

VII АССАМБЛЕЯ НАЧАЛЬНИКОВ ДОРОГ

21 июля 2011 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 126 (24846) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 150570
газета 1917 года экземпляров

От РЕДАКЦИИ

Инновации в бюджете

Минфин опубликовал «Основные направления бюджетной политики на 2012 год и плановый период 2013 и 2014 годов». Данный документ предусматривает, что общий объём ассигнований федерального бюджета на реализацию расходных обязательств в области науки гражданского назначения будет быстро снижаться. В 2012 году на эти цели планируют выделить 254,7 млрд руб., в 2013-м – 244,8, а в 2014-м – лишь 199 млрд руб.

Комментарий к этим удручающим цифрам гласит, что «средства будут направлены на поддержку развития инноваций, создание объектов интеллектуальной собственности, способствующих решению задач модернизации экономики, на обеспечение преемственности поколений в сфере научных исследований, привлечение и закрепление в ней молодёжи».

Предполагается сохранить уровень государственного финансирования разработок, осуществляемых через федеральные фонды поддержки научной и научно-технической деятельности, в общем объеме 11 млрд руб. ежегодно.

Хотя, по сути, с учётом инфляции это тоже означает некоторое сокращение размеров финансовой помощи. В «Основных направлениях» конкретизированы лишь некоторые компоненты расходов на науку. Так, на продолжение реализации постановления правительства о выделении субсидий предприятиям, заказывающим НИОКР в вузах, планируется в 2012–2013 годах выделить 13,3 млрд руб.

А вот раздел документа «Поддержка инновационного развития экономики» выглядит более внушительно, чем раздел о науке. Причём ключевым получателем госсредств станет Фонд «Сколково». Его совокупное финансирование из федерального бюджета в 2011–2014 годах составит 76,3 млрд руб.

Наконец, свою долю госфинансирования получили проекты президентской комиссии по модернизации. На 38 утверждённых проектов планируется в 2012 году потратить 10 млрд руб., в 2013-м – 6,3, в 2014 году – 3,6 млрд руб.

Планируемое сокращение финансовой поддержки гражданской науки со стороны государства означает, что при реализации прикладных проектов учёным придётся больше рассчитывать на помощь со стороны заказчиков исследований в лице крупных компаний.

Это может коснуться и транспортной сферы. В связи с этим, видимо, отраслевым научным организациям следует скорректировать свои планы исследований и уточнить источники их финансирования.

ЦИФРА ДНЯ

1046

млрд

ТКМ составил грузооборот железных дорог России за I полугодие 2011 года.

Блиц

Смена направлений

УГОЛЬ, ИДУЩИЙ В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА, ВЫЗВАЛ ЗАТОРЫ НА СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ



(СвЖД) – Балезино (ГЖД). Навстречу гружёным составам идёт огромное количество возврата порожних вагонов с того же направления.

При этом как раз на данном участке сейчас ведутся ремонтные работы по утверждённому на сезон плану. И в результате на этом направлении скопилось большое количество поездов в обоих направлениях.

С одной стороны, дорога не может отказаться от ремонта, он запланирован и необходим. С другой – необходимо обеспечить пропуск предъявляемого вагонопотока, решение этих двух задач вызывает затруднение в продвижении.

– **Как это отразилось на пропускных путевых работах?**

– К сожалению, нам уже трижды пришлось отменять запланированные «окна» для того, чтобы пропустить составы, и мы сейчас отстаём

СЕГОДНЯ В ЯРОСЛАВЛЕ НАЧИНАЕТ РАБОТУ VII АССАМБЛЕИ НАЧАЛЬНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. УЧАСТНИКИ ОБСУДЯТ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ КОМПАНИЕЙ, ХОД СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ, РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, А ТАКЖЕ ПОЗНАКОМЯТСЯ С ПРЕДВОДЬЯМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СЕВЕРНОЙ МАГИСТРАЛИ.

В двухдневном форуме примут участие топ-менеджеры компаний, начальники всех 16 российских магистралей, а также губернатор Ярославской области Сергей Вахруков и мэр Ярославля Виктор Волончунов. Председательствует на ассамблее президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Ассамблея начальников дорог – свещательный орган компаний и сейчас проводится ежегодно с целью повышения эффективности взаимодействия региональных руководителей и президента. На ней вырабатываются стратегические решения по актуальным вопросам раз-

вития железнодорожного транспорта. Предыдущая ассамблея состоялась в сентябре 2010 года на Дальневосточной магистрали – в Хабаровске и Владивостоке. А Северная железная дорога принимает руководителей дорог уже во второй раз:

ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ К ОБСУЖДЕНИЮ ВОПРОСЫ VII АССАМБЛЕИ

- О совершенствовании системы управления и реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2011–2015 годах. Роль и место региональных и территориальных центров на основе анализа результатов пилотных проектов.
- О ходе выполнения мероприятий по формированию Дирекции тяги.
- О ходе выполнения работ по формированию Центральной дирекции инфраструктуры.
- О финансово-экономических итогах работы компаний в первом полугодии и основных мерах по повышению эффективности её деятельности.
- О совершенствовании форм развития, обучения, подготовки и повышения уровня кадрового потенциала как основного капитала холдинга.
- О реализации комплексной программы по обеспечению безопасности на транспорте.
- Об обеспечении безопасности вокзальных комплексов и привокзальных территорий.

ЗАКОН

По нулям

ПЕРЕВОЗЧИКАМ ОТМЕНИЛИ НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ подставил ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН, ПРЕДУСМОТРИВШИЙ ВВЕДЕНИЕ НУЛЕВОЙ СТАВКИ НДС НА УСЛУГИ, ОКАЗЫВАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ.

Этот закон вносит изменения в Налоговый кодекс России. Так, налогом на добавленную стоимость не будут облагаться услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава и контейнеров для перевозок через территорию

России и стран Таможенного союза (ТС) из государств, не входящих в ТС. Нулевая ставка НДС также распространяется на услуги предоставления подвижного состава для перевозок с территорией стран Таможенного союза на территории других иностранных государств, в том числе входящих в ТС.

НДС также не будет распространяться на сами железнодорожные перевозки (и сопут-



ствующие услуги) из России в страны ТС, из стран, не входящих в ТС, в Россию, в том числе через страны ТС, а также из стран ТС на территорию других иностранных государств, в том числе входящего в ТС. Одновременно нулевую ставку предлагается применять и в отношении транспортно-экспедиционных услуг, но эта льгота не распространяется на железнодорожный транспорт.

«Начало функционирования ТС было не скординировано с соответствующими изменениями в Налоговом кодексе России. Условием применения нулевой ставки НДС было помещение перевозимых грузов под таможенные процедуры экспортного транзита, с обязательным наличием отмечки таможенных органов на перевозочных документах, свидетельствующих о помещении товаров под та-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пенный запрет

Президент Дмитрий Медведев подписал закон, согласно которому пиво приравнивается к алкоголю. Документ определяет как алкоголь все напитки с содержанием спирта выше 0,5%, кроме продуктов, внесенных в правительственный список (например, кефир и квас). Закон, в частности, предусматривает полный запрет на розничную продажу всех видов алкоголя с 23 до 8 часов: для пива и напитков на его основе запрет начнёт действие с 1 января 2013 года. Так же с этого времени запрещается розничная продажа пива в киосках и павильонах, на остановках городского транспорта, рынках, вокзалах, автозаправках и в аэропортах. Кроме того, с января 2012 года будет запрещено употребление алкоголя в общественных местах: парках, подъездах, скверах и местах отдыха в черте города.

Ходили без документов

Ространснадзор за несколько дней выявил 5 пассажирских судов, работающих без лицензии. В ведомстве сообщили, что после катастрофы теплохода «Булгария» проводятся массовые проверки судов, и с 15 июля уже выявлены суда в Хабаровске, Владивостоке, Касимове и других городах, которые работали без лицензии на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом. В одном из случаев Ространснадзор оперативно изъял документы судна из Российского речного регистра, а также отозвал диплом у капитана и инициировал административное расследование.

Экзамен на родительство

Сегодня на президиуме правительства будет рассмотрено предложение Минобрнауки об обязательной подготовке для тех, кто хочет взять в семью ребёнка, оставшегося без попечения родителей. Исключение предлагается сделать для трёх категорий граждан: для тех, кто уже является отцом или мачехой ребёнка, для близких родственников и для тех, кто уже был усыновителем или опекуном. По мнению авторов документа, подготовка необходима в условиях роста в последние годы возвращения в интернаты детей из семей, замещающих родителей.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

моженную процедуру экспорта или таможенную процедуру таможенного транзита», – отметил заместитель начальника департамента налоговой политики и методологии налогового учёта бухгалтерской службы ОАО «РЖД» Алексей Колокутский. «Это отражалось на перевозках между странами ТС (которые в новых условиях уже не считаются экспортными или транзитными), отчасти на перевозках из третьих стран в страны ТС транзитом через Россию и на некоторых других международных перевозках с участием государств – участников ТС. При этом ОАО «РЖД» в рамках действовавшего законодательства сделало всё, чтобы максимально сохранить применение нулевой ставки. Новый закон устранил существовавшие пробелы в налоговом законодательстве», – подчеркнул представитель бухгалтерской службы ОАО «РЖД».

> Окончание | 2



ФОТО: ПАВЕЛ ГОВОРОХИН

МЕРОПРИЯТИЕ

Сверят планы

В ЯРОСЛАВЛЕ РУКОВОДИТЕЛИ ПОГОВОРЯТ О НАСУЩНОМ

ЦИФРА ДНЯ

1046

млрд

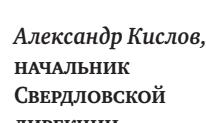
ТКМ составил грузооборот железных

дорог России за I полугодие 2011 года.

Блиц

Смена направлений

УГОЛЬ, ИДУЩИЙ В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА, ВЫЗВАЛ ЗАТОРЫ НА СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ



(СвЖД) – Балезино (ГЖД). Навстречу гружёным составам идёт огромное количество возврата порожних вагонов с того же направления.

При этом как раз на данном участке сейчас ведутся ремонтные работы по утверждённому на сезон плану. И в результате на этом направлении скопилось большое количество поездов в обоих направлениях.

– **Как это отразилось на пропускных путевых работах?**

– К сожалению, нам уже трижды пришлось отменять запланированные «окна» для того, чтобы пропустить составы, и мы сейчас отстаём

– Александра Геннадьевича, по какой причине сейчас на дороге возникли сложности с пропуском составов?

– Дело в том, что в этом году изменилось направление грузопотока. Сейчас клиенты активно везут уголь из Западной Сибири на Северо-Запад – в порты. Значительно нагружается участок Екатеринбург

ФОТО: РУСЛАН НАДАМОВ

Александр Кислов, начальник Свердловской дирекции управления движением

– Александра Геннадьевич, по какой причине сейчас на дороге возникли сложности с пропуском составов?

– Дело в том, что в этом году изменилось направление грузопотока. Сейчас клиенты активно везут уголь из Западной Сибири на Северо-Запад – в порты. Значительно нагружается участок Екатеринбург

от графика. Например, не уложили около 20 км пути и 20 стрелочных переводов, хотя уже должны были провести эти работы. Но нам приходится на это идти, чтобы обеспечить продвижение избыточного вагонопотока с

того же направления.

– **Что делается для того, чтобы нормализовать ситуацию?**

– Ремонтные работы продолжаются до конца сентября, это надо учитывать. Поэтому сейчас мы оптимизируем график работ, чтобы увеличить пропускную способность участка. Это довольно сложный процесс, ведь необходимо увязывать работу путевого комплекса и движени

е. С одной стороны, дорога не может отказаться от ремонта, он запланирован и необходим. С другой – необходимо обес

печить пропуск предъявляемого вагонопотока, решение этих двух задач вызывает затруднение в продвижении.

– **Как это отразилось на пропускных путевых работах?**

– К сожалению, нам уже трижды пришлось отменять

запланированные «окна» для того, чтобы отклонить вагонопоток на южное направление.

– **Беседовала Вера Морозова**

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Забота о переездах

В I полугодии на сети РЖД капитально отремонтированы 62 железнодорожных переезда. На 88 переездах уложено резинокордное покрытие. Устройства заграждения установлены на трёх объектах, на 50 улучшено электроосвещение. Помимо этого, для ликвидации пересечения автомобильной и железной дорог в одном уровне был возведён один путепровод.

Сервис прилагается

Трансмашхолдинг с 2012 по 2016 год поставит украинским железным дорогам 292 грузовых электровоза постоянного тока. Производство локомотивов будет развернуто на украинском предприятии ТМХ – Луганском тепловозостроительном заводе. Соглашение, которое заключили Трансмашхолдинг, Луганский тепловозостроительный завод и «Укрзализныця», предусматривает также создание на базе локомотивных депо системы фирменного обслуживания новой техники, которая будет осуществлять сервис электровозов на протяжении всего их жизненного цикла.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЗАКОН

По нулям

>Начало | 1

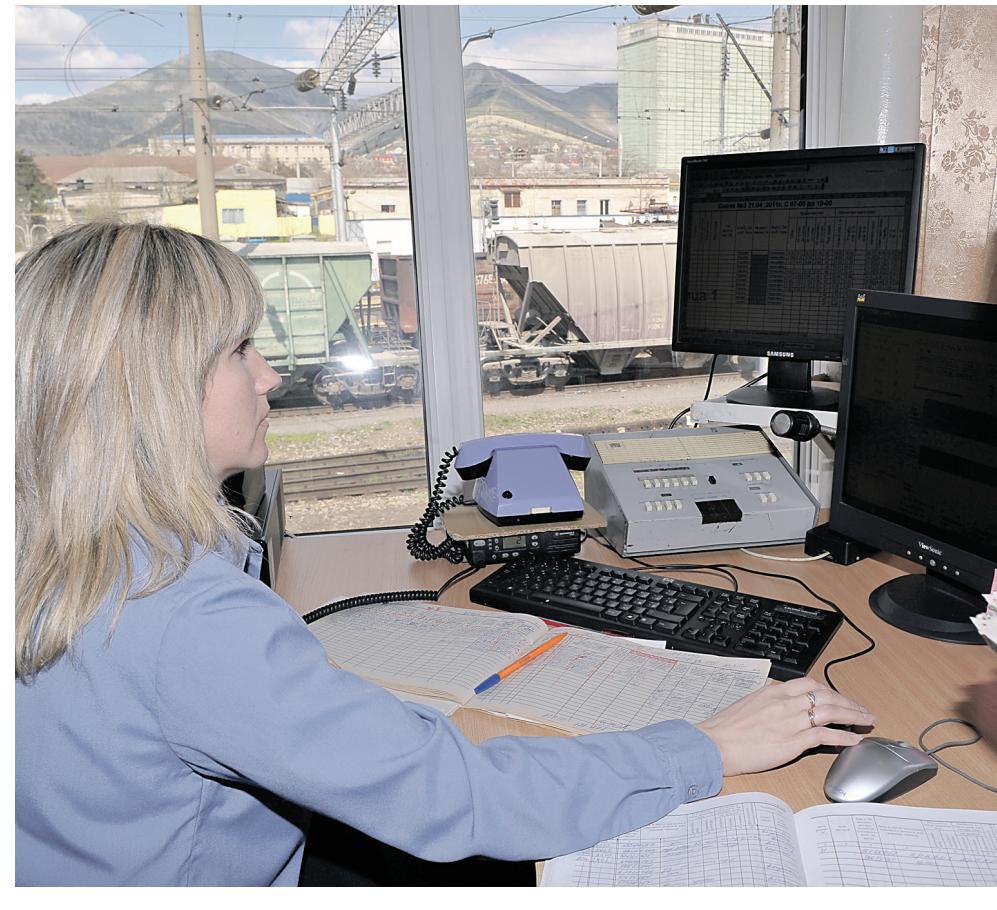
Российские железнодорожные экспедиторы, напротив, скептически восприняли нововведение в налоговом законодательстве. Генеральный директор компании Russotra Ольга Мельникова отметила, что после внесения поправок в Налоговый кодекс они могут быть двояко интерпретированы налоговыми органами. «Нулевая ставка применяется в том случае, если экспедитор сможет доказать, что эта норма закона к нему применима. При этом Налоговый кодекс позволяет налоговым органам по-разному воспринимать эти доказательства. Каждый участник железнодорожной перевозки понимает изменения в Налоговом кодексе в соответствии с позицией его налоговой инспекции, у которой на этот счёт может быть своё индивидуальное мнение», – отметила Ольга Мельникова.

Руководитель управления бухгалтерского, налогового и правового консалтинга компании «ФинЭкспертиза» Нина Козлова отметила, что с 1 июля 2010 года в рамках ТС введён новый порядок уплаты НДС при перемещении товаров, выполнении работ и оказании услуг. «Обсуждаемые изменения призваны закрепить этот порядок на уровне Налогового кодекса, поскольку действующая редакция статьи 164 Налогового кодекса, содержащая перечень операций, облагаемых по нулевой ставке, не содержит правил относительно режима налогообложения операций с контрагентами из государств ТС, – отметила она. – Иными словами, ликвидируется несоответствие между российским налоговым законодательством и правилами, принятыми государствами – членами ТС».

Денис Виксне

Технология обмена

За парком Таможенного союза присмотрят национальные автоматизированные системы



РАБОЧАЯ ГРУППА ИЗ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА В АСТАНЕ РЕШИЛА, ЧТО ОТСЛЕЖИВАТЬ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ВАГОНОВ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ НА ЕГО ТЕРРИТОРИИ БУДУТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ С ПОМОЩЬЮ ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ.

Создание Таможенного союза в составе России, Белоруссии и Казахстана изменило правила функционирования национальных автоматизированных систем, которые отслеживают передвижения вагонного парка. «Мы теперь должны отслеживать те вагоны, которые не принадлежат государствам Таможенного союза, – заявила «Гудку» заместитель начальника департамента информатизации и корпоративных процессов управления РЖД Надежда Давыденко. – На заседании совместной группы в Астане мы обсудили варианты решения этой проблемы».

В частности, пришли к варианту не создавать единую

Для контроля за перемещением «чужих» вагонов в Таможенном союзе нашли недорогой способ

автоматизированную систему и базу данных, а вести процесс с использованием национальных систем. Это будет гораздо дешевле. Для этого белорусская сторона разработала и предстала на обсуждение проект Технологии информационного обмена между национальными информационными системами железнодорожных администраций России, Белоруссии и Казахстана. Она в автоматическом режиме будет отслеживать перемещение вагонов других государств по территории всего союза. До 1 августа стороны обменяются предложениями по применению этой технологии и проведут соответствующие консультации с таможенными органами. Казахстан предложил России рассмотреть вопрос совместного финансирования проекта её внедрения.

Как пояснил «Гудку» заместитель начальника информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций стран Содружества Владимир Савченко, сейчас центр отслеживает лишь переходы вагонов через границы государств для обеспечения взаиморасчётов, а перемещениями по территории самих стран занимаются национальные системы.

Будут сняты и некоторые ограничения на сроки нахождения вагонов государств – членов Таможенного союза на территории друг друга. Так, согласно приказу Минтранса от 28 марта 2006 года срок курсирования собственных грузовых вагонов государств СНГ и Балтии на территории России ограничен 45 сутками. Казахстанские железнодорожные дороги обратятся в своё министерство транспорта, чтобы оно инициировало снятие этого временного ограничения для вагонных парков Казахстана и Белоруссии.

Сергей Плетнёв

СОТРУДНИЧЕСТВО

Прописка электричкой

STADLER ПРЕДЛАГАЕТ БЕЛОРУССИИ ДЕЛАТЬ ОБЩИЙ БИЗНЕС

ШВЕЙЦАРСКАЯ КОМПАНИЯ

STADLER ПРЕДЛОЖИЛА КРУПНЕЙШЕМУ В БЕЛОРУССИИ ПРОИЗВОДИТЕЛЮ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРО-ТРАНСПОРТА ОАО «БЕЛКОММУНМАШ» СОЗДАТЬ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ. ДЕТАЛИ ПРОЕКТА АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО НЕ РАЗГЛАШАЕТ. ОДНАКО ИЗВЕСТНО, ЧТО В АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ СП ВОЙДУТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА.



По словам директора «Белкоммунмаша» Владимира Короля, пока что официальное предложение от швейцарцев находится на стадии рассмотрения. Тем не менее сообщать подробности готовящегося совместного проекта на предприятии отказались, уточнив, что он находится на согласовании в правительстве республики.

Как «Гудку» удалось выяснить у заместителя начальника Белорусской железной дороги (БЖД) Владимира Балахонова, планы по созданию соответствующего СП являются логическим продолжением меморандума о сотрудничестве, подписанного руководителями БЖД и Stadler в марте текущего года.

Тогда стороны договорились развивать партнёрство в области разработки, производства и приобретения современного подвижного состава с целью повышения качества пассажирских перевозок в Белоруссии. И тогда же была подтверждена взаимная заинтересованность в

организации частичного производства подвижного состава на белорусских предприятиях для нужд как БЖД, так и стран СНГ. Отметим, что за год до этого железная дорога заключила со Stadler контракт на поставку 10 электропоездов нового поколения семейства Flirt для реализации проекта пассажирских перевозок «Городские линии».

«Безусловно, мы заинтересованы в создании этого предприятия. В ближайшее время нам потребуются дополнительные электропоезда для организации быстрого и комфортного сообщения между городами – спутниками Минска, а также для пригородных пассажирских перевозок на вновь электрифицируемых направлениях Осиповичи – Гомель и Жлобин – Калинковичи», – рассказал Владимир Балахонов.

Кроме того, по словам господина Балахонова, впоследствии СП войдёт в холдинг, который объединит ряд предприятий, в том числе России и Украины, специализирующихся на производстве различных видов городского и пригородного транспорта.

Узнать, какие именно предприятия войдут в вышеназванный холдинг, «Гудку» не удалось. По крайней мере, в российском Трансмашхолдинге заявляли, что такого намерения не имеют.

Маргарита Меньшакова

ПЕРЕВОЗКИ

Почти как взрослые

В ДЕТСКУЮ ПОЕЗДКУ К МОРЮ ВМЕШАЛАСЬ ПРОКУРАТУРА

ВОРКУТИНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВНЕСЛА ПРЕДСТАВЛЕНИЕ В АДРЕС НАЧАЛЬНИКА НОВОРОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ДЕПО ИЗ-ЗА НЕСОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ САНИТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ЧАСТИ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОРГАНИЗОВАННЫХ ДЕТСКИХ ГРУПП. У ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СВОЯ ТОЧКА ЗРЕНИЯ.

14 июля из Воркуты в Новороссийск отправился пассажирский поезд № 311. В семи плацкартных вагонах состава на отдык к морю ехала группа из 364 детей.

«Ни один из семи плацкартных вагонов, предоставленных для перевозки детей, не имел системы кондиционирования и биотуалетов, – со-

общила «Гудку» старший помощник Северо-Западного транспортного прокурора по взаимодействию со СМИ и общественностью Инесса Кузнецова. – Кроме того, группа детей была размещена за двумя вагонами-ресторанами подряд, что вынуждало ребят из хвоста поезда для приёма пищи проходить шесть вагонов».

По выявленным фактам в адрес начальника Новороссийского вагонного депо было вынесено представление. Устранение нарушений находится под личным контролем Воркутинского транспортного прокурора.

Однако железнодорожники с выводами прокуратуры не согласились.

«Поезд № 311 не является детским, – рассказал «Гудку» начальник отдела эксплуатации Северо-Кавказского фи-

лиала Федеральной пассажирской компании Алексей Степанов. – Существует разъяснение заместителя руководителя Роспотребнадзора Ирины Брагиной о том, что оборудованные кондиционерами и биотуалетами вагоны включаются в составы именно детских поездов. На 311-й правила перевозок в детских поездах не распро-

страняются». Кроме того, ФПК утвердила перечень поездов, где допускается использование вагонов с биотуалетами. Опять же поезд № 311 в этот список не входит. При составлении заявок организаторам детских поездов следует руководствоваться именно таким перечнем.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

По словам начальника эксплуатационного пассажирского вагонного депо Новороссийск Виктора Ющенко, вагоны с детьми из Воркуты были оснащены системой принудительной вентиляции, исправно работавшей в течение всего маршрута.

Вопрос о местоположении вагонов-ресторанов новорос-

сийские железнодорожники считают необходиым перенести вагоны с биотуалетами на станции Воркута, поскольку в пункте формирования Новороссийск оба вагона по схеме стояли.

страняются». Кроме того, ФПК утвердила перечень поездов, где допускается использование вагонов с биотуалетами. Опять же поезд № 311 в этот список не входит. При составлении заявок организаторам детских поездов следует руководствоваться именно таким перечнем.

Игорь Евдокимов, соб. корр. «Гудка» Ростов-на-Дону

АВИАТРАНСПОРТ

Независимо от производителя

Полёты становятся для пассажиров слишком нервным занятием

В ЕКАТЕРИНБУРГСКОМ АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО ТУ-134, слетавший из Иркутска в Сургут, был вынужден совершить аварийную посадку.

В Главном управлении МЧС по Свердловской области сообщили, что около 23.30 по московскому времени лайнер, принадлежащий компании «Ютэйр», подал диспетчерам аэропорта сигнал об аварийной посадке: экипаж самолёта заподозрил, что передняя стойка шасси может быть повреждена.

Выяснилось, что сотрудники аэропорта, откуда вылетел лайнер, обнаружили на взлётной полосе куски резины и передали экипажу информацию о возможной неисправности. Также были извещены и сотрудники аэропорта Кольцово,

и неисправности нет и самолёт может произвести посадку. Лайнер сел удачно, никто из 62 пассажиров и 6 членов экипажа не пострадал.

В те же сутки аэропорт Кольцово уже принимал аварийную посадку аэробуса А-320,

принадлежащего авиакомпании «Уральские авиалинии»: на этот раз отказалась одна из гидросистем, но никто из находившихся на борту не пострадал.

После авиакатастрофы 21 июня под Петрозаводском президент Дмитрий Медведев предложил вывести из эксплуатации

атакии на внутренних авиалиниях все Ту-134 как устаревшие. Уже 24 июня Минтранс принял официальное решение не продлевать сроки службы для Ту-134, находящихся в эксплуатации.

Константин Филатов

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

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

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

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА
 Вы услышите текст
 автоответчика.
 Ваше сообщение будет
 записано.

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

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

Ответы на заданные вопросы
 публикуются в газете «Гудок»,
 на сайте www.gudok.ru,
 а также в дорожной газете
 Вашей железной дороги.

МЕРОПРИЯТИЕ

Сверят планы

> Начало | 1

Нынче северянам есть что показать гостям. Ещё вчера при переезде из Москвы в Ярославль начальники дорог смогли оценить проведённую в кратчайшие сроки модернизацию объектов инфраструктуры участка Александров – Ярославль. Главный протяжённость 176 км.

Здесь этим летом модернизировано 46 км пути, полоса отвода приведена в эстетичный вид. Это первый шаг к организации движения пассажирских поездов со скоростью до 140 км/ч и сокращению времени следования из столицы в Ярославль с четырёх до трёх часов.

Работа ассамблеи будет проходить в универсальном культурно-спортивном комплексе «Арена-2000 Локомотив». После заседания участники посетят Дорожный центр управления перевозками (ДЦУП), который проходит масштабную модернизацию. Сегодня здесь сконцентрирован уже весь процесс диспетчерского управления на СЖД, включая самые отдалённые участки Архангельского и Сосногорского регионов. В ДЦУПе впервые на сети реализуется проект «Техническое перевооружение рабочих мест диспетчеров с размещением табло колективного пользования». Благодаря ему на полигоне двух сетевых направлений Кузбасс – Северо-Запад и Юг – порты Северо-Западного региона перевозочный процесс должен перейти от управления «по факту» к превентивному.

Затем гости отправятся на рельсово-сварочное предприятие № 8, которое по объёму производства плетей бесстыкового пути находится в первой тройке аналогичных предприятий России. С 2000 года на РСП-8 ведётся реконструкция, позволившая нарастить объёмы производства со 104 км до 600 км (план на 2011 год). Здесь внедрена и сертифицирована система менеджмента качества на основе международных стандартов ИСО 9001-2000. Следующим шагом стало внедрение на предприятии системы управления охраной труда в соответствии с международным стандартом OHSAS 1801. А недавно на РСП-8 была проведена сертификация системы качества по стандарту ИСО 9001 версии 2008 года. Впервые начальникам дорог будет продемонстрирована работа современного оборудования по сварке и обработке рельсов, а также новая путевая техника, размещённая на территории РСП-8.

Во второй день планируется посещение Ярославского учебного центра, готовящего кадры по всем железнодорожным специальностям. Здесь проведены реконструкция и капитальный ремонт помещений, приобретено новое учебное оборудование, создан современный полигон для практической подготовки путейцев, вагонников, эсбистов и локомотивщиков.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

«Гудок» будет подробно освещать работу VII Ассамблеи начальников железных дорог.

Сезон

Встань пораньше

МОСКОВСКАЯ УХОДИТ ОТ СОЛНЕЧНОГО УДАРА



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗАЙЦЕВ

На Московской дороге в связи с наступившей жарой введён особый режим работы. Ряд других магистралей тоже реагируют на повышенную температуру.

Ежедневно работающие на воздухе путёвцы, локомотивчики, энергетики МЖД будут получать по полтора литра воды. По словам заместителя начальника отдела охраны труда и аудита службы охраны труда и промышленной безопасности МЖД Ирины Валуевой, воду в бутылках с 20 июля начали получать локомотивные бригады моторвагонных депо и путьевцы.

Кроме того, в течение трёх дней все руководители производственных подразделений, мастера, начальники участков, машинисты-инструкторы должны инструктировать коллективы об особенностях труда под палящим солнцем, о способах оказания доврачебной помощи при тепловых ударах. На всех предприятиях проверяются душевые помещения, ведь горячая и холодная вода должна подаваться бесперебойно.

По словам Валуевой, если температура начнёт резко повышаться, то на предприятиях могут запретить плановые работы по ремонту пути или руководство перенесёт рабочую смену на более ранние часы с до-

полнительными регламентированными перерывами.

Аналогичные правила установлены и на Западно-Сибирской дороге. «По нормам и правилам охраны труда путевым рабочим запрещено исполнять обязанности при температуре от 25 градусов тепла и выше.

Предприятия Северо-Кавказской магистрали в связи с установившейся высокой температурой воздуха ещё в первой половине июля получили телеграмму за подпись главного инженера дороги Василия Костюка. В частности, в ней рекомендовано чаще использовать технологические перерывы и оборудовать для работающих на открытом воздухе места отдыха.

Путейцы, локомотивчики, энергетики будут получать по 1,5 литра воды ежедневно

При такой жаре может произойти нарушение рельсовой колеи, что чревато выбросом пути, сносом стыков. Естественно, это прямая угроза безопасности движения поездов», – говорит главный инженер Кемеровской дистанции пути Сергей Мусатов.

Сейчас в Кузбассе установилась именно такая погода, и, чтобы не терять время в знонных часах, железнодорожники подрезают балласт, косят траву. Кроме того, графики смешены на более раннее время. Рабочие начинают трудиться не с восходом утра, а с шести, чтобы к самому пеклу за кончить все дела. Каждая бригада в полном объёме обеспечена водой. Она выдаётся перед сменой в специальных армейских термосах.

А вот на Горьковской дороге особый режим пока не введён, но вполне ожидаем, ведь день ото дня солнце приплекает в регионе всё сильнее. По словам начальника станции Горький-Московский Сергея Матовского, сейчас персонал делает всё, чтобы не допустить пожара на территории вокзала в полосе отвода.

К этому привлечены не только работники станции, но и вспомогательные службы. Постоянно проверяются средства пожаротушения, своевременно убираются мусор и сухая трава. Контроль за соблюдением профилактических мер на всех объектах берёт на себя начальник станции.

ИГНАТ ВЫОГИН

СИТУАЦИЯ

Платформенное безобразие

На станции Уруша Забайкальской дороги начали ремонтировать посадочную платформу. Этого момента местные жители, особенно преклонного возраста, ждали давно и с нетерпением. Старики не раз писали письма о плачевном состоянии посадочного места в различные инстанции.

– Здесь проживает очень много пожилых людей, в поезд нам попасть невозможно, нормального места для посадки и высадки практически нет, – сетует житель посёлка Восточный пенсионер Юрий Митин. Причём дело не сводилось с мёртвой точки не один десяток лет.

– Я работаю на станции 21 год и ни разу не видел, чтобы эту платформу между 1-м и 2-м путями ремонтировали. Она уже от старости безобразно выглядит, асфальт провалился, полопался, – рассказал «Гудку» начальник станции Уруша Андрей Верхтуров.

Это проблемное хозяйство находится на балансе Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Белогорского участка Забайкальской дороги. Там пояснили, что обновление платформы проводят в запланированный срок и в связи с тем, что её состояние давно оставляло желать лучшего.

– Ремонтируют платформу по плану капитального строительства на 2011 год. Этим занимается строительно-монтажный трест № 15, который наймёт субподрядчиков. Закончить работы собираются в конце августа. Долго, потому что длина платформы немаленькая, около полукилометра, – объясняет заместитель начальника дирекции Валерий Король.

Однако он скептически настроен в отношении нанятых трестом организаций и сомневается, что они смогут выполнить работы качественно и в срок.

– Если одна организация нанимает кого-то, те нанимают ещё кого-то и так далее, то в итоге результат может не оправдать ожиданий и затраченных средств, – говорит Валерий Король.

Поэтому будут ли амурские пенсионеры через полтора месяца садиться в поезда с удобной платформы или начнут снова жаловаться на недоделки, пока вопрос.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,

соб. корр. «Гудка»

Чита

Идея

От бумаги к плюзу

ПЕРСОНАЛ ИНФОРМИРУЮТ ПОСРЕДСТВОМ ТЕЛЕВИДЕНИЯ

НА ПРЕДПРИЯТИЯХ БЕЛГОРОДСКОГО РЕГИОНА Юго-Восточной дороги привычные профсоюзные стенды заменяют телезрелищами.

Сегодня работники Белгородской дистанции электроснабжения, ремонтного локомотивного и вагонного депо и связисты получают информацию о деятельности профсоюзов с установленных на предприятиях плюзменных мониторах.

«Начинали информационную деятельность со всем известной системы однотипных стендов с одинаковыми карманами для листов А4, – рассказал руководитель Белгородского филиала дорожной терриориальной организации профсоюза Сергей Везенцев. – Но опрос показал: информацию читают далеко не все».

Привлечь внимание персонала было решено изменением дизайна стендов и индивидуальным подходом к их оформлению. Появились фото работников, зарисовки о них.

Опыт нешаблонной работы решили продолжить. Тут пригодились наработки энергетика Белгородской дистанции электроснабжения, председателя первички Артура Перфильева. В свободное от работы время он организовал на предприятии видеостудию.

«Мы выпускали стенгазеты, а когда у нас появлялись цифровые видеокамера и фотоаппарат, созрела идея создания при профкоме фото- и видеостудии, – вспоминает Артур Перфильев. – Сначала материал накапливался, но не получал широкого распространения. Попытались создать свою информационную систему, которая могла бы транслировать сообщения. Установили



монитор. По нему непрерывно показывали фильмы об охране труда, социальных правах и гарантиях сотрудников».

Экран ежедневно включается в полвосьмого утра и отключается в полночном вечере, транслируя 41 фильм. 28 из них – дело рук Перфильева.

Уже сегодня идёт подготовка к запуску цифровых стендов на других предприятиях дороги. В ближайшие недели видеостенды появятся почти у половины первичек Белгородского региона.

В августе телезрелищами включают эксплуатационное локомотивное депо и дистанция пути в Старом Осколе, эксплуатационное вагонное депо и в административном зда-

нии станции Стойленская, дистанции пути в Ржаве, Белгороде и Валуйках.

«Получать нужные сведения не с бумаги, а с экрана интереснее, – говорит главный инженер Белгородской дистанции электроснабжения Виктор Калужских. – Времени на это нужно меньше, да и ролики по охране труда воспринимаются людьми лучше, чем чтение инструкций. Хотят и профсоюзные работники сегодня не расслабляются с этими экранами. Они регулярно выступают на планёрках, им можно задать вопрос и получить ответ. А экран на вопросы не отвечает».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

ПРАКТИКА

Помогла конъюнктура

МАГИСТРАЛЬ СУМЕЛА КОМПЕНСИРОВАТЬ ПРОБЕЛ В ПОГРУЗКЕ УГЛЯ

НЕСМОТРЯ НА АВАРИЮ У КРУПНЕЙШЕГО ОТПРАВИТЕЛЯ УГЛЯ, НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ДОРОГЕ СОХРАНИЛСЯ РОСТ ПОГРУЗКИ ЭТОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ.

На уголь приходится почти треть от всей погрузки ДВЖД. Для сравнения: в первом полугодии со станций дороги отправлено 24,1 млн тонн различных грузов. Из них угля – 8,7 млн тонн.

Однако на горно-обогатительной фабрике крупнейшего предприятия угледобывающей отрасли в регионе «Якутия» в конце прошлого года произошла крупная авария, восстановительные работы продолжались до февраля. Как следствие, станица Нерюнгри-грузовая приостановила погрузку коксующегося угля.

«Из-за снижения производства на «Якутии» в январе – феврале мы отстали от плана. Под вопросом оказалось выполнение годового задания, согласно которому дорога должна в 2011 году погрузить 47,9 млн тонн», – сообщил первый замначальника Дальневосточного ТЦФО Алексей Лоншаков.

В дальнейшем удалось со-



Интерес стран Азиатско-Тихоокеанского региона к российскому углю помог выровнять снижение погрузки на железной дороге

По итогам шести месяцев на ДВЖД среднесуточно грузилось 133,3 тыс. тонн грузов против 131,3 тыс. тонн. Если говорить об угле, то по году его погрузка выросла почти на 8%.

«После восстановления активно стал отгружать «Якутуголь», – пояснил Лоншаков. – Причём последствия аварии ликвидировал он раньше назначенного срока. Сегодня это предприятие отгружает до 400 вагонов в сутки. Увеличил поставки более чем на 6% другой крупный угольщик Дальнего Востока – «Ургалуголь».

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Интервью

Три сестры вагоноремонта

Новый рекламационно-претензионный регламент повысит ответственность за работу

Дмитрий Лосев,
начальник
департамента
вагонного
хозяйства
ОАО «РЖД»

С 1 июля 2011 года начали свою хозяйственную деятельность три дочерних общества – ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3, – созданных на базе Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов.

– Дмитрий Николаевич, какие принципиальные отличия взаимодействия департамента с вагоноремонтными компаниями вы бы отметили?

– Одна из основных целей создания дочерних обществ по ремонту грузовых вагонов – дальнейшее развитие рынка ремонта грузовых вагонов за счёт повышения уровня конкуренции и качества предоставляемых услуг.

Модель взаимодействия эксплуатационного вагонного комплекса с вагоноремонтными компаниями не будет принципиально отличаться от ранее действующей модели взаимодействия с ЦДРВ. Это связано с тем, что сферы деятельности созданных дочерних обществ остаются неизменными и будут действовать на рынке плановых ремонтов грузовых вагонов и рынке ремонта запасных частей для грузовых вагонов.

При этом новые механизмы функционирования вагоноремонтной отрасли, сформированные на основе рыночных принципов, должны соответствовать ряду требований. Впервые, должен быть обеспечен переход к технологически и экономически оправданному уровню саморегулирования рынка плановых ремонтов. Во-вторых, необходимо сохранение и повышение стандартов качества ремонтов грузовых вагонов, позволяющих достичь передовых мировых показателей межремонтного пробега.



определенная работа по созданию нового регламента ведения рекламационно-претензионной работы, который предполагает исключение различных форс-мажорных обстоятельств и повышение ответственности всех участников перевозочного процесса. Данный регламент, по нашему мнению, в будущем должен стать единым на всём «пространстве 1520».

– Как теперь будет обеспечиваться безопасность перевозок?

– Взаимоотношение по вопросам обеспечения безопасности движения не изменится. Высококвалифицированные специалисты и технические мощности вагоноремонтных депо, как и прежде, будут действовать в определении причин событий, связанных с нарушением безопасности движения.

– Как вы оцениваете модель взаимодействия с вагоноремонтными комплексами в рамках нового этапа реформы вагонного хозяйства?

– Реализация намеченной модели взаимодействия между эксплуатационным вагонным комплексом и созданными ремонтными компаниями, на мой взгляд, должна в дальнейшем способствовать достижению поставленных целей.

Данная модель позволит стимулировать развитие экономики регионов на основе конкретных заказов продукции, необходимой для содержания подвижного состава. Также будут созданы условия для удовлетворения растущего спроса на грузовые перевозки, для равнодоступности к инфраструктуре грузовых перевозок и ремонтным мощностям железнодорожного транспорта.

Модель взаимодействия будет способствовать формированию «справедливых рыночных цен» на услуги по ремонту грузовых вагонов в результате создания и развития конкурентной среды в сфере ремонта грузового подвижного состава, а такжеенному обеспечению безопасности движения за счёт повышения качества ремонтов и создания условий поддержания парка подвижного состава в исправном состоянии.

Беседовала
Альбина Булатова

И наконец, важно прийти к гарантированному обеспечению высокого уровня безопасности перевозочного процесса в части, зависящей от обеспечения грузовых вагонов своевременным и качественным ремонтом. Он должен быть построен на основе чёткого распределения функций и ответственности заказчиков и исполнителей ремонтных услуг, в том числе с использованием механизмов финансовой ответственности за результаты некачественного ремонта.

В результате реализации предлагаемого варианта реформирования в перспективе рынок планового ремонта грузовых вагонов будет полностью переведён в конкурентный сектор, где ни один из участников не будет занимать доминирующего положения.

– Как это взаимодействие будет построено в регионах?

– Грузовые ремонтные депо, входящие в состав вагоноремонтных компаний, будут, как и прежде, оказывать для

Плановый ремонт полностью перейдёт в конкурентный сектор

эксплуатационных вагонных депо железных дорог услуги по изготовлению и ремонту узлов и деталей грузовых вагонов, которые необходимы для производства текущего ремонта и технического обслуживания подвижного состава. Учитывая, что созданные вагоноремонтные компании теперь являются не филиалами ОАО «РЖД», а дочерними обществами ОАО «РЖД», отношения с эксплуатационными вагонными депо будут носить договорной характер. Другими словами, расчёты будут проводиться в денежной форме.

В настоящее время железные дороги в лице дорожных дирекций инфраструктуры или эксплуатационных вагонных депо проводят процедуры по согласованию и заключению договоров на оказание услуг ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3.

Заключение прямых договоров непосредственно на региональном уровне должно значительно упростить

и сделать более прозрачной совместную работу эксплуатационного и ремонтного вагонных комплексов, а также собственников подвижного состава.

– Изменятся ли как-либо под-
ходы к выбору подрядчиков

подрядчика будут установлены показатели качества оказания услуг, стоимость, техническая оснащённость, территориальная удалённость и, конечно, сроки ремонта. Таким образом, заработает принцип конкуренции на рынке ремонта с участием как трёх дочерних вагоноремонтных компаний, так

и вагоноремонтных заводов и допуск исправного подвижного состава на инфраструктуру.

– Остаются ли в силе положения регламента взаимодействия между железной дорогой и Дирекцией по ремонту грузовых вагонов, введённого в действие с 20 декабря 2007 года?

– С юридической точки зрения ОАО «РЖД» не вправе

Заключение прямых договоров непосредственно на региональном уровне должно значительно упростить и сделать более прозрачной совместную работу эксплуатационного и ремонтного вагонных комплексов

по ремонту вагонов в новых условиях?

– Безусловно, на первом этапе предприятия эксплуатационного комплекса будут использовать уже налаженные связи, то есть заключать договоры с теми ремонтными предприятиями, с которыми работали ранее. Впоследствии критериями выбора

других участников рынка данного вида услуг.

При этом действующая система приёмки грузовых вагонов из плановых видов ремонта фактически останется прежней. Приёмщики вагонов инфраструктуры РЖД будут также осуществлять приёмку и

проводить рекламационную работу в отношении приватных вагонов, ведь компания уже не является собственником и заказчиком их ремонта. В связи с этим ОАО «РЖД» и его дочерними обществами, осуществляющими свой бизнес в сфере перевозок и ремонта вагонов, проведена

Совещание

Расширение штата

В КАЖДУЮ БРИГАДУ – ПО БЕРЕЖЛИВОМУ ИНЖЕНЕРУ-ТЕХНОЛОГУ

Все дистанции пути сети дорог получат инженера-технолога, ориентированного на внедрение способов бережливого производства.

Об этом сообщил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, подводя итоги видеоконференции, посвящённой внедрению оптимизирующих издержки технологий в путевом комплексе.

«Если в последние 30 лет мы призывали к тому, чтобы ужимать штаты, сокращаться, повышая производительность труда на бумаге, то теперь я обязываю главных инженеров аргументированно подтвердить или опровергнуть необходимость внедрения новой штатной единицы», – заявил Валентин Гапанович.

Технолога бережливого производства целесообразно заиметь и на уровне путевых дирекций, «однако лучше начать не с создания очередной группы руководителей», а именно с людей, ориентированных на внедрение новых технологий бережливого производства на дистанциях пути и путевых машинных станциях. «Не думаю, что такое решение подорвёт экономику путевого комплекса или обрушит производительность труда. Обученные специалисты десятки, сотни раз оккупят потраченные на них деньги», – отметил Валентин Гапанович.

Для популяризации и разъяснения идей «оптимизации» издержек на путевых работах и подготовки соответствующих специалистов в течение года будет подготовлена и выпущена книга «Бережливое производство на железнодорожном транспорте». Издание ориентируется как на работни-

Вся информация о проведённых капитальных ремонтах грузовых вагонов парка колеи 1520 мм отныне содержится в специальных электронных справочниках, разработанных отечественными специалистами.

шили специалисты ВНИИЖТа и ИВЦ ЖД.

Они разработали электронные справочники с указанием организаций-исполнителей, имеющих право проведения технического диагностирования грузовых вагонов с целью продления срока службы, и ремонтных предприятий, имеющих право на выполнение таких работ.

Ещё один справочник содержит технические условия на проведение капитального ремонта грузовых вагонов. Сотрудники ВНИИЖТа и ИВЦ ЖД также разработали техническое задание на создание автоматизированной системы учёта капитального ремонта в ИБМУ.

Проведённый учёными комплекс работ обеспечивает автоматизированный контроль выполнения всех требований «Положения о продлении срока службы грузовых вагонов и рефрижераторных вагонов государств – участников Соглашения о принципах совместного использования грузовых вагонов в межгосударственном сообщении», утверждённого Советом по железнодорожному транспорту.

По мнению специалистов, это повышает безопасность эксплуатации вагонов на всём «пространстве 1520».

Андрей Владимиров

ков РЖД, так и на вузах. При этом учебник отразит не голую теорию, а станет своеобразным зеркалом идей специалистов, внедряющих бережливое производство на практике.

На совещании решили выделить в этом году деньги на проектирование цеха по сборке рельсовошпальной решётки на БАМе (Дальневосточной железной дороге).

Начальник Владимирской дистанции пути ПЧ-1 ГЖД Валентин Козлов поделился одним из способов бережливого производства при выправке пути на скрепления типа АРС. Благодаря этому время работы снижается на 13%, а следовательно, и трудо затраты. «С учётом состава бригады и годового объёма данного типа работ экономия по процессу составляет 60,5 тыс. руб.

в год», – отметил он. По его словам, все расчёты и материалы дистанции пути будут предоставлены в департамент пути для пересмотра существующих технологических карт.

Начальник сектора Центральной дирекции инфраструктуры Артур Акопян, подводя итоги совещания, отметил, что ведение бережливого производства позволило на отдельных участках сократить производительные потери с использованием новых подходов и технологий. Многие участники видеоконференции отмечали рост производительных потерь из-за проблем с доставкой бригад к месту работ. Артур Акопян отметил необходимость изменений в системе оплаты труда.

Владислав Кукреш

До недавнего времени при выполнении капитального ремонта грузового вагона в Информационную базу межгосударственного уровня (ИБМУ) передавались лишь сведения о месте его проведения и величине продления срока службы. Железнодорожникам по роду службы важно иметь как можно более полную информацию об их техническом состоянии.

Для недавнего времени при выполнении капитального ремонта грузового вагона в Информационную базу межгосударственного уровня (ИБМУ) передавались лишь сведения о месте его проведения и величине продления срока службы. Железнодорожникам по роду службы важно иметь как можно более полную информацию об их техническом состоянии.

Для этого в ИБМУ должна храниться достоверная информация по каждому вагону с указанием, кто проводил его диагностику и ремонт и по каким техническим условиям.

Такую задачу совершенствования системы учёта и контроля ремонта грузовых вагонов сформирован и поступление данных в ИБМУ на основании Межгосударственного фонда классификаторов и технико-экономической информации СНГ государств – участников Соглашения о принципах совместного использования грузовых вагонов в межгосударственном сообщении», утверждённого Советом по железнодорожному транспорту.

По мнению специалистов, это повышает безопасность эксплуатации вагонов на всём «пространстве 1520».

Андрей Владимиров

ПРОФСОЮЗ

Удержать путейца

ТЕКУЧКА КАДРОВ МОЖНО ОСТАНОВИТЬ РУБЛЁМ

Сергей Сёмин, заместитель председателя первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД»



ФОТО: ОСОГРП

С 2010 года в связи с перераспределением грузовых потоков на Восток перед ЦДРП встала масштабная задача по значительному увеличению объёма ремонта пути на Восточно-Сибирской, Красноярской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах.

До этого самым интенсивным годом для путевых ремонтных работ был 2008 год. Тогда в целом по сети удалось «оздоровить» всеми видами ремонта около 15 тыс. км пути. В последние два года был запланирован значительно более скромный объём работ: в 2009 году – 8 тыс. км пути, в 2010 году – 10 тыс. км пути. Тогда в связи с уменьшением объёмов работ пришлось частично сократить численность работающих в ПМС.

Кроме того, в хозяйстве пути всегда была серьёзная текучка кадров, так как работать очень специфическая: работники многих ПМС по несколько недель дома не бывают, живут в вагонах. Не каждый выдержит. Поэтому людей очень трудно удержать, закрепить на рабочем месте надолго. Меньше всего дер-



ФОТО: ОСОГРП

В помощь штатным специалистам привлекают студентов и иностранных рабочих

жатся за свои места монтёры пути. Но благодаря разумной кадровой политике ЦДРП основной костяк профессионалов – мастера, бригадиры ПМС, начальников путевых строительных машин, – которые непосредственно осуществляют организацию работ, даже в период кризиса удалось сохранить.

В 2011 году в связи с увеличением объёмов работ вновь начали вставать вопросы о комплектованности штата ПМС в Забайкалье. Чтобы их решить, привлекались ударные отряды ПМС с Московской и Восточно-Сибирской дорог. Но и этого было недостаточно. В помощь высококвалифицированным штатным специалистам

мы вынуждены были привлекать на летние путевые работы студенческие отряды и иностранных рабочих из ближнего зарубежья, в основном из Украины. У наших коллег сейчас на родинах работы практически нет, а их подготовка позволяет выполнять работы быстро и качественно, кроме того, у них появляется возможность работать по специальности, сохранить квалификацию. К слову, своей работой в России они довольны, так как для них созданы нормальные, стандартные для бригад ПМС условия: живут в специальном вагоне, выдаётся спецодежда, есть где помыться, туалеты в наличии.

Для борьбы с текучкой в ЦДРП осуществляется целый комплекс мер. Профсоюз также обеспокоен этой проблемой: дважды вопрос мотивации работников ПМС обсуждался на заседаниях президиума ЦК Ространсфлота. Сегодня перед Дирекцией пути поставлена задача создать для работников ПМС максимально комфортные условия труда и быта.

С этой целью закупается новая техника, проводятся программы обучения и переобучения (сегодня, например, очень нужны машинисты и помощники машинистов путевых машин). Также ЦДРП уделяет внимание вопросам повышения заработной платы. Сегодня средняя зарплата в ЦДРП поднята к уровню ОАО «РЖД» в целом – 27 тыс. 200 руб. Именно столько получает монтёр пути. Специально для стимулирования организаторов производства мы ввели такие понятия, как мастер первого и второго классов, с прибавкой к жалованью от 10 до 20%.

И это не предел. Буквально на днях на заседании совета председателей первичной профсоюзной организации ЦДРП, в котором приняли участие руководители дирекции, был поднят вопрос об увеличении зарплаты монтёрам пути.

Конечно, мы понимаем, что эти деньги нужно сначала заработать. И мы их зарабатываем – производительность труда к уровню прошлого года в ЦДРП выросла на 8%. Произошло это за счёт оптимизации производства и использования более современной техники и новых технологий.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Устраивают ли вас условия дома отдыха локомотивных бригад?



ФОТО: ВИТАЛИЙ САПОНОВ

Сергей Максимов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель:

– Основные направления нашей работы – на Октябрьск и Жигулёвское Море. В бригадном доме Октябрьской кондиционеры есть не во всех комнатах, а в Жигулёвском Море вообще их нет. Кроме того, столовая в Жигулёвском Море работает только в дневное время, поэтому приходится брать питание с собой. Правда, есть комната для приёма пищи со всем необходимым: холодильником, микроволновой, чайником и посудой.

Хотелось бы, чтобы во всех бригадных домах были тренажёрные залы. К примеру, в Октябрьске его нет. А ведь после отпуска требуется размяться перед поездкой, хотя бы сделать силовую зарядку. Ведь на работе – в поездке – в основном сидишь, и тренажёры помогают избежать многих профессиональных заболеваний.

Сергей Димиденко, машинист эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская:

– В принципе, условия во всех домах отдыха локомотивных бригад хорошие. Их не так давно отремонтировали, так что всё в порядке. Но есть и проблема. Это касается цен в столовых. Особенно в Ростовском бригадном доме. Здесь практически цены городского кафе, и не самого дешёвого. Судите сами. Если пересчитать на килограммы, то мясо получается по 800–900 руб., а рыба – по 600–700 руб. Это очень дорого. Причём в столовых других бригадных домов, где я бываю, к примеру Новороссийск, Горячий Ключ, Тимашевск, цены более-менее нормальные.

Артур Рахимулин, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Горький-Сортировочный:

– В комнатах отдыха локомотивных бригад в целом бытовые условия постоянно улучшаются. В большинстве помещений сделан ремонт и заменена мебель. Всё вставлены новые окна, исключающие сквозняки. Из-за этого раньше можно было простоять. Современные противомоскитные сетки надёжно исключают проникновение надоедливых москитов и комаров. Осталась проблема своевременного подвоза питьевой воды. Или кулер пустой, потому что воду не привезли, или по старинке воду кипятят дежурные, только бы было куда наливать. Например, в комнатах отдыха локомотивных бригад депо Горький-Сортировочный создаётся впечатление, что кулер стоит только для вида: он всегда пустой. А вот в Вековке обратная картина: там всё успевают.

Николай Гладких, машинист эксплуатационного моторвагонного депо Свердловск:

– Дома отдыха везде по дороге разные, я и не во всех бывал. Конечно, кое-где бы не мешало сделать ремонт, обновить мебель, поменять матрасы, но в целом всё устраивает. Тем более, что, как правило, не задерживаешься в них надолго, а заезжаешь переночевать. И что действительно радует – во всех бригадных домах, в которых мне пришлось побывать, очень доброжелательные сотрудники. Особенно мне нравится в Перми. Я бы, наверное, туда ездил, только чтобы пообщаться с сотрудниками дома отдыха: они нас принимают всегда как долгожданных гостей, очень дружелюбные, приветливые.

Андрей Галактионов, машинист локомотивного эксплуатационного депо Барнаул:

– На Западно-Сибирской условия в домах отдыха просто шикарные. Везде евроремонт, в каждом блоке, состоящем из двух номеров, есть душ, туалет. Везде функционируют тренажёрные залы, комнаты психологической разгрузки, современный буфет, хорошая мебель, пластиковые окна. Единственное, чего бы хотелось, чтобы в Артыште, к примеру, появились в комнатах кондиционеры. Летом душно, приходится открывать окна, но тогда непросто засыпать, потому что слышно проходящие по станции поезда.

Евгений Полищук, машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Чита:

– В домах отдыха должны быть созданы условия для нормального отдыха и питания. Но не всегда это соблюдаются. Например, в Хилке цены за обеды высокие. И качество приготовления пищи тоже не всегда удовлетворяет. Как-то покушал там, а масло, видимо, было прогорклое, и у меня началась изжога.

Геннадий Вязов, машинист электровоза локомотивного эксплуатационного депо Красноярск-Главный:

– Особых проблем нет. Но вот только можно было бы кондиционеры установить в комнатах, а на станции Марийск новые шторы повесить. А там такие уже старые жалюзи на окнах, да к тому же наполовину сломанные.

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

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

О спецовке замолвите слово

ОДЕЖДУ ДОЛЖЕН ЗАКАЗЫВАТЬ ТОТ, КТО ЕЁ НОСИТ

Пётр Хмельницкий, инженер Кандалакшской дистанции СЦБ



ФОТО: ОСОГРП

Хотя обеспечение работников РЖД спецодеждой в последние годы значительно улучшилось, есть ещё чему стремиться. Чтобы улучшить параметры такой одежды, необходима обратная связь. Мнения тех, кто её носит, должны попадать к поставщикам.

Например, составная часть летнего костюма работников СЦБ «Электрик» – полукомбинезон. Он имеет длинную молнию, что неудобно. Для удовлетворения физиологических потребностей работнику, надевшему полукомбинезон, куртку да ёшё и сигнальный жилет-желтуху, приходится всё это снимать. А ведь вшивание нижней молнии позволило бы придать спецодежде большую комфортность.

Также выдаётся плащ из прорезиненной ткани. Материал древний, как мир. Почему не используются принятые на вооружение туристами современные ткани на основе полимерных плёнок? Кстати, если на плащ



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПАНОВ

Спецодежда должна быть такой, чтобы ею можно было гордиться

нанести светоотражающие полосы, то не нужно будет надевать на него сигнальный жилет, положенный при работе на путях.

Сам сигнальный жилет можно было бы выполнить из «дышащих» тканей, причём предусмотреть маркировку принадлежности к структурному подразделению.

А ботинки, выдываемые линейным работником? Разве нельзя для жаркой погоды предусмотреть в них отверстия для вентиляции, при необходимости закрываемые?

В зимней одежде, считаю, надо активнее использовать опыт экипировки спортсменов, туристов, полярных исследователей, а также северных народов.

Например, традиционный зимний наряд эскимосов представляет собой два меховых костюма, надеваемых один поверх другого. Верхняя часть каждого из них – пулlover-парка. Вентиляция обеспечивается за счёт того, что обе парки носят без пояса, и они свободно свисают по меньшей мере до колен. Холодный воздух не поднимается вверх и поэтому не может добраться до тела.

Одежда для особого климатического пояса (Заполярье), как и полярная одежда, должна сочетать в себе высокую теплоизоляцию и хорошую вентиляцию. Казалось бы, несовместимые качества. Однако по-

следние десятилетия в полярной одежде и обуви активно используются искусственные материалы.

Я считаю, в ОАО «РЖД» можно повысить качество и комфортность спецодежды. Для этого нужен учёт мнений работников в профсоюзной организации. И использовать необходимо существующий механизм общественных уполномоченных по охране труда. Или же выделить в профсоюзных комитетах отдельное направление по спецодежде. Можно также проводить опросы по Интернету. Главное – учитывать мнение людей. Ведь дискомфорт, неудобство оказывается на производительности труда и на здоровье работника.

Спецодежду надо делать такой, чтобы клиент магазина туристических товаров и одежды завидовал работнику РЖД. Может быть, тогда и появится, например, на Ладожском вокзале Санкт-Петербурга рядом с магазином футбольной атрибутики клуба «Зенит» бутик с атрибутикой, спецодеждой и спецобувью с символикой РЖД.

Ещё хочется сказать о системе материально-технического снабжения. Нет ритмичности в поставках. А ведь спецодежда, спецобувь, другие средства индивидуальной защиты должны поставляться точно в срок. Для этого, я считаю, на центральных складах должны аккумулироваться запасы спецодежды на один сезон вперёд.

Спецодежду надо делать такой, чтобы клиент магазина туристических товаров и одежды завидовал работнику РЖД. Может быть, тогда и появится, например, на Ладожском вокзале Санкт-Петербурга рядом с магазином футбольной атрибутики клуба «Зенит» бутик с атрибутикой, спецодеждой и спецобувью с символикой РЖД.

Ещё хочется сказать о системе материально-технического снабжения. Нет ритмичности в поставках. А ведь спецодежда, спецобувь, другие средства индивидуальной защиты должны поставляться точно в срок. Для этого, я считаю, на центральных складах должны аккумулироваться запасы спецодежды на один сезон вперёд.

Кроме повышения уровня маршрутизации, также сократилось среднее время оборота вагона, обеспечена запланированная доходность для собственников вагонов. По данной технологии сейчас ещё управляются 16,5 тыс. крытых вагонов и 23 тыс. цементовозов в ПГК.

В качестве критерия оптимизации в системе могут быть выбраны минимум совокупного порожнего пробега в километрах, либо минимум совокупной стоимости порожних рейсов или максимум доходов от перевозок. Новая технология позволяет комбинировать различные типы схем управления вагонами, от простых кольцевых до сложных логистических схем. Учитываются особенности различных перевозимых грузов и правила подготовки вагонов. В нынешнем году запущен проект по автоматизированному управлению ремонтами всех типов подвижного состава ПГК (всего 190 тыс. вагонов, одновременно в процессе ремонта может находиться до 6% парка).

В планах разработчиков – реализация механизмов управления вагонами на территориях стран СНГ и Балтии, интеграция с интернет-технологиями для обеспечения информационной поддержки клиентов, реализация различных моделей агентских соглашений. Очень перспективной видится задача по интеграции системы АСУ инфраструктуры для одновременной оптимизации работы парка вагонов и таких важных элементов инфраструктуры, как сортировочные станции.

МОДЕРНИЗАЦИЯ

Динамическая автоматизация

В отрасли успешно работает инновационная модель управления порожними вагонами

Михаил Корнаухов, генеральный директор ЗАО «ИнгэлЛекс»



ФОТО: АЛЕКСАНДР СПЕРСАНОВ

С появлением в отрасли больших парков универсальных вагонов стало ясно, что методы управления ими существенно отличаются от управления инвентарным парком.

Дело в том, что любой рейс приватного вагона должен быть оплачен перевозчиком и оформлен документально с точным указанием станицы отправления и назначения. Поэтому задача обеспечения отправителей погрузочным ресурсом превратилась из «балансовой», когда в пределах дороги управлять порожняком можно без указания номеров вагонов, в задачу удовлетворения потребностей клиентов с пономерной привязкой и учётом подвижного состава.

Первый вариант АСУ парком вагонов в новых условиях разработали специалисты компании «ИнгэлЛекс» пять лет назад. В середине 2007 года её прототип стал достаточно надёжным и руководство РЖД решило запустить такую систему на парке 20 тыс. инвентарных цементовозов. Первый вариант, названный АС ДРП (авто-



Судьба

Смертельный удар

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НЕ ПРОЩАЕТ ОШИБОК

Для работников Внуковской дистанции электроснабжения Московской железной дороги 14 июня жизнь разбилась на «до» и «после». На станции Муратовка от удара током в 10 кВ погиб электромонтер шестого разряда Александр Васильев. Как случилось, что специалист с 17-летним стажем вдруг нарушил все правила техники безопасности?

Чтобы расследовать ЧП, было создано несколько комиссий, завела дело и транспортная прокуратура. Рассматривались самые разнообразные версии: от самоубийства до убийства, при этом были опрошены все, кто имел хоть какое-нибудь отношение к погибшему. Собственное расследование решили провести и «Гудок», поэтапно восстановив всё, что предшествовало гибели Александра Васильева.

Вопрос о возможном опьянении был отметён сразу. Судебно-химическая экспертиза, проведённая в тот же день, следов алкоголя или наркотиков в крови погибшего не обнаружила.

Электромонтер Виктор Розанов, с которым тот на пару работал последние четырнадцать лет, рассказал:

— 14 июня, примерно без десяти час было, мы как раз сошли с поезда, нам выдали наряд на станцию Муратовка. Ну, мы подъехали на узике, Саня за рулём, как обычно, подготовили место для ввода низковольтного кабеля, а потом я пошёл в машину писать наряд, я всегда его заполняю — у меня почерк лучше, а Саня остался отключать разъединитель. Я спиной стоял к нему, слышу, упало что-то тяжёлое. Оглянулся: он...

Они не просто работали вместе, но и много лет дружили. Дети у них одногодки. Вместе на рыбалку ездили.

В разговоре с Виктором версия самоубийства отмечается сама собой. У погибшего дома было всё нормально. Жена, сын, мать — все живы-здоровы. Жена работает в доме бытовых услуг, сын таксует...

Читая акт, где зафиксирована ошибка, которая привела к трагичному финалу: «После отключения разъединителя с ручным управлением электромонтер визуально не убедился в его отключении и отсутствии шунтирования, не проверил отсутствие напряжения на отключённой для работы части электроустановки, не установил переносные заземления на



ЭЛЕКТРОМОНТЕР, КАК МИНИР, ОШИБАЕТСЯ ОДИН РАЗ

у него хрипы пошли... или показалось, ну, я обнадёжился, давай область сердца маскировать. Вызвал «скорую», потом подъехали ребята из Муратовки, тоже электромонтеры... помогали. Он же у нас за старшего был. А тут раз — и нету человека...»

Они не просто работали вместе, но и много лет дружили. Дети у них одногодки. Вместе на рыбалку ездили.

В разговоре с Виктором версия самоубийства отмечается сама собой. У погибшего дома было всё нормально. Жена, сын, мать — все живы-здоровы. Жена работает в доме бытовых услуг, сын таксует...

Читая акт, где зафиксирована ошибка, которая привела к трагичному финалу: «После отключения разъединителя с ручным управлением электромонтер визуально не убедился в его отключении и отсутствии шунтирования, не проверил отсутствие напряжения на отключённой для работы части электроустановки, не установил переносные заземления на

токоведущие части отключённой для работы части электроустановки со стороны, откуда может быть подано напряжение, самовольно приступил к выполнению работы».

Такую оплошность мог допустить ученик профтехучилища, но не 54-летний электромонтер самого высокого разряда. Но на вопрос: «Почему это случилось?» — в комиссии мне ответить не смогли. Не внесли ясности и коллеги, проработавшие с Александром Васильевым много лет, скорее наоборот: они старались как можно быстрее замять эту тему. Понятно дело, люди устали от комиссий, от следователей с их вопросами-допросами. А с Юрием Буландо, начальником района электроснабжения станции Калуга-1, где произошло ЧП, поговорить мне не удалось. Он после этого случая слёг в больницу. У человека, которому присвоено звание «Лучший командир среднего звена», сердце не выдержало.

А вот начальник Внуковской дистанции электроснабжения

Алексей Малков сразу согласился встретиться. Он сам в недоумении: как такое могло случиться с опытным специалистом? «Нужно всё-всё выяснить, — говорит он, — чтобы это не повторилось». Алексей Петрович любил трагедию, произошедшую на железной дороге, воспринимает как личную. У него железнодорожная колея совпала с линией жизни. На железной дороге работали его отец, дед и многие родственники. Малков из тех руководи-

хником дистанции, проверки проводились ежегодно. И это не случайно — за техническими устройствами глаз да глаз нужен.

Хлеб электромонтера нелёгок. Шестой квалификационный разряд можно заслужить лишь годами упорной работы. Это в документах вся жизнь вмещается в один биографический листок. Родился Александр Васильев неподалёку от Калуги, начинал трудовую жизнь плотником, служил в

армии, после шоферил, затем женился, появился сын, и он пробовал себя в роли слесаря-автомеханика. А в 1994-м устроился на Московскую железную дорогу электромонтером по ремонту воздушных линий. И работал неплохо, стал специалистом, какие в дистанции всегда на вес золота.

— Знаете, — рассказывает его одноклассница, — он на-

ником дистанции, проверки проводились ежегодно. И это не случайно — за техническими устройствами глаз да глаз нужен.

Хлеб электромонтера нелёгок. Шестой квалификационный разряд можно заслужить лишь годами упорной работы. Это в документах вся жизнь вмещается в один биографический листок. Родился Александр Васильев неподалёку от Калуги, начинал трудовую

жизнь плотником, служил в

армии, после шоферил, затем женился, появился сын, и он пробовал себя в роли слесаря-автомеханика. А в 1994-м устроился на Московскую железную дорогу электромонтером по ремонту воздушных линий. И работал неплохо, стал специалистом, какие в дистанции всегда на вес золота.

— Знаете, — рассказывает его одноклассница, — он на-

стоящий русский мужик. Всё сам. Всё на себе. Никогда не жаловался. Ни у кого ничего не просил. Сам всем помогал. Подвезти, денег занять — всегда пожалуйста. Все к нему. За ним — как за каменястой стеной. На работе его уважали, стопроцентно, а вот на счёт дома не знаю, он о своей семье не рассказывал. Всегда был такая подтянутый, опрятный...

— Даже фотографии хороших нет, — вздыхала жена, — он не любил фотографироваться, да и некогда было. Так жизнь и прожил — всё в бегах...

На похоронах Александра Васильева пришли и таксисты, и железнодорожники. На поминках они сидели рядом. Вспоминали погибшего, поминали, но о том, что предшествовало несчастному случаю, предпочитали не говорить. Что бередить больное?

Накануне были выходные, праздновали День России. Все эти дни у таксистов была

страдная пора. Баранку крутили без перерыва на обед и сон. Последний раз один из

таксистов видел Васильева у светофора в полвторого ночи, тот вёз пассажиров на улицу

Малоярославецкую. Подмыгнули они друг другу фарами и разъехались в разные стороны.

Таксист торопился домой — очень хотел спать. Вспоминает, что целые сутки после праздников спал как убитый. Его еле растолкала дочь только к вечеру следующего дня и сказала, что Васильев погиб. Он долго соображал, как такое могло произойти, ведь Саня с электроприборами ещё со школы на ты. Потом вдруг как ошпарило: он же не одну ночь пахал! И от этого ему сделалось не по себе. Хотя кто сейчас нормально высыпается?

Работы утром на работу идут как зомби — кто в выходные ремонтирует, кто дачу строит, кто огород копает, а кто халтурит у богатого соседа — новые полы стелил. Опутанные проблемами, детьми и кредитами, люди считают, что для того, чтобы нормально жить, нужно работать на двух, а если повезёт, то и на трёх работах. И тому же Сане спать было некогда. Жил он под двойным напряжением. Где тут было не ошибиться?

А железная дорога оплошности не прощает. Это ведь зона повышенной опасности и повышенной ответственности за жизнь многих людей. И если этого не понимаешь, если чувство опасности притягивает в желании как можно больше заработать, надо уходить с железной дороги. Пока можешь уйти.

Ольга Иженякова

Опутанные проблемами, детьми и кредитами, люди считают: для того, чтобы нормально жить, нужно работать на двух, а если повезёт, то и на трёх работах

телей, кто на работу приходит первым, а уходит последним. Начинал он здесь электромехаником, поэтому Внуковскую дистанцию знает как свои пять пальцев. Подчинённые его уважают. Кстати, разъединитель, который пытался отремонтировать Васильев, по правилам должен обслуживаться один раз в два года, но по плану работы, утверждённому началь-

армии, после шоферил, затем женился, появился сын, и он пробовал себя в роли слесаря-автомеханика. А в 1994-м устроился на Московскую железную дорогу электромонтером по ремонту воздушных линий. И работал неплохо, стал специалистом, какие в дистанции всегда на вес золота.

— Знаете, — рассказывает его одноклассница, — он на-

женной жизни в одну зарплату не вмещается. «Да и нигде в инструкциях не прописано, что человек не может подрабатывать в свободное от работы время», — сказали мне в дистанции. Получается, две работы как две жизни, и всё для того, чтобы нормально, как представляется, прожить одну. Да и нормальная ли это жизнь?

Обратная связь

Обжалованию не подлежит

Условий для сохранения Белогорской отделенческой больницы в настоящем нет

— Наша Белогорская отделенческая больница существует более 70 лет. Она обслуживает железнодорожников таких крупных станций, как Ерофей Павлович, Сквородино, Магдагачи, Шимановская, Свободный, Белогорск, Благовещенск, Завитая, Бурея, и множество мелких линейных станций Забайкальской дороги. Только с Белогорской и Благовещенской веток к ней присоединено более 12 тыс. человек. В настоящее время в больнице имеется 120 койко-мест.

Осеню нашу больницу обещают ликвидировать. Дальнейшее лечение железнодорожников планируется в Чите, в 36 часах езды от станции Белогорск. Также на базе железнодорожной поликлиники организуют 20 коек дневного стационара. Большинство рабочих живут на отдалённых станциях, и их лечение в дневном стационаре невозможно. В Белогорской же городской больнице талон на приём к врачу взять невозможно (очередь занимает с 5 часов утра). Свободных мест в стационаре нет. С закрытием больницы не смогут получать достойное лечение и многие пенсионеры РЖД. Просим не лишать нас права получать квалифицированную помощь в своей больнице.

Пациенты и сотрудники Белогорской отделенческой больницы (к обращению приложено 153 подписи)

— Решение о проведении реорганизации в отделенческой больнице принято в связи со значительным снижением объёмов



стационарной медицинской помощи (в 2008 году план — 1400 госпитализаций, в 2011-м — 200 госпитализаций). Следствие этого недостаточного поступления финансовых средств из Фонда обязательного медицинского страхования, что не позволяет обеспечивать деятельность учреждения на современном уровне.

Вместе с тем здесь будет организованы 20 коек круглосуточного пребывания для ветеранов и пенсионеров железнодорожного транспорта, финансируемых Благотворительным фондом «Почёт», и 20 коек дневного стационара с работой в две смены.

Кроме того, в Белогорске действует муниципальная больница на 375 кругло-

суточных коек и в 25 км — в посёлке Серышево — Центральная районная больница на 70 коек. Все прикреплённые будут получать необходимую стационарную медицинскую помощь как в отделенческой больнице, так и в муниципальных учреждениях здравоохранения по месту жительства.

В случае необходимости высокотехнологичная медицинская помощь работникам компаний, членам их семей и неработающим пенсионерам будет оказываться в дорожной клинической больнице на станции Чита-2.

Вячеслав Кульбачинский, и.о. начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД»

Разъяснение

Электромеханик, да не тот

ПРАВО НА ДОСРОЧНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ ТРУДОВОЙ ПЕНСИИ РЕГЛАМЕНТИРУЕТСЯ СПИСКОМ

— Работаем электромеханиками СЛБ станции Гуково Лиховской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Северо-Кавказской дороги. У многих уже приближается пенсионный возраст. В связи с этим решили узнать, почему работники других специальностей, например машинисты тепловозов, вагонники, уходят на пенсию в 55 лет, а мы — в 60? Существуют ли на этом счёт какие-то положения и правила?

Юрий Афанасенко

— Уважаемый Юрий Владимирович!

В соответствии с п. 1 статьи 27 закона «О трудовых пенсиях в РФ» (от 17 декабря 2001 года № 173-ФЗ) право на досрочное пенсионное обеспечение предоставляется мужчинам по достижении ими 55 лет, если они проработали не менее 12 лет 6 месяцев в качестве рабочих локомотивных бригад и работников отдельных категорий, занимающихся организацией перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте и имеющих страховой стаж не менее 25 лет.



Обслуживание контактной сети только на магистральных дорогах даёт возможность выйти на пенсию раньше обычного

Перечень профессий и должностей, на которые распространяется вышеуказанная норма, содержится в «Списке профессий рабочих локомотивных бригад, а также профессий и должностей работников отдельных категорий, непосредственно осуществляющих организацию перевозок и обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте» (утверждён постановлением Правительства РФ от 24 апреля 1992 года, № 272).

В указанный список входит такая профессия, как электромеханик, занятый обслуживанием контактной сети на магистральных железнодорожных дорогах. Станция Гуково к таковым не относится.

Более подробную информацию по этому поводу вы можете получить в отделе кадров по месту вашей работы.

Олег Шунатов,

заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Кадры

Отдам диплом в хорошие руки

Старт в жизнь для многих выпускников вузов закончился на бирже труда

Каждый третий выпускник вуза этого года стал официальным безработным, показал всероссийский интернет-опрос, проведённый порталом для молодёжи CAREER.RU.

Тем, кто ещё не нашёл места, конкурировать придётся не только между собой, но и с выпускниками двух предыдущих лет: по данным президента рекрутингового портала Superjob Алексея Захарова, среди выпускников 2009-го только 53% имеют сейчас постоянную работу, а среди окончивших вузы в прошлом году – 49%.

В этой связи представляется естественный интерес, как складываются судьбы выпускников университетов путей сообщения. Ежегодно в компанию труда устраивается около 7 тыс. «новобранцев» из отраслевых вузов – это примерно 70% от общего контингента выпускников. Остальные сами находят занятие по душе, но тоже пользуются у работодателей спросом.

– Неустроившихся выпускников у нас не бывает, – не без гордости говорит первый проректор ПГУПСа Александр Ледяев. – Наши механики, строители, информационщики в своих отраслях показывают себя даже лучше, чем выпускники профильных учебных заведений.

Екатерина Носкова защитила свой красный диплом на механическом факультете Омского госуниверситета путей сообщения месяц назад. «Теперь мне предстоит ехать в другой город по университетской программе трудуустройства, но надеюсь ещё до зимы пересесться в Омск – не очень хочется покидать этот город. Честно говоря, быть железнодорожником я не собиралась, хотела поступать в СибАДИ (автодорожный институт), но кто-то из родственников посоветовал именно ОмГУПС – тогда мэтрополит готовил здесь для себя сотрудников, и нам пообещали отличную работу после окончания. Но с метро не сложилось, и вместе со всеми бюджетниками я пошла на распределение в конце обучения. У меня узкая специальность, перейти куда-то в другую область будет достаточно сложно, да я пока и не планирую – попытаю счастья на железнодорожной. С детства она казалась мне очень романтическим местом, и сейчас приятно ощущать себя частью большой отрасли».

Конечно, проще всего складываются отношения с отраслью у тех, кто ещё на школьной скамье понял, чего хочет. Вячеслав Попов окончил ИрГУПС в 2008 году и сразу стал бригадиром механизированного пункта ремонта вагонов депо Иркутск-сортировочный – самого большого эксплуатационного вагонного депо ВСЖД, где работает и сегодня.



УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОБРАЗОВАНИЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ выпустил новые издания для учащихся и специалистов отрасли.

МОНОГРАФИЯ «ЭКОНОМИКА КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ». Автор Ю.И.Соколов, д.э.н. В книге рассмотрены экономические проблемы управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях развития конкурентного рынка. Предложены двухуровневая система показателей оценки качества такого обслуживания и модель влияния факторов внешней и внутренней среды транспортной компании на него. Сформирован экономический механизм управления качеством и методология оценки экономической эффективности повышения уровня транспортного обслуживания с учётом системного и внётранспортного эффекта.

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНОЕ ИЗДАНИЕ «ДИЗАЙН ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА». Автор В.С.Трофимов. В книге даны определения современного индустриального дизайна, сопровождаемые многочисленными иллюстрациями, в том числе материалами дизайн-разработок НИИ и тепловозостроительных заводов по формированию композиции кузова подвижного состава железных дорог, кабин и пульта управления машиниста. Большое место отводится дизайну, как творческому процессу создания скоростного подвижного состава железных дорог, а также промышленного транспорта и путевых машин. Издание рассчитано на специалистов транспорта, промышленных дизайнеров, связанных с разработкой теории и практикой проектирования и совершенствования железнодорожной техники.

«ИСТОРИЯ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ. ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ. К 200-ЛЕТИЮ ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА И ОБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ РОССИИ». Под редакцией А.А.Тимошина.

В издании дан обзор важнейших этапов и событий, связанных с созданием, становлением, развитием железнодорожных путей сообщения России, их органов управления и профессионального образования с 1809 по 2009 год. В книге также представлен богатый исторический материал о строительстве железных дорог, разработке новых образов подвижного состава и других технических средств для реализации перевозочного процесса.

«ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ». В трёх книгах: «Два столетия», «Как поезда самолёты догоняли», «Великий российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток». Автор З.Л.Крайнис.

В книгах в форме небольших очерков показаны отдельные стороны сложного процесса становления и развития железных дорог, а также эволюция технических средств и технологий, подчёркнуты роль и значение данного вида транспорта в жизни общества. В них освещаются отдельные вопросы истории железных дорог, рассказывается о сложных процессах развития железных дорог, о людях, поездах и грузах, о скоростях и безопасности движения, о проблемах и перспективах.

В издании представлены не только сложные процессы становления железнодорожного строительства, но и огромная роль в этих процессах талантливых, честных, блестящие образованных людей, взвихших на себя труд и обязанность решать государственные вопросы, привлекать к делу других, развивать в стране путь, по которым Россия будет двигаться вперёд.

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ В ЭПОХУ ВОЙН И РЕВОЛЮЦИЙ (1914–1922 гг.)». Монография. Автор А.С.Сенин. В монографии исследуется положение железнодорожного транспорта накануне Первой мировой войны. Проанализирована существовавшая в России система управления дорогами. Отмечены основные реформы железнодорожной администрации. Изучены ход строительства некоторых магистралей, рассмотрен первый пятилетний план железнодорожного строительства (1917–1922 годы).

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Акция

На хлеб не хватит

Автомобилисты потребуют остановить рост цен на бензин

На 4 августа назначена масштабная всероссийская акция протеста. Основное требование, которое выдвигают её инициаторы, – снизить стоимость автомобильного топлива на 30%.

Автомобилисты Ижевска в июне провели аналогичную акцию. В ней, по данным МВД Удмуртии, приняло участие около 250 автомобилей. Ижевцы и подали идею подняться на борьбу с ценами всю страну. Как сообщил региональный координатор движения Андрей Коновал, в настоящий момент о готовности присоединиться заявили 13 городов России: Иркутск, Нижний Новгород, Глазов, Тверь, Москва и т.д. Всего планируется привлечь не менее 30 регионов. В некоторых городах пройдут автопробеги с участием сотен автомобилей, в других пикеты – в зависимости от того, на что дадут «доброе» властям.

«При нынешнем уровне доходов населения и объёмах нефтедобычи в России цены на дизельное топливо и бензин Аи-92 должны быть не более 18 руб. за литр, а на бензин Аи-95 – не более 20 руб.», – пояснил основное требование движения Андрей Коновал.

Как заявляют организаторы, акция проводится вне всякой по-



Вслед за топливом дорожает жизнь

литики, участвовать в ней будут как профессиональные водители, так и обычные автовладельцы. При этом люди рассчитывают досочувстваться до властей, привычных к митингам разного рода. «Считаем, что накануне выборов в Госдуму и президентских мы можем заставить чиновников работать в интересах большинства населения», – отметил Андрей Коновал.

Если размах акции по регионам оценить пока сложно, то уже известно, что в Москве её не смогут не заметить. Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов намерен вывести на улицы около 200 грузовиков. Как сообщил председатель Центрального со-

вета Александр Котов, в профсоюзе пока не определились, в какой форме будет проводиться акция – автопробег, митинг или то, и другое – и в какое время. «Во-первых, это рабочий день, а во-вторых, в четверг народ уже во второй половине дня потягивается на дачи, на природу. И если мы пойдём грузовиками по городу в любую сторону, то создадим проблемы, чего бы не хотелось», – сказал он «Гудку».

Тем не менее, по его мнению, игнорировать рост цен на топливо невозможно, так как они влияют на всё. Впереди уборочная, и невозможно даже предсказать стоимость буханки хлеба.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Здравоохранение

Отказников изолируют

Детские сады будут контролировать прививки

ВЕРХОВНЫЙ СУД ПОДДЕРЖАЛ ПОЗИЦИЮ РОСПОТРЕБНАДЗОРА, ОБЯЗАВШЕГО ДЕТСКИЕ САДЫ ИЗОЛИРОВАТЬ ДЕТЕЙ, НЕ ПРИВИТЫХ ОТ ПОЛИОМИЕЛИТА.

Жалоба родителей – противников прививок – была окончательно отклонена. Главный санитарный врач Геннадий Онищенко ещё в 2008 году утвердил санитарно-эпидемиологические правила, согласно которым детей, не привитых от полиомиелита, необходимо на 60 дней изолировать от тех, кто прививку сделал. Как утверждают в Роспотребнадзоре, это правило призвано предупредить заболевание незащищённых детей.

Но так как для непривитых детей в детских садах не предусмотрено отдельного помещения, им два месяца запрещали посещать эти учебные заведения. Это вызвало возмущение группы московских родителей, которые подали в Роспотребнадзор иск в Верховный суд, заявив, что нарушаются права их детей на образование, но проиграли дважды.

Ещё 27 апреля Верховный суд признал законной позицию санитарного ведомства, однако родители подали кассационную жалобу, которая сейчас была отклонена. «Теперь нам прямая дорога в Конституционный суд, осенью мы подаём иск», – заявила «Гудку» адвокат столичных родителей Арина Покровская. – В постановлении суда говорится, что детям нельзя запрещатьходить в детский сад, их нужно изолировать от привитых малышей, а для этого нужны дополнительные помещения, воспитатели, нянички. Кто их будет нанимать? Детей будут тасовать по группам, переводить из



Право на образование зависит от прививки

подготовительной в среднюю или вообще к малышам. Нам посоветовали подавать в суды на местном уровне, если органы образования не обеспечат непривитым ребятам условия для образования», – сказала Арина Покровская. С другими прививками таких проблем нет, потому что только по полиомиелиту есть законодательное требование об изоляции непривитых детей.

Президент Общества специалистов до-казательной медицины профессор Василий Власов считает, что решением проблемы могло бы стать использование при вакцинации от полиомиелита «убитой» вакцины. Использование такой вакцины свидетельствует о её эффективности, есть и ещё один аспект – она дешевле», – утверждает Василий Власов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Книжная лавка

Вышли в свет



ФОТО: СЕРГЕЙ СМОЛЯНЕНКО

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОБРАЗОВАНИЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ выпустил новые издания для учащихся и специалистов отрасли.

МОНОГРАФИЯ «ЭКОНОМИКА КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ». Автор Ю.И.Соколов, д.э.н. В книге рассмотрены экономические проблемы управления качеством транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях развития конкурентного рынка. Предложены двухуровневая система показателей оценки качества такого обслуживания и модель влияния факторов внешней и внутренней среды транспортной компании на него. Сформирован экономический механизм управления качеством и методология оценки экономической эффективности повышения уровня транспортного обслуживания с учётом системного и внётранспортного эффекта.

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНОЕ ИЗДАНИЕ «ДИЗАЙН ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА». Автор В.С.Трофимов. В книге даны определения современного индустриального дизайна, сопровождаемые многочисленными иллюстрациями, в том числе материалами дизайн-разработок НИИ и тепловозостроительных заводов по формированию композиции кузова подвижного состава железных дорог, кабин и пульта управления машиниста. Большое место отводится дизайну, как творческому процессу создания скоростного подвижного состава железных дорог, а также промышленного транспорта и путевых машин. Издание рассчитано на специалистов транспорта, промышленных дизайнеров, связанных с разработкой теории и практикой проектирования и совершенствования железнодорожной техники.

«ИСТОРИЯ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ. ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ. К 200-ЛЕТИЮ ТРАНСПОРТНОГО ВЕДОМСТВА И ОБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ РОССИИ». Под редакцией А.А.Тимошина.

В издании дан обзор важнейших этапов и событий, связанных с созданием, становлением, развитием железнодорожных путей сообщения России, их органов управления и профессионального образования с 1809 по 2009 год. В книге также представлен богатый исторический материал о строительстве железных дорог, разработке новых образов подвижного состава и других технических средств для реализации перевозочного процесса.

«ОЧЕРКИ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ». В трёх книгах: «Два столетия», «Как поезда самолёты догоняли», «Великий российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток». Автор З.Л.Крайнис.

В книгах в форме небольших очерков показаны отдельные стороны сложного процесса становления и развития железных дорог, а также эволюция технических средств и технологий, подчёркнуты роль и значение данного вида транспорта в жизни общества. В них освещаются отдельные вопросы истории железных дорог, рассказывается о сложных процессах развития железных дорог, о людях, поездах и грузах, о скоростях и безопасности движения, о проблемах и перспективах.

В издании представлены не только сложные процессы становления железнодорожного строительства, но и огромная роль в этих процессах талантливых, честных, блестящие образованных людей, взвихших на себя труд и обязанность решать государственные вопросы, привлекать к делу других, развивать в стране путь, по которым Россия будет двигаться вперёд.

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ В ЭПОХУ ВОЙН И РЕВОЛЮЦИЙ (1914–1922 гг.)». Монография. Автор А.С.Сенин. В монографии исследуется положение железнодорожного транспорта накануне Первой мировой войны. Проанализирована существовавшая в России система управления дорогами. Отмечены основные реформы железнодорожной администрации. Изучены ход строительства некоторых магистралей, рассмотрен первый пятилетний план железнодорожного строительства (1917–1922 годы).

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Шлем фаворитов

Московский турнир по пляжному волейболу серии «Большого шлема», состоявшийся на Поклонной горе, как и ожидалось, принес успех признанным фаворитам.

Финал женских соревнований выиграла сильнейшая пара мирового пляжного волейбола – американки Керри Уолши и Мисти Мей-Гренор, взявшие реванш у бразильянок Лариссы и Жулианы за поражение на турнире в Риме.

Среди мужчин первое место досталось не менее титулованным бразильским волейболистам Эмануэлю и Алисону, в финале сломившим сопротивление швейцарских ветеранов Патрика Хойшера и Джефферсона Беллагварди.

Россияне в число фаворитов не входили и «выстрелили» даже на родном песке так и не сумели. Мария Ушакова с Елизаветой Рябовой, как и Ярослав Кашкаров с Константином Семёновым, выбыли в 1/16 финала.

Цель – пьедестал

Близится к завершению вторая неделя «Тур де Франс» – 2011.

Лучший результат среди гонщиков российской профессиональной велокоманды «Катюша» – пятое место на 16-м этапе «Большой петли» – показал Михаил Игнатьев. Он воспитанник знаменитого основателя «Локомотива» Александра Кузнецова, олимпийский чемпион Афин-2004, бронзовый призёр Игр в Пекине-2008.

Игнатьев заявил, что находится в хорошей форме и до конца тура попытается «сделать что-нибудь ещё». Оптимизм велосипедиста перед стартом третьей недели гонки разделяет и спортивный директор «Катюши» Дмитрий Коньков, в разговоре с журналистами пообещавший, что на одном из четырёх последующих этапов россияне обязательно будут в призёрах.

Андрей Мельников

Владимир Суетин

Россыпь наград из Шеффилда



Восьмикратный чемпион Европы
Алексей Якименко и в Англии довелся
лучшего результата среди россиян

На завершившемся в английском Шеффилде чемпионате Европы по фехтованию сборная России заняла второе общекомандное место. В целом выступление россиян стоит считать успешным – представители нашей команды завоевали целую россыпь медалей различного достоинства. Золотая из них – лишь одна, и она на счету саблисты Алексея Якименко, выигравшего чемпионат Европы уже восьмой раз. Однако помимо неё наши спортсмены положили в копилку сборной России ещё две серебряные и семь бронзовых медалей (обладателем «бронзы» в составе сборной России стал и представитель ЦСК «Локомотив» шпажист Павел Сухов). В командном зачёте россияне уступили лишь представителям Италии, завоевавшим шесть золотых, две серебряные и две бронзовые награды.

Василий Сидоров

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

\$12 МЛН

Именно такую сумму звезда Национальной баскетбольной ассоциации, её многократный чемпион и один из лучших бомбардиров, защитник клуба «Лос-Анджелес Лейкерс» Коби Брайант запросил у турецкого клуба «Бешикташ», намереваясь заключить с ним контракт на время локата в НБА. Руководство турецкого клуба торговалось, предлагая сумму в два раза ниже, но переговоры неожиданно сорвались. И, как оказалось, причина этого к баскетболу отношения не имеет. Из-за коррупционного скандала, связанного с футбольным клубом, входящим в спортивную империю «Бешикташ», все банковские счета клуба заморожены.

Владимир Суетин

Пляжный футбол

Звёздный капитан

«ЛОКОМОТИВ» СТАЛ БАЗОВОЙ КОМАНДОЙ СБОРНОЙ



ВТОРОЙ РАЗ ПОДРЯД ЧЕМПИОНОМ РОССИИ СТАЛ МОСКОВСКИЙ «Локомотив». На вопросы «Гудка» отвечает играющий тренер команды Илья Леонов.

– Илья, прежде всего от всех читателей «Гудка» поздравляю «Локомотив» с очередным комплектом золотых медалей. А вас лично – и с титулом «Лучший тренер чемпионата».

– Спасибо за оценку моей работы в команде, хотя главным тренером «Локо» я всегда-то два с половиной года.

– Вы ещё и капитан команды, игрок «стартовой четвёрки». Есть ли подобные примеры?

– В командах элитного дивизиона – нет. А в клубах, выступающих в региональных турнирах, такие люди, возможно, есть.

– Какое «золото» вам было выиграть сложнее?

– Затрудняюсь с ответом. Завоевание каждого титула имело свой подтекст. Допустим, в прошлом году на нас давила психологическая ответственность.

Ведь благодаря поддержке ОАО «РЖД» под эгидой «Локо» собралась весёлая цвет отечественного пляжного футбола. По этой причине права на ошибку у нас не было ни перед болельщиками, ни перед руководством компании. В нынешнем сезоне у команды была другая сложность: против чемпиона все соперники играют с повышенной мотивацией. Но в итоге «Локо» свою задачу решил.

– В финале «Бешикташ», московского турнира чемпионата «Локо» в драматичной серии по пенальти уступил землякам из «Строгино». В том момент в итоговую победу клуба верили?

Илья Леонов (с кубком) уверен, что победная эйфория не помешает футболистам-железнодорожникам успешно выступить в Евролиге

– Ни секунды в ней не сомневался, зная и настрой игроков, и их потенциал. После досадной осечки со «Строгино» я так и сказал ребятам: «Мы проиграли сражение, но не выиграли».

– В групповых матчах суперфинального этапа «Локо» отказался от своей традиционной игры «первым» номером. Создавалось впечатление, что железнодорожники играют излишне прагматично, экономят силы...

– Согласен. Матчи с «Дельтой» и «Майной Вирой» я считаю худшими в сезоне. Для поднятия игрового тонуса мне пришлось

следних мы провели с блеском. В том числе и благодаря нашему «второму» голкиперу – Александру Филимонову. Ему я доверил место в воротах, когда почувствовал, что Бухлицкий свою игру не поймал.

– Из 11 забитых «Локо» мячей в суперфинале 8 пришли на долю легионеров: серба Деяна Станковича, португальцев Маджера и Алана. Вклад же в победу россиян, увы, оказался скромнее. Почему?

– Я бы не стал делить «золото» на отдельные персоны. Футбол – игра коллективная. В нём каждый игрок делает свою работу.

По завершении сезона основной состав команды намерен провести с болельщиками товарищеский матч

серьёзно поговорить с ребятами на повышенных тонах. После чего в полуфинале с «Крыльями Советов» по самоотдаче, реализации моментов они показали игру, близкую к идеальной.

– Тем не менее первый тайм со «Строгино» для болельщиков «Локо» выдался просто валидным. В нём лучший пляжный вратарь страны, голкипер национальной команды Андрей Бухлицкий пропустил четыре мяча...

– В пляжном футболе такое случается. Я говорю о «мёртвой полосе», когда в твои ворота залетает буквально всё. Свои же стопроцентные голевые

моменты по какой-то неведомой причине реализовывать не удаётся. Но матч, к счастью,

состоит из трёх таймов. Два по-

К примеру, «столб» Станкович вместе с таким ярким бомбардиром, как Маджер, находятся на остре атаки. В суперфинале, можно сказать, их просто «прорвали». Но если говорить о команде и чемпионате в целом, то, пожалуй, наши российские звёзды – Егор Шайков, Юрий Крашенинников, Антон Шкарин, Дмитрий Шишин и Алексей Макаров – также являются «пляжниками» высочайшего класса. Уверен, что заполучить такую обойму игроков был бы рад любой топовый клуб Европы, а, возможно, и Бразилии, являющейся законодательницей мод в нашем виде спорта.

– После триумфа в Питере самое время обмыть золотые медали, встретиться с верной железнодорожной

торсидой. «Гудок», кстати, присутствовал на первой в истории пляжного «Локо» встрече с болельщиками. Она состоялась перед началом второго тура чемпионата в Черкизово. Тогда,омнится, президент ПФК «Локомотив» Виталий Погодин не только пообещал сделать такие встречи традиционными, но и заверил, что по завершении сезона основной состав «Локо» проведёт с болельщиками товарищеский матч.

– Виталий Анатольевич обещание выполнит. Но только по окончании сезона, который у нас ещё продолжается. В конце недели десять железнодорожников, я, кстати, в их числе, проведут в составе национальной команды очередной сбор в Строгино в рамках подготовки к предстоящим этапам Евролиги. Ближайший турнир в конце июля пройдёт в Гааге. А её суперфинальный этап впервые в истории состоится в Москве на Поклонной горе в начале августа. Перед российскими болельщиками сборная обязана показать зрачную, результативную игру. Нам важно не упустить реального шанса стать победительницей Евролиги-2011, ведь после её берлинского этапа россияне лидируют.

– Это будет последнее испытание сезона?

– Нет. Уже в начале сентября в Италии стартует чемпионат мира среди национальных команд. Клубный же сезон «Локо» завершит только в начале октября – розыгрышем Кубка России, где по рейтингу внутреннего чемпионата наш клуб также посечён первым номером.

Беседовал
Владимир Суетин

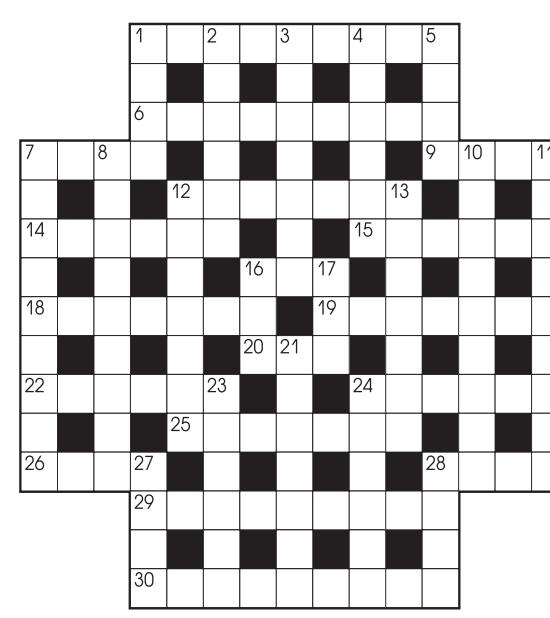
ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Профессиональный физкультурник. 6. Форма многогранного возврата долга. 7. Кто продал совесть за 30 сребреников? 9. Жидкость, необходимая для существования всего живого. 12. Творец, произведения которого едят поездом не только критики. 14. Право входа туда, куда посторонним вход воспрещён. 15. Её прикрывал фиговый листок Адама. 16. В нём чем дальше, тем больше дров. 18. Главный австралийский птицуг. 19. Борец с невежеством от звонка до звонка. 20. Этот диснеевский бурундук мог бы служить в МЧС. 22. Чиновник по надзору за печатью. 24. Верёвка, делающая из палки стрелковое оружие. 25. Ему не подлежит купленное в магазине бельё. 26. Прозвище американцев – уроженцев США. 28. Она превращает нетто в брутто. 29. Отсутствие в нужном количестве денег у казначея. 30. Ящик, в который хочется сыграть.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Ушное «полезное ископаемое». 2. Расстояние текста от края поля листа. 3. Старинный синоним базара. 4. Воинское звание сверхсрочника в Военно-морском флоте. 5. Как классики чаще именовали характер? 7. Отображение изменения какого-либо параметра контролируемого технического процесса. 8. Воин в голубом берете. 10. Её несут, когда говорят абсурдные вещи. 11. «Коктейль» металла с ртутью. 12. Главнокомандующий русской армией в войне 1812 года. 13. Очень редкая вещь, книга, явление. 16. «Светлячок» в тёмном царстве. 17. Горючий, но не шут. 21. Вещество, вносимое в почву для уменьшения её кислотности. 23. Учреждение, в котором появляются дети. 24. Его называют «искрой Божьей». 27. Парень с монастырской пропиской. 28. Металлопрокат с Т-образным сечением.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 20 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

4. Роскошь. 8. Свадьба. 10. Наполеон. 11. Транзит. 13. Голик. 14. Торф. 15. Ницца. 18. Алена. 19. Откорм. 23. Состав. 24. Баран. 28. Рогач. 29. Румб. 30. Купец. 33. Синдром. 34. Ценность. 35. Никлин. 36. Агрегат. ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Сварщик. 2. Единица. 3. Обжиг. 5. Овация. 6. Кров. 7. Шлемофон. 9. Анафема. 12. Тонна. 16. Аллах. 17. Отвар. 20. Устрица. 21. Осыпник. 22. Замес. 25. Нокдаун. 26. Католик. 27. Куртка. 31. Циник. 32. Горе.

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Как рыбы

Россия идёт второй на первенстве планеты по водным видам спорта

Как и ожидалось, сборная Китая далеко оторвалась от соперников, и россиянам опередить хозяев будет крайне трудно.

Так же как и на пекинской Олимпиаде, китайцы демонстрируют чудеса мастерства, и медали одна за другой становятся собственностью Поднебесной. Впрочем, что хозяева во многих видах программы чемпионата будут впереди, специалисты прогнозировали задолго до старта мирового первенства: очень плодотворно в Китае работают детские спортивные школы, одного за другим выпускающие талантливых молодых спортсменов, а затем их не менее плодотворно доводят «до ума» специалисты спорта высших достижений. Как следствие, на шанхайском чемпионате хозяева чувствуют себя как рыба в воде, и, пожалуй, вряд ли кто-то всерьёз посторонится с ними за первое общекомандное место. Кроме россиян.

Уже сейчас результаты российских сборников стоит признать вполне успешными. Вновь не находят достойных соперников наши синхронистки, после их выступлений стоя аплодируют даже избалованная высоким мастерством спортсменов местная публика. В триумфе наших легенд синхронного плавания никто не сомневался, и они вновь доказали своё преимущество. Именно поэтому болельщики так радовались первым «несинхронным» медалям нашей сборной. Впрочем, почему же «несинхронным»? Во вторник 19 июля серебряные медали для нашей команды в синхронных прыжках с 3-метрового трамплина завоевали Илья Захаров и Евгений Кузнецов, чьё выступление судьи оценили в 451,89 балла. Победа в этой дисциплине досталась китайцам: упражнение пары Цинн Кай – Луо Ютио получило оценку 463,98 балла.

Впереди состязания пловцов и решающие встречи турнира по водному поло, где российские спортсмены традиционно сильны.

Василий Сидоров

Коррупция

Уйти и вернуться

Комиссия по выявлению договорных матчей вскоре возродится

О том, что наш футбол всерьёз болен, специалисты говорят уже много лет, утверждая, что «странные» матчи и не менее «странных» работы некоторых арбитров его откровенно г