом году при подготовке проводников пассажирских вагонов с нуля мы столкнулись с проблемой. Люди молодые, амбициозные, но они не понимают, что такое дисциплина и безопасность. Обучать проводников для высокоскоростных поездов необходимо как минимум четыре года на базе техникума. Нужны квалифицированные, взрослые люди», – считает Михаил Комулайнен.

Железнодорожники предложили директорам техникумов открыть специализации по подготовке персонала для обслуживания скоростных поездов.

«Если бы вопрос касался только «Сапсана», то отдельная специализация, может быть, была бы и не нужна. Но развитие идёт по такому пути,

где проходить практику?» – задаётся вопросом она. Помощь с материальным оснащением железнодорожники пообещали через учебные центры.

Вместе с тем, по словам директоров техникумов, сегодня в России нет ни одного учебника по скоростному подвижному составу. Необходимый материал для выпуска учебника готовы предоставить опять же железнодорожники. Но возникла следующая проблема: кто будет учить детей? Ведь педагогов соответствующей квалификации гораздо меньше, чем нужно. «Это, безусловно, потребует повышения квалификации или в России, или за границей», – убеждён директор Владикавказского железнодорожного техникума Мурзабек Чеджемов. Таким образом, например, поступили в Санкт-Петербургском железнодорожном техникуме. Там четверо преподавателей прошли обучение в фирме Siemens.

В свою очередь, Алексей Ширяев предложил отправлять одарённых выпускников в аспирантуру. Работники центра готовы помочь аспирантам с консультациями в технических вопросах. В любом случае к тому моменту, когда первые выпускники новой специальности окончат обучение, а это произойдёт не раньше чем через 4–5 лет, Россия будет вовсю готовиться к приёму чемпионата мира по футболу. Сего проведение планируется открытие и новых скоростных маршрутов.

Яна Позолотчикова,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург



Разбор

Внимание технологиям

Упущения и нарушения приводят к поражениям

Крушение грузового поезда 27 мая на перегоне Камышет – Ук ВСЖД произошло по вине работников путевого хозяйства.

К такому выводу пришли руководители компании и дороги в ходе разбора обстоятельств и причин крушения, который провёл на прошедшей неделе первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Как уже сообщал «Гудок», в результате крушения с рельсов сошли 25 вагонов, начиная с 13-го вагона с головы состава, были повреждены 450 м чётного и 500 м нечётного пути, сбито две опоры контактной сети. Движение на данном участке было полностью восстановлено только на следующий день.

В ходе разбора помимо непосредственных обстоятельств схода был выявлен ряд технологических нарушений, которые необходимо устранить и не допускать впредь.

Крушение произошло в кривой малого радиуса, на участке пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем и боковым износом рельсов по причине раскантовки левой упорной нити рельсовой колеи.

К такой ситуации привела совокупность целого ряда упу-



Необходимо провести внеплановую инвентаризацию кривых

щений. А именно рельсы со сверхнормативным боковым износом, подлежащие замене в первоочередном порядке, не изымались из пути.

Не были выполнены мероприятия по установке усиленного промежуточного скрепления, в результате чего путь с начала года на месте крушения перешивался 7 раз.

Перешивку пути проводили с нарушением технологии работ.

В результате, как отметил в ходе разбора начальник департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Андрей Волков, путевые работы не привели к стабилизации ширины колеи, а только ослабили состояние пути.

Необходимо провести внеплановую инвентаризацию кривых, прежде всего малого радиуса, по результатам которой определить объём работ по усилению пути и составить график их выполнения.

Департаментом безопасности движения было предложено провести на всех железных дорогах техническое обучение и практические занятия с работниками дистанций пути

ФОТО: АНТОН ПИЛИП

Олег Сертенько

ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ

Холдинги не слушаются

ПОДНЯТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПОМОГУТ МЕРЫ ПРАВОВОГО И ТАРИФНОГО ХАРАКТЕРА

Андрей Недосеков, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА



Сегодня мы столкнулись с двумя важнейшими взаимовязанными 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-

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 былые 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

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Определить приоритеты

В ЧИСЛЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПЛАТФОРМ НУЖНО ПРЕДУСМОТРЕТЬ И ТРАНСПОРТНУЮ

Константин Комаров, ЗАВКАФЕДРОЙ «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 железных дорог 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 быстрокупаемые 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 выпускниками 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 осуществляет специальная комиссия, а его имя заносит 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 стройную 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.

ПРАВО

Колёсный прецедент

НАЛОГОВИКИ НЕПРАВИЛЬНО ТРАКТУЮТ ПРОЦЕСС ЗАМЕНЫ КОЛЁСНЫХ ПАР

Андрей Грачёв, СТАРШИЙ КОНСУЛЬТАНТ Группы РАЗРЕШЕНИЯ НАЛОГОВЫХ СПОРОВ КППМГ, К.Ю.Н.



ПРОБЛЕМА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ОПЕРАЦИИ ПО ЗАМЕНЕ КОЛЁСНЫХ ПАР ВАГОНА ПРИОБРЕЛА СЕГОДНЯ ОСОБУЮ АКТУАЛЬНОСТЬ. МНОГИЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА УЖЕ СТОЛКНУЛИСЬ С ПРЕТЕНЗИЯМИ НАЛОГОВЫХ ОРГАНОВ, ПОВЛЕКШИМИ ДОНАЧИСЛЕНИЯ ПО НАЛОГУ НА ПРИБЫЛЬ И НАЛОГУ НА ИМУЩЕСТВО ОРГАНИЗАЦИЙ.

При техническом обслуживании подвижного состава процесс замены различных деталей вагона, в том числе и колёсных пар, иначе как ремонтом не назовёшь. Но в налоговых целях данный вывод оказался не столь очевидным.

Суть проблемы заключается в том, что, по мнению налоговой инспекции, колёсные пары являются самостоятельными объектами основных средств, затраты компании на их замену должны учитываться налогоплательщиком посредством амортизации колёсных пар и не могут быть одновременно отнесены на расходы по ремонту вагонов.

Причиной возникновения данного спора послужила неопределённость норм налогового законодательства, прямо не урегулировавшего вопрос определения самостоятельного объекта основных средств.

Не очень помогают разобраться в этом вопросе и положения ПБУ 6/01 «Учёт основных средств», где в дополнение к общим нормам квалификации инвентарного обь-



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 срока 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» для целей амортизации.

Наконец, вызывает диспуты и наличие у колёсных пар способности 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 налоговиков, но как выстроить грамотную правовую позицию, защищающую права и законные интересы налогоплательщика?

Среди нескольких судебных споров, инициированных в настоящее время по рассматриваемой проблематике, только компании «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, законодательства о железнодорожном транспорте, а также письма Минфина России по данному вопросу в адрес ФНС России, нам

удалось доказать, что колёсные пары не отвечают содержащимся в Налоговом кодексе признакам объекта амортизируемого имущества, требованиям ПБУ 6/01 об инвентарном объекте, и затраты на их замену налогоплательщик вправе списывать одновременно 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 неприменим для целей 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 налогового 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, имеющие весьма ценное значение для достижения положительного результата по данному спору.

Мнения и оценки | 5.

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 действительно. 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 обеспечат. 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 монтьёрами 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 социальным 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 установили персональную 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 премировании. 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 путейец 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 монтьёры пути – они ещё зачастую на прежнем уровне. Чтобы они могли мыслить продуктивно, давать рацпредложения, 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, убрал 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 нарушалась 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 потерял 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, многого лишили, но у каждого есть возможность вернуться обратно. Везде 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

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 вашим 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 тёплые 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, отдела труда и заработнойной 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 заработная плата 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. «Туда ли я пришла?» – в замешательстве подумала я. Ведь моему визиту 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 отдыхал 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 пришлась 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 отрекся 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 моё призвание. Когда нас, студентов, приводили в депо на практику, не мог надыхаться 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, отчаянные. У многих – грудь в ордене. Такими орлами можно руководить, только обладая знаниями и авторитетом. А начальник депо оказался ещё и одной с ними крови.

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



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Вчера Олега Исидоровича Тупицына чествовали в ОАО «РЖД»

было водить поезда от Махачкалы до Армавира. 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 горячему». Затолкают тебя товарищи в топку, и ты стараешься как можно быстрее сделать свою работу. А когда гарью надышишься, иногда самостоятельно выбраться уже не можешь. Тогда ребята общими усилиями тебя вытаскивают.

Когда нас, студентов, привели в депо на практику, не мог надыхаться 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 электропую.

– 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 нигуда из него уходить, говорил: «Дайте мне умереть в деповской канаве!»

Ситуация

Достучались страдалцы

К холодам жителям из Иланского обещают починить систему отопления

Мы, жители дома № 8 по улице Строительной, в котором проживают восемь семей почётных 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 протекает, отопление не работает. В холодное время спим в одежде, ходим в валенках по дому. Каждую зиму приходится топить печь, 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 квартплату. В том числе и за систему отопления, которая не функционирует. Результатов никаких, власти просто не реагируют. Помогите! Л.Афанасьева, Н.Короленко (все 8 подписей)

Иланский – Коллективное обращение граждан по вопросу оказания помощи в ремонте дома рассмотрено в управлении Крас-



ФОТО: ЕЛЕНА ТАСС

Новые вентили и трубы могут быть приятным зрелищем

ноярской железной дороги совместно с главой города Иланский С.А.Хлыстовым.

До передачи в муниципальную собственность в 2004 году в указанный дом было проведено отопление за счёт средств КрЖД. Договор на теплоснабжение и горячее водоснабжение заключён управляющей компанией с Красноярской дирекцией по тепловодоснабжению. Температурный режим в магистральной сети был в норме.

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

буется её замена. У администрации города имеется типовой проект монтажа системы отопления, но средств на монтаж в бюджете города нет.

Поскольку жителями дома являются в основном работники и пенсионеры предприятий железнодорожного транспорта, принято совместное решение руководства дороги и главы города о замене системы отопления частично за счёт средств администрации города и управляющей компании. Остальное профинансирует Красноярская железная дорога. К отопительному сезону все работы будут выполнены.

Николай Захаров,
заместитель начальника
Красноярской железной
дороги

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 Российского 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 прекращают знать 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 прочь выкурить 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

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 удерживает себя от того, чтобы начать. Мнение врачей по этому вопросу очень поменялось за последнее время, и это только один аспект», – говорит она.

Заведующий терапевтическим отделением отделенческой больницы на станции Тверь Татьяна Клишева

считает, что не занимаются спортом, неважно питаются и много работают медики не от хорошей жизни. «Заработная 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 явно не прибавляет», – говорит она.

Работать «за себя и за того парня» медиков вынуждают 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

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 опускаются руки», – говорит Татьяна Ковлагина.

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

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Новости дня

1926 ГОД

«Наш паровоз, лети вперёд...»

С гордостью распевают эту песню фабзайцы ст. Златоуст Сам.-Злат. Она настолько сейчас популярна, что вытеснила даже знаменитые «Кирпичики». А почему бы не петь фабзайцам эту бодрую песенку?! Ведь в ней поётся о мчащемся паровозе. О том самом паровозе, который ребята выпустили из текущего ремонта на целый месяц раньше установленного срока.

Паровоз № 5343 – первая большая работа златоустовских фабзайцев. Трудились над ним ребята

4-го класса. Здорово трудились – и вместо трёх месяцев закончили ремонт за два. Взрослые рабочие, несколько недоверчиво относившиеся сперва к ребятам, изменили теперь своё отношение.

– А ведь и правду, чётр возьми, красные спешы из ребят выходят – и в теории, и в практике преуспевают. А мы-то прежде сколько лет подручными бегали, пока к настоящей работе приступили.

Хорошие отзывы взрослых обогрывают действуют на молодёжь.

14 ИЮНЯ

1936 ГОД

Магазин в кабинете парторга

На ст. Кирсанов Рязанско-Уральской ж. д. несколько дней висело объявление: «Магазин орс скоро получит партии мануфактуры, обуви, готового платья, которые будут выдаваться исключительно стахановцам».

Недавно орс получил для продажи мануфактуру и галюши. Начальник станции т. Соломатин, парторг т. Якуничев, председа-

тель месткома т. Меньшин извратили решение партии и правительства о широкой, развёрнутой, культурной советской торговле и сами встали на путь распределения поступивших в орс товаров. Трудно сказать, кому попали эти товары, так как их продажа проходила тихоночек в кабинете т. Якуничева.

13 ИЮНЯ

1941 ГОД

Транспорт – родной брат Красной Армии

Фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз. На защиту любимой Родины, на Отечественную войну с врагом поднялся весь многомиллионный советский народ. Красная Армия даёт мощный отпор разбойничьей банде Гитлера и его приспешников. Враг будет разбит и уничтожен.

Ещё теснее сплотим свои ряды вокруг нашей большевистской партии, вокруг советского правительства, вокруг нашего великого вождя товарища Сталина.

Транспорт – родной брат Красной Армии, и все железнодорожники должны сейчас работать

чётко, как никогда. Нет сомнения в том, что железнодорожники Советского Союза покажут пример самоотверженного труда, отдадут все силы на выполнение заданий партии, правительства, товарища Сталина. Усилим борьбу за график, за ритмичность, за чёткость на каждом участке транспорта. Повысим свою революционную бдительность, покажем образец организованности, дисциплинированности, безграничной преданности делу большевистской партии.

Пётр Кривонос

Артёмовск (по телефону)

25 ИЮНЯ

1941

Готов к любому рейсу

Мой паровоз и бригада готовы к любому рейсу. Я машинист. Мне страна доверяет водить поезда. И ещё быстрее, ещё аккуратнее, чем прежде, буду доставлять маршруты, гружённые углем, металлом,

грозным советским оружием. Мой паровоз и моя бригада готовы к любому рейсу на любое расстояние.

Николай Лукин

Новосибирск (по телефону)

25 ИЮНЯ

1975 ГОД

Экономия – 6000 вагонов

В соревновании с коллегами из Никитовки большое внимание мы уделяем уплотнённой погрузке угля. Вообще, у нас давно стало правилом: весь сверхплановый уголь отправлять без привлечения дополнительного порожняка. И в этом году мы записали в своих обязательствах: за счёт вышеуказанных статнагрузок высвободить шесть тысяч вагонов. В них мы

перевезём около двухсот тысяч тонн топлива. В мае экономия составила 2750 вагонов. Таким образом, мы чётко выполняем свои обязательства. Сверх плана с начала года уже отгружено 85 тыс. тонн угля.

Н.Дзюба,

старший приёмосдатчик

Анжерская

21 ИЮНЯ

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 последующие годы рост будет не таким ощутимым: 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,

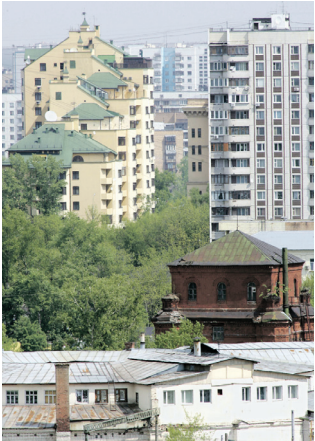


ФОТО: ПАВЛИН МИХАИЛ

Камчатский край – 349,3 руб., Магаданская область – 248,2 руб.). В Центральном федеральном округе лидируют Москва (133,9 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% возмущал большинство граждан, так как он в два раза превосходит уровень инфляции, но чиновникам 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 по-прежнему растёт быстрее цен на остальные товары и услуги. «Это говорит о бесконтрольном расходе средств потребителей», – утверждает Анатолий Голов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

ПОТРЕБИТЕЛЬ

Кресло-невидимка

ПРАВООЗАЩИТНИКИ 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 зрителей. Женщина приобрела билеты на спектакль «Эсмеральда» по 3400 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 погребели, убрав ноги вбок, можно наблюдать лишь правую половину сцены», – написала она.

Юристы ОЗПП провели проверку по жалобе и обнаружили, что с некоторых мест зала 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».



ФОТО: WWW.GUDOK.RU

НЕ КАЖДОМУ ЗРИТЕЛЮ ТЕАТРА ДАНО ВИДЕТЬ СПЕКТАКЛЬ ВО ВСЕЙ КРАСЕ

При этом зрители 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

подобными нарушениями прав потребителей грешит не только Большой. Театры, концертные залы не предоставляют информацию об обзорности сцены, а это одно из её основных потребительских свойств.

Жители регионов делятся опытом на форуме ОЗПП:

Есть мнение

Евгений Григоренко, инженер отделения

«Сварка» ВНИИЖТА:

– В театре бываю часто. Билеты достать непросто, за месяц-два до спектакля в кассе уже ничего не остаётся, так что нужно подкупиться заранее, чтобы получить хорошие места. Билеты на «глухие» места дешевле, их часто берут студенты и те, кто не может позволить себе партер или амфитеатр. Тогда нужно быть готовым, что хорошей видимости не будет. Театры должны информировать людей, так будет честно.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Разгром Японии

Мужская сборная России по волейболу успешно выступает на групповом этапе Мировой лиги. Неделю 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» команде Владимира Алекно противостояла сборная Японии. Наши волейболисты, которые уверенно лидируют в своей группе, не сбавили 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 непробиваемым для японской сборной

из «Локомотива-Белогорье» и связующий Сергей Гринкин. Впрочем, последнего уверенно заменил его коллега по амплуа из новосибирского «Локомотива» Александр Бутько, который в первом матче против японцев не только ассистировал партнёрам, но и сам дважды удачно завершал атаки команды. Здорово отыграли эту встречу и представители «Локомотива-Белогорье» – капитан сборной Тарас Хтей и Дмитрий Ильиных, набравшие каждый по десять очков. Главный же тренер сборной Японии Тацуа 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 выиграла 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 Явюзом Ярали, канадцем Сашей Мехмедовичем, бразильцем Алексом Помбо да Сильвей, японцем Масаси Эбунимой. В финальной схватке россиянин одолел чемпиона Европы, вице-чемпиона мира испанца Сугоя Уиарте. Испанский боец 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

Защитник 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 решил на этот шаг ради благого дела – деньги, вырученные от продажи, пойдут на организацию детских спортивных лагерей. «Представители Reebok попросили меня помочь, и я решил 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



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. Оцене 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 предстоят в текущем сезоне?** – Каждый последующий после Кубка мира месяц – новый турнир. В сентябре – абсолютный чемпионат России, в октябре – именной турнир Аслаханова, Кубок России, где я попытаюсь отобраться на этапы Кубка мира – 2011 (ноябрь). И

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

зональный чемпионат страны (декабрь). На этих соревнованиях как минимум я также хочу быть в призах. – **Как готовитесь самбист к соревнованиям, из каких занятий состоят 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 легкоатлетические кроссы, игровые виды спорта – волейбол, футбол, баскетбол. И конечно же, занятия

– Ни разу. Однажды такая возможность была, но я от встречи отказался, уважил 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 кроссы. 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

со штангой. В моей весовой категории все спортсмены обладают отменными физическими кондициями, стараюсь соответствовать. – **Интересно, со своим именным старшим братом на ковре встречается?** – На тренировках, конечно. Мы же выступаем за одно общество – «Локомотив». Тренируемся под одной крышей брянского железнодорожного спорткомплекса. И наставник у нас с братом общий – Валерий Владимирович Сафронов. С братом боремся с переменным успехом. Я для него очень неудобный соперник: все его «ходы» на ковре знаю наперёд... – **А в официальных поединках встречались?**

– В спортшколе брянского «Локомотива» самбо занимаются более сотни детей, среди них, кстати, немало девочек. Они уже сейчас очень успешно выступают на региональных турнирах. Мы молодых самбистов поддерживаем, регулярно проводим с ними мастер-классы, делимся секретами. Объясняем им, что самбо – очень интересный вид спорта. – **В каких регионах России самбо наиболее популярно у зрителей?** – В Москве, Питере, Казани, Перми, Оренбурге и Нальчике. Этого, конечно, недостаточно. Я считаю, что разные виды спорта должны раскручивать не только спортсмены и тренеры, но и СМИ. В первую очередь

эфирные. А вот они нас своим вниманием и не балуют. Даже самые престижные турниры они транслируют по остаточному принципу. – **На ваш взгляд, самбо имеет олимпийскую перспективу?** – Это вопрос к руководству Всероссийской федерации самбо. В прошлом году, к примеру, на коллегии федерации был подготовлен пакет документов, реализация которого позволила бы включить самбо в семью олимпийских видов. Но об итогах этой акции мне ничего неизвестно. Во всяком случае на Играх-2012 в Лондоне мы этой борьбы ещё не увидим... – **Благодаря самбо в каких странах вы уже побывали?** – Моя турнирная география пока небогата. Я объездил почти всю Россию, часто выбирался на Украину и в Белоруссию. А вот в странах дальнего зарубежья ещё ни разу не был. Поездка на этап Кубка мира в Каракас станет первой. – **Кроме самбо, в жизни у вас есть увлечения? Слышал, что ваш брат – заядлый охотник...**

– Это правда. Виталик охотится на кабанов, и на лосей, и на оленей, и на диких коз. Среди его трофеев нет только медведей. Я предпочитаю рыбалку, частенько выбираюсь на озеро со своим соперником Артёмом Осипенко. В прошлом году выловил с ним на двоих около 30 кг карпа. А ещё под настроение могу сыграть партию в русский бильярд. Бывает возможность «пожиганить» по улицам вечернего Брянска на стареньком «опеле». В разумных пределах, конечно, для поднятия жизненного тонуса.

Беседовал Владимир Суетин

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 Долорес Чеки из Испании.

Стоит особо отметить победу Марии Савиновой на дистанции 800 м. Наша спортсменка на секунду опередила финишировавшую второй англичанку Дженин-фер 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 жёстче, 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 Сыррева (бег 3000 м) и Гульнара Галикина (бег 3000 м с препятствиями), Татьяна Дектярёва (бег 100 м/б), 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 – Всанглийского клуба лаун-тенниса 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 Звонарёва, которая «посеяна» под вторым номером. В прошлом году Вера дошла до финала и сейчас не прочь выиграть. Тем более что на днях Звонарёва 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 Павленко 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

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФУ77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретопин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Белков, Анна Зограф
Редакционные отделы: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационная работа транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальная политика и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика и бизнес), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Завалов | Научный редактор: Анатолий Хадорожский
Номер вёр: Павел Белков.

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 21 июня 2011 года
Номер: 104 (24824) | Тираж: 152695 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.25
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Знак № 11-06-00339] Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кисловодске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.