

Государство должно соблюдать взятые на себя обязательства по финансированию инфраструктуры

Петербургские учёные разработали методы борьбы с оледенением устройств подвижного состава

Отсутствие или недостаток сигналистов при работах на путях может привести к несчастным случаям

Полицейские расскажут общественности о своей работе, чтобы их деятельность получила объективную оценку

22 сентября 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 171 (24891)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152055
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

**Интеллектуальная защита**

Широкое внедрение новейших прорывных технологий и их коммерческое использование невозможно без надёжной правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности. Она обеспечивает необходимые условия для их легального оборота на рынке и создаёт основу для лицензионной торговли.

К сожалению, в нашей стране на значительное количество результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) правовая охрана не оформляется. Количество заявок на выдачу патентов на изобретения и полезные модели не соответствуют общему объёму финансируемых государством научных исследований и творческому потенциалу учёных. Проверка Роспатента показала, что более чем в 70% работ патентные исследования отсутствуют, оценку технического уровня новшеств не проводят, возможность нарушения прав третьих лиц не определяют.

Не является исключением из этого правила и транспортная отрасль. По данным экспертизы, проведённой сотрудниками Центра инновационного развития ОАО «РЖД», в прошлом году из 157 заявок на включение в план научно-технических разработок компании лишь немногие содержали патентные исследования.

В большинстве случаев оценка технического уровня продукции не осуществлялась. Также практически не оценивались коммерческий потенциал новых разработок, их прогрессивность и возможность внедрения.

В результате такого подхода значительные финансовые средства, выделяемые на проведение НИОКР, тратятся неэффективно, а полученные результаты оказываются зачастую не конкурентоспособными и не пригодными для дальнейшего коммерческого использования.

Чтобы поправить ситуацию, с нынешнего года Центру инновационного развития компании поручено проводить экспертизу технического уровня всех НИОКР, предлагаемых для включения в план научно-технического развития холдинга.

Кроме того, в ОАО «РЖД» принят стандарт на коммерческое использование результатов интеллектуальной деятельности, который должен обеспечить максимальный эффект от передачи принадлежащих компании прав третьим лицам на основе лицензионных договоров.

Но и сами разработчики инновационной продукции должны заботиться о защите своего авторства. Помимо финансовой выгоды это позволит повысить также технический уровень и конкурентоспособность продукции.



Блиц

Приговор террористу

Дагестанский подрывник получил 14 лет колонии

В прошлом году «Гудок» сообщал о задержании подозреваемого в террористических актах в Махачкалинском регионе Северо-Кавказской дороги. Чем завершилось дело, рассказал Гамлет Джамалдинов, старший помощник прокурора Республики Дагестан, старший советник юстиции.

– На днях Верховный суд Республики Дагестан вынес приговор по уголовному делу в отношении жителя Махачкалы Заурбека Магомедова. Он признан виновным в совершении преступлений, предусмотренных ч. 2 ст. 209 («Участие в устойчивой вооружённой группе (банде)»), п. «а» ч. 2 ст. 205 («Террористический акт»), ст. 317 («Посягательство на жизнь сотрудника правоохранительного органа»), ч. 2 ст. 167 («Умышленное уничтожение или повреждение имущества»), ч. 3

ст. 222 («Незаконный оборот оружия») УК РФ.

– Какие противоправные действия инкриминировались осуждённому?

– Заурбек Магомедов летом 2009 года вступил в вооружённую банду и принял участие в разработке преступных планов. В дальнейшем он вместе с сообщниками установил взрывное устройство на путях в районе городского пляжа и автомобильного моста Махачкалы с целью дестабилизации обстановки в республике. Взрывные устройства самопроизвольно приводились в действие в момент прохождения поезда.

С октября 2009 по май 2010 года он совершил семь подобных подрывов. В результате был причинён ущерб на сумму свыше 2 млн руб. Несколько человек – машинисты и помощники – получили травмы различной степени тяжести. Кроме того, Магомедов во-

дил в преступную группу, совершившую подрывы автомобилей сотрудников правоохранительных органов. Она же организовала два взрыва на территории махачкалинского городского пляжа.

– Какое наказание получил террорист?

– Суд приговорил Заурбека Магомедова к 14 годам лишения свободы с отбыванием наказания в исправительной колонии строгого режима с последующим ограничением свободы сроком на полтора года, означавшим, в частности, запрет на выход из квартиры в определённое время суток и на выезд из города проживания. Кроме того, суд удовлетворил гражданский иск железнодорожников на сумму 2 млн 626 тыс. руб. Осуждённый должен её возместить. Обжаловать приговор прокуратура не планирует.

Беседовал Игорь Евдокимов

Правление

Взаимно обязаны

По Коллективному договору за безопасность и соблюдение условий ОХРАНЫ ТРУДА ОТВЕЧАЮТ ВСЕ



Вчера на совместном заседании Правления ОАО «РЖД» и ЦК Роспрофжела подводились итоги реализации Коллективного договора в первом полугодии. В целом он признан выполненным. Однако вопросов при исполнении своих обязательств и у работодателя, и у работников хватает.

Объём средств на реализацию условий Коллективного договора в полугодии составил более 46 млрд руб., треть из них – это обязательства работодателя по законодательству, а две трети – дополнительные социальные блага, которые, как отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, «правление считает справедливым предоставлять работникам РЖД, нашим пенсионерам и нуждающимся категориям граждан». С этого года в Колдоговоре появилось определение и наполнение такого понятия, как «индивидуальный соцпакет», и по общему одобрению сторон его доля в общем соцпакете должна в дальнейшем только расти, чтобы льготы становились адресными и стопроцентно востребованными.

Зарплата в компании, как и заложено в Колдоговоре, постоянно индексируется и растёт: её средний размер в полугодии со-

ставил 32,2 тыс. руб. (плюс 14,7% к уровню прошлого года), что в 1,45 раза выше, чем в среднем по стране. Однако, как отмечает департамент по организации, оплате и мотивации труда, в 18 регионах темпы роста зарплаток в промышленности выше, чем у железнодорожников. «Это напрямую влияет на текучесть кадров, – отметил вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. – Мы обсуждаем данную проблему с финансово-экономическим блоком, кроме того, нам в предстоящий период нужно качественнее относиться к мониторингу заработной платы в разрезе конкретных специальностей в регионах и точноно регулировать эти вопросы при распределении по филиалам фонда оплаты труда. Предлагаем разработать соответствующий нормативный документ».

Размер заработка является наиболее важным мотивационным инструментом. Потому по итогам заседания президент компании поставил задачу довести соотношение средней заработной платы железнодорожников к средней зарплате по стране до 1,5 в ближайшие 3–5 лет.

Есть вопросы и с выплатой премий. В целом они выросли на 4%. Но следует

отметить, что при переходе на трёхуровневую систему дополнительных средств не выделялось, филиалы действуют в пределах утверждённых бюджетов. «За шесть месяцев доплаты за сверхурочные часы работы выросли в четыре раза к прошлому году и составляют уже 500 млн руб. Поэтому для выплаты зарплаты локомотивным бригадам дороги просто вынуждены отвлекать эти средства от других, тем самым уменьшая размер премии в некоторых подразделениях», – пояснил начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда РЖД Сергей Саратов.

Департамент проводит на сети акцию по сбору оценок объективности показателей премирования и по её итогам внесёт изменения в положение о премировании. Владимир Якунин поручил бухгалтерскому блоку пересмотреть сроки выплаты премии: «Она должна выплачиваться на следующий месяц после принятия решения и начисления, чтобы не было задержки выплат на 3–4 месяца».

>Окончание | 3

Соседи

Напомнили о долгах

Узбекскую магистраль просят заплатить в бюджет через парламент

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» демонстрирует рост дебиторской задолженности перед бюджетом.

В ходе очередного заседания парламента Узбекистана выступили депутаты от фракции Движения предпринимателей и деловых людей – Либерально-демократической партии Узбекистана и потребовали ликвидировать долги.

Заместитель начальника структурного подразделения ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» – управления «Узжельдоррасчёт» – Умсун Ирисметова заявила «Гудку», что образована задолженность перед бюджетом в текущем моментом в финансовом взаимодействии магистралы с фискальными органами республики.

«Мы при согласовании заявки на перевозку получаем в качестве оплаты по факту первоначально лишь 15% от общего объёма стоимости на-



Узбекскую магистраль торопят с выплатами в бюджет

шей услуги, – отметила она. – Впоследствии, по мере получения всей суммы, мы вносим в республиканский бюджет все причитающиеся с нас платежи. Таким образом, имеющиеся задолженности не являются критическими и не могут повлиять на нашу работу».

Представители Либерально-демократической партии Узбекистана затруднились

объяснить «Гудку» содержание своих претензий к железной дороге, сославшись на отъезд в зарубежную командировку руководителей партии и невозможность оперативной связи с ними.

Старший юрист департамента инфраструктурных и транспортных проектов юридической компании Vegas Lex Виктор Котов заявил «Гудку»,

Лента новостей

**Энергетический диалог**

Премьер-министр Владимир Путин и канцлер Германии Ангела Меркель довольны стабильностью «энергетического диалога» двух стран. Во вчерашнем телефонном разговоре политики обсудили текущие вопросы торгово-экономического сотрудничества с акцентом на взаимодействие в области энергетики, сообщил пресс-секретарь главы правительства Дмитрий Песков. Представитель премьера подчеркнул, что обе стороны выразили удовлетворение по поводу предстоящего через месяц запуска газопровода «Северный поток».

**ЖКХ научат в Сколково**

Фонд «Сколково» создаст центр по подготовке специалистов в области коммунального хозяйства. В пресс-службе фонда сообщили, что в рамках Сочинского инвестиционного форума было подписано соглашение с Министерством регионального развития о создании на территории города центра по подготовке специалистов в области коммунального хозяйства. Представители фонда добавили, что создание обучающих центров на территории «Сколково» поможет убедить в эффективности инновационных решений и преодолеть «свойственный многим практикам скептицизм».

**Дорогие тюрьмы**

Самым дорогостоящим проектом в реформе уголовных наказаний станет строительство тюрем для опасных преступников. Министр юстиции Александр Коновалов, выступая с докладом на «правительственном часе» в Госдуме, напомнил, что в рамках концепции о реформировании пенитенциарной системы будут созданы учреждения четырёх видов: колонии-поселения двух видов, воспитательные центры и «тюрьмы в их первичном понимании – с камерами с большей степенью изоляции, для тех, кто опасен для общества». География таких тюрем уже определена, но их строительство – самая дорогая часть реформы, и сейчас этот вопрос решается за счёт переоборудования под тюрьмы высвобождающихся следственных изоляторов, отметил министр.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



ОАО «РЖД» СООБЩАЕТ

Стоят вагоны



По состоянию на 18.00 19 сентября 2011 года на путях общего и необщего пользования от 5 до 20 суток простаивают 12382 выгруженных, но неотправленных вагона рабочего парка. Из них 1786 вагонов занимают инфраструктуру ОАО «РЖД». Наибольшее количество порожних вагонов простаивает на путях общего пользования и на подъездных путях Свердловской (235 и 1342 соответственно), Московской (197 и 1318), Южно-Уральской (202 и 1300), Западно-Сибирской (177 и 1170) дорог.

На Московской дороге на путях общего и необщего пользования простаивают соответственно 4 и 66 вагонов ЗАО «Акрон-Транс», 4 и 45 вагонов ООО «Совфрахт-ВагонТранс», 4 и 44 вагона ЗАО «Нефте-ТрансСервис», 1 и 42 вагона ОАО «Тольяттиазот».

Наибольшее количество простаивающих порожних вагонов скопилось на станциях Присады (222 – на подъездных путях и 8 – на путях ОАО «РЖД»), Воскресенск (150 и 3), Новопролетарская (96 и 14).

На Свердловской дороге на путях общего и необщего пользования простаивают соответственно 10 и 89 вагонов ООО «Новая перевозочная компания», 13 и 70 вагонов – ООО «ЕвразТранс», 5 и 76 – ЗАО «Нефте-ТрансСервис».

Наибольшее количество простаивающих порожних вагонов скопилось на станциях Вагонозавод (101 – на подъездных путях и 15 – на путях ОАО «РЖД»), Смычка (141 и 30 соответственно), Сывдарма (205 – на подъездных путях).

На Южно-Уральской дороге простаивают 9 и 135 вагонов ОАО «Новая перевозочная компания», 15 и 121 – ООО «ММК-Транс», 4 и 110 – ЗАО «Профтранс», 12 и 102 – ЗАО «НефтеТрансСервис». Наибольшее количество порожних вагонов скопилось на станциях Магнитогорск-грузовой (650 – на подъездных путях, 60 – на путях ОАО «РЖД»), Металлургическая (119 и 17), Новотроицк (77 и 6).

На Западно-Сибирской дороге на путях общего и необщего пользования простаивают соответственно 11 и 54 вагона ЗАО «НефтеТрансСервис», 16 и 46 – ООО «Трансойл», 9 и 44 – ЗАО «СИБУР-Транс». Наибольшее количество порожних вагонов дислоцируется на станциях Копылово (93 – на подъездных путях и 10 – на путях ОАО «РЖД»), Новокузнецк-сортировочный (104 и 5), Новокузнецк-Северный (175 – на подъездных путях).

ОАО «РЖД» отмечает, что с учётом имеющейся грузовой базы нехватки вагонов на сети железных дорог не наблюдается, однако существует дисбаланс в технологии работы приватного парка. Промышленные предприятия используют собственный подвижной состав для обеспечения перевозок в основном своих грузов и, как правило, в одном направлении. Для ускорения оборота вагона и выполнения контрактных обязательств по поставкам продукции эти предприятия осуществляют возврат вагонов в порожнем состоянии. В то же время компании-операторы заинтересованы в высокой доходной ставке на вагон, которая зачастую не соответствует ожиданиям грузоотправителей. В результате порожние вагоны простаивают на путях ОАО «РЖД» в ожидании более доходного груза.

В случае скопления вагонов на подъездных путях грузоотправителя железная дорога обращается к собственнику с предложением направить вагоны на другие станции, где имеются заявки на перевозку. Если вопрос не решается, вагоны отставляются до тех пор, пока их не примет грузополучатель с оформлением соответствующих документов.

С начала текущего года парк грузовых вагонов российской принадлежности увеличился на 41 тыс. единиц, или на 4%, и достиг 1 млн 60 тыс. вагонов. Этот прирост эквивалентен 1 тыс. дополнительных поездов на инфраструктуре или 930 км станционных путей.

Соб. инф.

На IV Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Транспортно-транзитный потенциал» президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин отметил, что решения правительства в части реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года не исполняются. По-прежнему остаётся велик дефицит средств инвестирования в инфраструктуру. На сегодняшний день он составляет 400 млрд руб.

«Для обеспечения задач по модернизации экономики России и установлению экономического роста государство и компания обязаны инвестировать в инфраструктуру», – подчеркнул Владимир Якунин.

По его словам, при сокращении инвестиционного ресурса в 2012–2013 годах сеть железных дорог России неизбежно столкнётся с тем, что не сможет обеспечить прирост перевозок отдельных номенклатур грузов – строительных, угля, нефтяных грузов, руды. По представленным в Минэкономразвития расчётам, в 2015 году железнодорожный транспорт не сможет перевезти до 70% прироста планируемой грузовой базы.

Кроме того, в сентябре всё ещё не решены вопросы по тарифам и субсидиям ОАО «РЖД», а значит, у компании нет и бюджета на следующий год.

Минэкономразвития предложило сократить индексацию тарифов отрасли на 2012 год до 6%. Это существенно меньше «компромиссного» варианта в 7,4%, который обсуждался до этого и предполагал выделение 40 млрд руб. субсидий на реализацию инфраструктурных проектов. При этом ещё не факт, что они будут выплачены, так как соответствующие намерения правительства пока не подтверждены. А «поправка» Минэкономразвития выливается в 80 млрд руб. недополученных средств на поддержание нормального функционирования инфраструктуры.

Факт, что сдерживание тарифов госмонополий создаёт позитивные импульсы для промышленности и снижает инфляционную нагрузку на экономику, никто не опровергает. Однако, по данным Росстата, с 2002 года железнодорожный тариф вырос в 2,6 раза, тогда как цены в угольной отрасли – в 5,1 раза, в топливной – в 4,2 раза, в металлургии – в 3,7 раза, в электроэнергетике – в 3 раза.

Владимир Якунин также обратил внимание на то, что когда речь заходит о реформировании железнодорожной отрасли, компания не только сталкивается с бюрократизмом, но и отвечает за его послед-

Крушение

Несчастливая земля

На востоке Германии около города Бад-Лаузика произошла крупная железнодорожная авария

Региональный экспресс 3736, следующий из Кемница в Лейпциг, столкнулся с автомобилем, находящимся на путях.

Удар при столкновении был такой силы, что четыре вагона электрички перевернулись, ещё два сошли с рельсов, не устояли. Всего в поезде было около 100 пассажиров, к счастью, обошлось без жертв: по информации издания Leipziger Volkszeitung, общее число пострадавших – 50 человек, из них 9 – в тяжёлом состоянии.

Водитель автомобиля Ford Хорст Фидлер, в который врезался поезд, не пострадал. Примечательно, что инцидент произошёл на закрытом переезде. Увидев опущенный шлагбаум, водитель вышел из машины подышать, пока проследует поезд, в это время сзади на большой скорости подъехал микроавтобус Mercedes, водитель которого не успел затормозить, и от столкновения Ford буквально выкинуло на пути через шлагбаум, а поезд отшвырнул автомобиль от переезда на сотню метров.

Позиция

Общая ответственность

Государство должно соблюдать взятые на себя обязательства по финансированию инфраструктуры



Без инвестиций в развитие инфраструктуры Россия вряд ли сможет эффективно конкурировать на мировом рынке транзитных перевозок

ствия. «Мы обращаемся в органы госуправления с просьбой о ликвидации непрофильного имущества, что соответствует планам реформирования железнодорожного транспорта. По регламенту, утверждённому правительством, на получение разрешения на его продажу отводится около двух месяцев. Мы же ждём от семи месяцев до полутора лет. Но за это отвечают не чиновники, ответственность возлагается на правление, совет директоров ОАО «РЖД», – сказал Владимир Якунин. И что получается? Решение о создании дочернего предприятия с передачей подвижного состава (ПГК) с момента подачи соответствующих документов заняло семь месяцев. «В итоге мы опоздали, частные компании успели инвестировать в этот сегмент раньше нас», – констатировал он.

Ещё одна проблема – неравные условия на рынке грузоперевозок. «На одном из последних заседаний Минэкономразвития представители малого и среднего бизнеса заявляли о том, что не надо приватизировать Первую грузовую компанию, поскольку обстановка на рынке перевозок сегодня чрезвычайно сложная», – сказал Владимир Якунин.

Он напомнил, что вопрос о приватизации подвижного состава возник, поскольку органы, которые не допускают монополизации, считают, что инвентарный парк РЖД должен работать по Прейскуранту 10-01, в то время как частные операторы имеют возможность регулировать вагонную составляющую. Было принято решение, что если РЖД передают Первой и Второй грузовым компаниям свой подвижной состав, они получают право на дерегулирование вагонной составляющей. Но ничего подобного не произошло. «Нам вменили в обязанность возить по Прейскуранту 10-01, пока мы не продадим ПГК, – сказал президент ОАО «РЖД». – И это называется рынок?! К таким ситуациям приводит полная безответственность за принимаемые решения. Когда они вырабатывались, почему-то ни губернаторы, ни бизнесмены не поддержали компанию и не выступили против продажи ПГК».

Отсутствие нормативной базы, которая бы обязала частных операторов предоставлять вагоны под погрузку, приводит не только к простою порожняка, но и к искусственному дефициту подвижного

Реконструкция

Новый вид с Транссиба

Вокзальный комплекс станет современным и комфортным

До конца октября завершится капитальный ремонт вокзала Барабинск Западно-Сибирской дороги.

По словам замначальника Западно-Сибирской региональной дирекции железно-дорожных вокзалов по Ново-сибирскому региону Владимира Осина, старое здание постройки 1983 года ни разу не ремонтировали. «Вокзал обветшал и нуждался в обновлении», – рассказал он. – Мы начали ремонт в конце прошлого года».

Заменили окна с деревянных на пластиковые, кровлю, электрику, сантехнику, отопление. Фасад облицевали плитам из керамогранита. Для пожилых людей и инвалидов оборудовали лифт.

На первом этаже размещаются магазины, парикма-

херская, почта, телеграф. На втором – кассы дальнего и пригородного сообщения, зал ожидания, информационная стойка, кафе.

Реконструировали и комнаты отдыха. Номеров осталось 16. В каждом установили туалеты и душевые. Раньше санузлы были только в люксах. А койко-мест стало 36 вместо 32.

Осин. – Мы можем предложить более комфортный отдых». Капитально отремонтировали главный перрон, пассажирские платформы.

На привокзальной площади оборудовали зону отдыха, реконструировали остановки муниципального транспорта, стоянку такси и личных автомобилей. «Здесь постаралась

Вокзал – на главном ходу, к поездам

дальнего следования едут жители

близлежащих населённых пунктов.

Иногда люди ждут свой поезд по полдня

«Вокзал находится на главном ходу, к поездам дальнего следования едут жители близлежащих населённых пунктов. Иногда люди ждут свой поезд по полдня, – отметил Владимир

администрация Барабинска», – рассказал начальник вокзала Алексей Долгушин.

Анатолий Болдырев, соб. корр. «Гудка» Кемерово – Барабинск



Реклама

«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 (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам) Услуга доступна круглосуточно. Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

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

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

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

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



Правление

Взаимно  
обязаны

>Начало | 1

«Во главу этого договора мы поставили инструмент мотивации работы сотрудников РЖД, и разногласий в этом вопросе у нас с профсоюзом нет, – отметил Владимир Якунин. – Однако социальное партнёрство подразумевает не только обязанность и ответственность администрации, но и сознательное, ответственное отношение работников компании к труду».

На мероприятия по улучшению условий и охраны труда в первом полугодии было направлено 0,8% от эксплуатационных расходов при заложенном в Колдоговоре нормативе 0,7%. Производственный травматизм снижен на 25% (травмирован 181 человек, в том же периоде 2010-го – 241 человек). Однако случаев со смертельным исходом стало лишь немногим меньше – 24 человека против 26 в прошлом году.

«По-прежнему худшее положение в хозяйстве пути – здесь погибли 12 человек, – рассказал председатель Роспрофжела Николай Никифоров. – При разборах напрашивается вывод, что вроде преобладает человеческий фактор – отвлёкся, нарушил, не выполнил. Однако при более глубоком анализе оказывается не всё так просто – отсутствие утверждённой технологии работ, радиостанций, сигнальщиков, должного профессионализма, когда, например, без обучения по профессии, охране труда и стажировки присваивается второй разряд монтажёру пути. Нет контроля прямых руководителей и элементарной дисциплины – всё это порождает нарушения, которые приводят к трагедиям».

«Я сегодня рассматривал докладную записку по крушению поезда с гибелью бригады – предложения по взысканиям, освобождению от должности руководителей разного уровня. Это справедливо, так как руководители отвечают за конечный результат деятельности своих подчинённых. Не за то, что он не проверил, как шланг подключён или кран перекрыт. А за то, что, отвечая за безопасность, не научил людей правильно работать, не создал условий, чтобы такие факты были невозможны вообще», – сказал президент компании. При этом он подчеркнул, что ответственность за соблюдение правил безопасности несут все – как работодатель, так и сами работники и профсоюз.

Елена Кудрявцева

Перевозки

Уходят налегке

«Укрзализныця» призывает загрузить российский порожняк



Госадминистрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзализныця», УЗ) объявила о сохранении вынужденных ограничений погрузки в направлении России из-за постоянных задержек инвентарного парка на её территории.

По данным УЗ, средний срок украинских вагонов за границей составляет 20–30 суток, а иногда и несколько месяцев, тогда как российские или белорусские вагоны находятся на Украине только 7–8 суток. «Мы в первую очередь обеспечиваем погрузки там, где можем контролировать наш подвижной состав. Кроме того, на Украине ведутся масштабные строительные работы в связи с подготовкой к Евро-2012, есть свой экспорт на порты, на западные погранпереходы. Парк вагонов, который выходит за границы Украины, нами не регулируется. Он становится общим, и наши коллеги из стран СНГ используют его, пока он остаётся в рабочем состоянии», – заявил журналистам заместитель генерального директора УЗ Пётр Науменко.

На Украине не хотят провозить российские вагоны пустыми

По его словам, с Белорусской железной дорогой уже удалось договориться о своевременном возврате вагонов, «поэтому частично погрузка на Белоруссию возобновилась». «С РФ вопрос гораздо сложнее. Российские операторские компании не хотят предоставлять свои приватизированные вагоны под попутные грузы, а у нас нет возможности удовлетворить всех», – отметил он.

Первый заместитель руководителя Главного управления перевозок УЗ Владимир Петренко заявил «Гудку», что никакого запрета на погрузку в инвентарном парке в сторону России нет. «С целью ограничить порожний пробег российских вагонов по территории Украины мы настоятельно рекомендуем грузоотправителям использовать парк российских операторов для попутной загрузки в Россию», – отметил он. Ежесуточно 1000–1500 российских вагонов уходят с территории Украины в порожнем состоянии, при этом около 500 заявок в сутки от украинских грузоотправителей на отправку грузов в

Россию остаются неудовлетворёнными. «Нерациональное использование вагонных парков приводит к встречным порожним пробегам, заставляет работать большим числом локомотивов», – отметил Владимир Петренко. По его словам, такая ситуация складывается из-за того, что российские операторы завышают цены на перевозку в собственном парке, поэтому украинские грузоотправители вынуждены не пользоваться их услугами.

Генеральный директор ООО «Первая грузовая компания в Украине» Виктор Кушницук заявил «Гудку», что ПГК вынуждена использовать собственные вагоны для обеспечения социально значимых перевозок в России. «В частности, мы отправляем порожние вагоны на Восточно-Сибирскую дорогу под погрузку угля к отопительному сезону. Использование вагона в попутном направлении означает его выведение из оборота на 4–5 суток. Как только этот период пройдёт, мы будем, как и раньше, грузить по 15–20 тыс. вагонов в месяц из Украины», – сообщил он.

Денис Виксне

Ситуация

Уплыл за ценой

Лосось не везут на внутренний рынок

Лососёвая путина радует дальневосточных рыбаков, но не оправдывает ожиданий собственников подвижного состава. Улов выгоднее сбывать иностранцам.

На Дальнем Востоке подводят предварительные итоги летней путины. Как сообщил министр рыбного хозяйства Камчатского края Владимир Галицын, только промысловиками Камчатки выловлено 251,3 тыс. тонн лососёвых. Основная доля улова – горбуша, её добыто около 187 тыс. тонн. «Путина удалась, – отметил Владимир Галицын. – В этом году мы на семь – десять дней раньше закрыли рыбалку по отдельным районам промысла. Это связано с освоением выделенных объёмов и с ранним окончанием массового хода основных промысловых видов».

Хорошая путина сказывается на росте железнодорожной погрузки. В августе со станций Дальневосточной дороги отправлено 52 тыс. тонн рыбы, на 26% больше, чем в том же месяце 2010 года. 25,4 тыс. тонн погружено с 1 по 19 сентября.

Однако, как говорят в Дальневосточном территориальном центре фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО), ожидания были гораздо выше. Сегодня на Дальневосточной железной дороге дислоцировано 154 рефрижераторные секции и 320 вагонов-термосов. «В конце июля стало известно, что в эту путину будет выловлено лососёвых на 100 тыс. тонн больше, чем прогнозировалось ранее. Мы обратились к «Рефсервису», другим собственникам с просьбой об увеличении вагонного парка под вывоз дополнительных объёмов рыбы, – рассказали в отделе маркетинга ТЦФТО. – Но изотермический подвижной состав оказался почти невостребованным, простаивает в ожидании погрузки, а собственники несут потери».

В ТЦФТО добавили, что в нынешний сезон снова возникла ситуация, когда оптовые покупатели рыбы на западе страны выжидают максимального снижения цен, а рыбодобывающие предприятия, наоборот, надеются продать дороже. В итоге большая часть улова уходит в соседние азиатские страны, где нашим рыбакам предлагают

может принимать до 1 млн тонн). Из-за дефицита холодильников и происходит ценовое давление на промысловиков.

«На Дальнем Востоке давно назрела необходимость создать несколько современных рыбных портов – крупных логистических центров, в которых будут предусмотрены достаточные холодильные

выгодные условия. Кроме того, 50 тыс. тонн морских биоресурсов отправлено на внутренний рынок по Северному морскому пути через Арктику.

Хороший улов создаёт дополнительные проблемы со сбытом, а поезда простаивают в ожидании погрузки

Павел Усов, сов. корр. «Гудка»  
Хабаровск



Хороший улов создаёт дополнительные проблемы со сбытом, а поезда простаивают в ожидании погрузки

выгодные условия. Кроме того, 50 тыс. тонн морских биоресурсов отправлено на внутренний рынок по Северному морскому пути через Арктику.

Ситуация с поставками могла быть иной, если бы в портах имелись холодильники для хранения рыбы

По словам первого заместителя начальника ТЦФТО Алексея Лоншакова, ситуация с поставками морепродуктов могла быть иной, если бы в дальневосточных портах имелось достаточно холодильников для накопления и длительного хранения рыбы. Сейчас холодильные мощности рассчитаны на складирование 55 тыс. тонн (для сравнения: один южнокорейский порт Пусан

и технологические возможности для накопления и равномерной отгрузки рыбы в течение года. Это позволит увеличить и железнодорожные перевозки рыбопродукции более чем на 200 тыс. тонн в год», – отметил Алексей Лоншаков.

Павел Усов, сов. корр. «Гудка»  
Хабаровск

Конкурс

Лучшие за август

Продолжается ежемесячный конкурс материалов в дорожных газетах – филиалах ОАО «Газета «Гудок».

По итогам августа в номинации «Лучшая информационная заметка» победила новость Артёма Яковлева «Есть рекорд России!» («Красноярский железнодорожник» № 30). На втором месте – «Локомотив спасения» Светланы Назарчук («Дальневосточная магистраль» № 31).

Лучшим аналитическим материалом признана статья «Две жизни под откос» Максима Щербакова. Второй стала «Не ешь пирожок!» Тамары Шаровой («Северная магистраль» № 32).

Лучшие репортажи написали Евгения Гусева – «На Свердловской – поезд будущего» («Уральская магистраль» № 32) и Дарья Кравченко «Дело для смелых» («Красноярский железнодорожник» № 30). В номинации «Лучшее интервью» победила беседа Татьяны Иванисовой с руководителем Региональной дирекции медицинского обеспечения ЮВЖД Наталией Старых «Прививка от лени» («Вперёд» № 32). Вторым признано интервью Александра Чекова с автором новых железнодорожных знаков различия Леонидом Токарем «Друг друга узнаём по звёздам» («Московский железнодорожник» № 32). Лучшими очерками августа стали «Война. Дорога. Красавица» Екатерины Крюковой («Дальневосточная магистраль» № 33) и «Железнодорожный роман» Татьяны Иванисовой («Вперёд» № 30). А лучшими иллюстрациями – фотографии Владимира Сафронова к материалу «Есть рекорд России!» («Красноярский железнодорожник» № 30) и Анатолия Шулепова к материалу «Диагноз для вагонов» («Призыв» № 33).

«Редакционной находкой» признаны материалы Евгении Гусевой «Вагон, в котором читают» («Уральская магистраль» № 32) и Нины Корнильцевой «За гранью профессии» («Куйбышевский железнодорожник» № 29).

Редакция

XVI Международная конференция

Info2011trans

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

реклама

10–13 октября 2011

Санкт–Петербург  
«Парк Инн Прибалтийская»

Генеральный партнер

Стратегический партнер

Организатор

РЖД

DIGITAL DESIGN

БИЗНЕС ДИАЛОГ

+7 (495) 988-18-00

www.intransforum.ru



ПЕРЕВОЗКИ

# Вобрать положительный опыт

На сети внедряется практика организации движения поездов по твёрдым «ниткам» графика

**Участковая скорость движения грузовых поездов – один из основных бюджетных показателей качества работы железнодорожного транспорта. Увеличение её является результатом скоординированных мероприятий технологического, организационного и технического характера всех служб и дирекций.**

Показатель участковой скорости объективно зависит от размеров движения, соотношения количества поездов разных категорий, их скоростных характеристик, метода прокладки поездов, средств СЦБ и связи, количества и путевого развития станций, соответствия длины путей на станциях параметрам обращающихся поездов, профиля пути и т.д.

На уровень выполнения участковой скорости во многом влияют инфраструктурные ограничения, в особенности на главных направлениях сети. Большое количество предупреждений, в том числе неграфиковых, недостаточная длина приёмо-отправочных путей на промежуточных и технических станциях, отсутствие обходов крупных узлов, низкие скорости движения на соединительных ветвях в крупных железнодорожных узлах (к примеру, Бекасово-сортировочное, Орехово-Зуево). Несмотря на оснащение участков автоблокировкой, диспетчерской централизацией, уровень выполнения графика движения остаётся низким (по отправлению – до 70%, по проследованию – 13–15%).

Нельзя обойти стороной и технологическую сторону вопроса, связанную с заложёнными в процесс разработки графика движения и плана формирования принципами. Большинство вагонопотоков стараются концентрировать на хорошо технически оснащённых направлениях, даже с учётом дополнительных кружностей. Загрузка главных направлений приближается к 80% (1/3 протяжённости сети выполняет 2/3 перевозочной работы), тогда как значительная протяжённость малодоельных линий остаётся незагруженной, хотя пропуск поездов по этим линиям позволил бы снять часть нагрузки с главных направлений и сортировочных станций.



КОЛЛЕКТИВ ДИСПЕТЧЕРОВ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

Разработка графика движения грузовых поездов осуществляется участковым способом, без увязки «ниток» поездов по крупным техническим станциям. Пропуск пакетов пассажирских поездов создаёт в графике отправления значительные перемены, что приводит к неравномерности работы технических станций, перепростоя локомотивов и бригад. Понятие «отчётные сутки» вносит дополнительные проблемы в организацию пропуска поездопотоков и обеспечение выполнения участковой скорости, неравномерности загрузки участков и станций, прилегающих к междорожным стыкам (резкий рост в период 14–18 часов, резкий спад в период 18–21 часа).

В организационном плане уровень выполнения участковой скорости во многом зависит от принципов организации движения, мастерства поездных диспетчеров, уровня загрузки участка поездами, количества

и размещения технологических «окон», степени взаимодействия диспетчеров участков и диспетчерского аппарата станций, выполнения норм времени непрерывной работы локомотивных бригад, выполнения весовых норм грузовых поездов. Распространённый на сети железных дорог с 1980-х годов принцип организации движения «по готовности» резко снизил роль графика движения как основного технологического документа, в результате чего необходимость пропуска поездными диспетчерами большинства поездов по диспетчерским расписаниям в целом привела к ухудшению показателя участковой скорости, возникновению сбойных ситуаций, ухудшению использования локомотивов и бригад и другим негативным последствиям. Значительные финансовые средства, вкладываемые в развитие инфраструктуры, оказываются неэффективными из-за метода езды «по готовности».

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин поставил задачу организации движения поездов по твёрдым «ниткам» графика. Центральная дирекция управления движением совместно с другими дирекциями и научными институтами разрабатывает технологии и автоматизированные системы, обеспечивающие решение поставленной задачи.

## Распространённый на сети принцип организации движения «по готовности» резко снизил роль графика

В настоящее время в рамках существующих и вновь создаваемых дорожных центров управления перевозками внедряются современные программные средства, направленные на организацию пропуска поездов по «ниткам» графика, автоматизированное взаимодействие Дорожного центра управления перевозками и сортировоч-

ных станций в части сменного и текущего планирования поездной работы по «ниткам» графика. Ярким примером служит недавно введённый Дорожный центр управления перевозками Северной железной дороги в городе Ярославль. В Дорожном центре выделено два диспетчерских зала с установкой табло коллективного пользования по двум главным направлениям: Александров –

ративное управление движением поездов по «ниткам» вариантного графика движения, организацией работы локомотивного парка и локомотивных бригад.

На табло коллективного пользования представлена необходимая диспетчерскому аппарату информация – мнемосхема полигона главного направления с отображением положения поездов, готовности поездных маршрутов, состояния устройств инфраструктуры, профиля пути, предупреждений об ограничении скорости, текущих и планируемых «окон». Верхняя часть табло поделена на технологические зоны контроля каждого поездным диспетчером. Диспетчер может выводить подробные схемы станций (по данным напольных устройств СЦБ) для контроля работы станции и выполнения ответственных команд, аналитические формы по подходу поездов (с прогнозом времени приёма и сдачи по стыку), контроль передачи поездов и вагонов по стыкам, нали-

чие местного груза на станциях участка, наличие и состояние локомотивов и локомотивных бригад, текущему выполнению участковой и маршрутной скорости. Для локомотивного диспетчера района управления также предусмотрены выходные формы и схемы локомотивного положения полигона. Для дежурного по району управления предусмотрена форма укрупнённого поездного положения направления, баланс транзита по стыкам. Для укрупнённой оценки работы сортировочной станции в части возможности приёма поездов, наличия локомотивов и бригад для вывоза поездов по «ниткам» графика на 2–3 часа вперёд служит индикатор-светофор работы сортировочной станции (на примере станции Ярославль-Главный).

Для пилотного объекта – станции Ярославль-Главный – разрабатывается комплекс программных средств планирования отправления поездов по графику во взаимодействии с автоматизированной системой управления станцией – согласованное планирование работы станции и направления.

Технические и программные средства, применённые в Дорожном центре управления перевозками Северной железной дороги, показали свой положительный эффект при организации оперативной работы, особенно в условиях проведения «окон» и при сбойных ситуациях. Намечались тенденции к улучшению показателей работы дороги, в том числе участковой скорости.

Техническое оснащение и технологическое наполнение Дорожного центра Северной дороги было высоко оценено при проведении Ассамблеи начальников железных дорог в июле 2011 года и Школы передового опыта в сентябре этого же года.

Проектируемые в настоящее время дорожные центры управления перевозками Восточно-Сибирской, Западно-Сибирской, Свердловской железных дорог должны вобрать в себя положительный опыт и передовые решения в организации эксплуатационной работы по графику движения поездов.

**АЛЕКСЕЙ ВДОВИН,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА  
ОТДЕЛА ОАО «НИИАС»

## Инвестиции

### Маршрут для меди

Освоение Удоканского месторождения может ускорить реконструкцию Чинейской железнодорожной ветки

**ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО ОСВОЕНИЮ УДОКАНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ МЕДИ ПЕРЕШЛИ В ЗАВЕРШАЮЩУЮ СТАДИЮ.**

По словам генерального директора ООО «Байкальская горная компания» (БГК), входящего в холдинг «Металлоинвест», Андрея Варичева, компания начала отбор генерального подрядчика по подготовке технического проекта и Международного банковского технико-экономического обоснования разработки Удоканского месторождения. Кроме того, БГК и Внешэкономбанк заключили меморандум о намерениях сотрудничества по проекту.

Согласно подписанному документу компания привлекает «ВЭБ Инжиниринг» для осуществления технической экспертизы и структурирования проекта «Удоканское месторождение меди».

Ранее БГК выполнила технико-экономические расчёты для выбора оптимальной технологической схемы и провела опытно-промышленные испытания. Как рассказал Андрей Варичев, объём добычи руды на месторождении может составить от 36 млн тонн в год, производство меди – не менее 474 тыс. тонн в год. Удоканское месторождение считается самым крупным в России из неосвоенных и входит в первую пятёрку крупнейших медных месторождений в мире (подтверждённые запасы руды составляют 924,5 млн тонн, меди – 14,4 млн тонн).

По данным генерального директора БГК, капитальные затраты на освоение месторождения меди без учёта затрат на энергетику составляют около 150 млрд руб. Эти



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАКОВ

средства помимо непосредственных инвестиций в разработку пойдут на строительство гидрометаллургического комплекса, а также объектов инфраструктуры, включающей угольную ТЭЦ мощностью 400 МВт, жилой посёлок, автодороги и железнодорожные ветки.

Кроме того, на развитие инфраструктуры потребуются и государственные деньги. Как рассказал Андрей Варичев, необходимые финансовые вливания оцениваются в 74,5 млрд руб., в том числе 11,5 млрд – на реконструкцию 72-километровой железнодорожной линии Новая Чара – Чинейский горно-обогатительный комбинат (это предприятие стоимостью 140 млрд руб. собирается построить En+ Group в рамках разработки одноимённого железорудного месторождения).

«Ранее до кризиса 2008 года государство активно помогало компаниям с реализацией проектов за Уралом. Скорее всего, ре-

**РАЗРАБОТКА МЕСТОРОЖДЕНИЙ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

конструкция Чинейской и других железнодорожных веток была в статье расходов, но помешал кризис», – говорит управляющий портфелями ЦБ УК «Солид Менеджмент» Георгий Ельцов.

По подсчётам эксперта, для освоения месторождений за Уралом и осуществления всех проектов заинтересованных компаний (En+ Group, «Итера» и других) необходимо расширение существующих железнодорожных сетей, общая сумма инвестиций может составить более \$60 млрд. «Для сравнения: в ближайшие 20 лет En+ планирует инвестировать \$25 млрд на свои проекты», – говорит Георгий Ельцов.

Но инвесторы не спешат вкладываться в инфраструктуру и ждут, что это сделает правительство и ОАО «РЖД».

**ГАЛИЯ ШАКИРОВА**

## Модернизация

### Заиндедевевшая защита

Учёные разработали методы борьбы с оледенением устройств подвижного состава

**ПЛАВНОСТЬ ХОДА ПОЕЗДА И КОМФОРТ ПАССАЖИРОВ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ГАСИТЕЛИ КОЛЕБАНИЙ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ. ОДНАКО ИХ СТАБИЛЬНАЯ РАБОТА ЗАВИСИТ ОТ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ.**

Прошедшая снежная зима отчётливо выявила недостатки гидрогасителей с металлическими кожухами без снегозащитных устройств. В подкожуховом пространстве образовывалась ледяная масса, наполовину снижавшая эффективность работы устройства.

Вследствие этого возникают ударные воздействия на раму тележки и кронштейны крепления, образуются трещины в продольных балках рамы тележки. По мнению специалистов, льдообразование в гидрогасителях создаёт аварийную ситуацию при прохождении поездом кривых малого радиуса, поскольку блокирует рессорное подвешивание.

Для выявления причин этого опасного дефекта учёные Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) провели экспериментальные исследования в лабораторных усло-



ФОТО: ЛЕВ ТУРЧЕНКО

**СНЕГООТВОЙНЫЕ ЩИТКИ НА ВАГОНАХ ПОВЫСЯТ ПЛАВНОСТЬ ХОДА ПОЕЗДА**

виях с проверкой полученных данных в эксплуатации.

Специалисты установили, что причиной возникновения ледяных наростов под металлическими кожухами гидрогасителей является образующийся при движении поезда сильный поток воздуха со снегом. Он заполняет подкожуховое пространство, образуя там ледяную массу длиной до 90 мм. В результате амплитуда колебаний гидрогасителя составляет не более 5 мм, поэтому состав теряет плавность хода. При-

чём увеличение зазора между корпусом и кожухом гидрогасителей не позволяет решить эту проблему.

В этом случае процесс льдообразования только усиливается. Как установили сотрудники ПГУПС, наиболее радикальным средством против обледенения может стать замена металлических кожухов резиновыми сильфонами, полностью исключающими это опасное явление. Подобные конструкции гидрогасителей уже используются.

Ещё одно эффективное решение – установка снегоотбойных щитков на кронштейнах наддрессорной балки. Они устраняют прямое воздействие воздушного потока на гидрогаситель, исключая попадание и накопление снега под кожухом.

Технические предложения специалистов вуза уже получили свидетельства на изобретения. По мнению учёных ПГУПС, использование данной разработки принесёт существенный экономический эффект, повысит комфорт пассажиров в пути и безопасность движения на железнодорожном транспорте.

**АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



## Дискуссия

# Штатный хранитель жизни

**Сигналисты – не блажь, а производственная необходимость**

**Леонид Туров,**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ЗАВЕДУЮЩЕГО  
ОТДЕЛОМ  
ТЕХНИЧЕСКОЙ  
ИНСПЕКЦИИ ТРУДА  
РОСПРОФЖЕЛА



ФОТО: РОСПРОФЖЕЛ

Газета «Гудок» 19 июля 2011 года поднимала вопрос: нуждается ли предприятие в штатных сигналистах? Свою точку зрения высказали руководители и специалисты путевого хозяйства. Роспрофжел не может оставаться в стороне от обсуждаемой проблемы, потому что считает основным в своей деятельности защиту законных прав железнодорожников, охрану их труда и здоровья.

Поднятая проблема возникла не вчера и не сегодня. Безусловно, в компании многое делается для обеспечения безопасных и здоровых условий труда, предотвращения производственных травм, особенно со смертельным исходом. Ни для кого не секрет, что уровень травматизма среди монтеров пути – один из самых высоких в отрасли. Только в 2010 году погибли 18 работников хозяйства пути, в том числе девять человек – из-за наезда подвижного состава. В текущем году уже за 6 месяцев в результате наезда подвижного состава лишились жизни восемь путейцев. За каждым таким случаем слёзы и горе родных и близких, семей, которые лишились главного кормильца.

Одной из основных причин, приводящих к несчастным случаям, по нашему убеждению, которое подтверждают и результаты расследований, является отсутствие сигналистов. Так, например, 12 июня на Восточно-Сибирской дороге при работах по шлифовке рельсов не был выставлен сигналист у генератора, поэтому монтер пути не получил информацию о приближении поезда, оказался в габарите подвижного состава, и его задавило.

На этой же магистрали 16 июня на перегоне Мысовая – Боярский из-за наезда грузового поезда погиб мастер дистанции пути Мысовая. Как выяснилось, подготовительные работы по замене четырёх рельс проводились бригадой из четырёх монтеров пути под его руководством без установки сигналистов при видимости в кривой всего 120 м. Мастер просто не услышал сигналы встречного грузового поезда и был смертельно травмирован.

Ранее, 10 мая, на перегоне Пышминская – Богданович Свердловской железной дороги монтер пути получил тяжёлые травмы. Там производилась в «окно» глубокая очистка загрязнённого балласта. При



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗУБКОВ

этом сигналисты отсутствовали. Поэтому при проходе поезда по смежному пути бригада не остановила работы. В итоге несчастный случай. И, к сожалению, нет уверенности, что он последний.

Отсутствие или недостаток сигналистов при ограждении места производства работ на путях неоднократно приводили и к серьёзным нарушениям безопасности движения поездов. И здесь тоже за примерами далеко ходить не нужно. Так, на перегоне Щетинкино – Джебь Красноярской железной дороги при работе по устранению угла в плане не были выставлены сигналисты, участок не ограждён, до проследования поезда путь не успели привести в технически исправное состояние, в результате произошёл сход 12 вагонов. И если бы этот пример был единичным! В прошлом году финансовый ущерб от нарушений безопасности движения поездов, допущенных работниками хозяйства пути и сооружений, составил 27% от общих потерь.

Всё это свидетельствует о том, что проблема является комплексной, и для её решения введение сигналистов в штаты дистанций пути – не «раздувание» численности, а насущная необходимость. Сегодня при расчётной потребности более 14 тыс. сигналистов укомплектованность дистан-

ций пути штатными сигналистами в среднем по сети составляет всего 12,3%. Требуется и корректировка приказа № 136 «О мерах по улучшению текущего содержания железнодорожного пути», в котором в методику расчёта численности работников, занятых на текущем содержании пути, на наш взгляд, ошибочно не включены работы по ограждению дефектоскопных и путеизмерительных тележек.

Роспрофжел неоднократно обращался к компании с предложением ввести в штат

штат дистанций пути введены сигналисты, при этом определено, что руководители дистанций пути не могут привлекать их к другим работам. Но укомплектование сигналистами производится в пределах утверждённого компанией штатного расписания и фонда заработной платы. Получается, что сигналисты вводятся в штат дистанций пути за счёт численности монтеров пути. А это в свою очередь влечёт за собой нарушение технологии, качества и сроков ремонта.

**При работах по шлифовке рельсов не был выставлен сигналист, монтер пути не получил информацию о приближении поезда, и его задавило**

дистанций пути сигналистов в количестве, необходимом для обеспечения безопасности людей, занятых на ремонтно-путевых работах и в движении поездов. На некоторых дорогах сигналистами назначают обученных монтеров пути. Но поскольку они принимают непосредственное участие в ремонте, то об обязанностях сигналиста нередко забывают.

А вот на Горьковской дороге более ответственно подошли к проблеме. Там в

По нашему мнению, для обеспечения безопасных условий труда работников хозяйства пути целесообразно сохранить имеющийся штат монтеров пути и ввести дополнительно штатных сигналистов. Для этого, очевидно, потребуется увеличить фонд заработной платы. Решение непростое. Но если проанализировать потери от несчастных случаев и нарушений безопасности движения поездов, то мы поймём, что оно необходимое.

**Финансы**

## Новое в трансфертах

**Необходимо подготовиться к реализации изменений в налоговом законодательстве**

ФОТО: ЕЛЕНА НЕКРАСОВА

**Елена Некрасова,**  
НАЧАЛЬНИК  
ДЕПАРТАМЕНТА  
НАЛОГОВОЙ  
ПОЛИТИКИ  
И МЕТОДОЛОГИИ  
НАЛОГОВОГО УЧЁТА  
ОАО «РЖД»

логовых органов представлять объёмную документацию, обосновывающую правильность определения цен по таким сделкам. В качестве одного из критериев причисления сделок к контролируемым используется совокупная сумма доходов, полученных по всем сделкам с одним лицом в течение календарного года, что предполагает автоматическое возникновение

шое количество взаимозависимых лиц, хозяйственные взаимоотношения между которыми строятся на основе договоров.

Применение новых правил предполагает возрастание координирующей роли материнской компании, поскольку все взаимозависимые лица должны применять единые подходы и методы определения цен в целях налогообложения, а стороны

**Потребуется пересмотр порядка установления договорных цен между входящими в холдинг компаниями**

соответствующих обязанностей при превышении стоимостного порога. В связи с этим налогоплательщики будут вынуждены постоянно вести мониторинг, осуществлять оценку всех сделок внутри холдинга и готовить необходимую отчётность.

Учитывая изложенное, новое законодательство существенно увеличивает административную нагрузку на крупные холдинговые компании по мониторингу и администрированию заключаемых сделок.

Для нашего холдинга ситуация осложняется тем, что в ходе реформирования железнодорожного транспорта создаётся боль-

сделки – готовить одинаковый комплект подтверждающих документов.

Возможно, потребуется кардинальный пересмотр порядка установления договорных цен между входящими в холдинг компаниями.

Кроме того, налоговый контроль за трансфертным ценообразованием, включая проведение особого вида налоговых проверок, будет централизован на уровне аппарата управления Федеральной налоговой службы. Для этого уже создано отдельное подразделение, в штате которого будут состоять прошедшие специальное обучение сотрудники.

**Исследования**

## Упругая технология

**Учёные повысили качество деталей скрепления пути**

**В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ НА СЕТИ ДОРОГ ВНЕДРЯЮТСЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОНСТРУКЦИИ УПРУГИХ СКРЕПЛЕНИЙ ПУТИ ЖБР-65 И АРС-4.**

В целях повышения уровня безопасности движения поездов к этим устройствам предъявляются очень жёсткие требования по обеспечению стабильности ширины колеи. Для этого нужно повысить качество упругих клемм, входящих в конструкцию скреплений.

Исследования, проведённые сотрудниками Института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), показали, что такого результата можно добиться за счёт применения технологии калиброванного проката. Этот метод производства повышает предел выносливости клемм на 17% по сравнению с горячекатаной технологией. А срок службы деталей возрастает на 30–40%. Важно, чтобы предприятия-производители при изготовлении клемм отказались от штамповки, поскольку при этом на поверхности металла остаются вмятины от оснастки. Специалисты выявили, что именно в таких местах в процессе эксплуатации скреплений чаще всего развиваются трещины и происходят изломы деталей.

А вот при формировании клемм по технологии обкатки прутка роликами особой навивочной машины подобных дефектов удаётся избежать.

Сотрудники института разработали метод закалки стальных деталей в потоке воды с последующим отпускком. Он позволяет уменьшить пластичную деформацию клемм и повысить их прочность.

Новые технологии учёные опробовали на одном из промышленных предприятий Воронежа на специально разработанных



ФОТО: АЛЕКСАНДР КАБАНОВ

**Новшество поможет надёжно обеспечивать стабильность ширины колеи**

поточно-автоматизированных линиях, способных выпускать до 1,3 млн клемм в месяц. Здесь же научились наносить на эти детали современное антикоррозионное покрытие, продлевающее срок их службы.

Комплексная проверка полученных во внедряемой технологии упругих клемм скреплений пути подтвердила их соответствие всем требованиям нормативной документации и стандартам безопасности. Они отличаются стабильными геометрическими размерами и параметрами твёрдости, низкой остаточной деформацией (0,3 мм) и высокой долговечностью.

Подобные потребительские качества обеспечивают спрос на данную продукцию при отсутствии рекламаций в ходе её эксплуатации на сети железных дорог.

**Алексей Борц,**  
ЗАВ. ЛАБОРАТОРИЕЙ ОАО «ВНИИЖТ»

## Вопрос Дня

**Где, на ваш взгляд, надо предоставлять работникам технологическое жильё?**



ФОТО: WWW.PHOTOS.PERS.RU

**Юлия Гашилова,** начальник отдела корпоративной жилищной политики службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги:

– На линейных станциях – там, где нет вторичного рынка недвижимости. Так было на станциях Болонь, Приморская. Но экономически строить такое жильё не совсем выгодно, поскольку специалистов на подобных станциях требуется немного, максимум там возводятся два – четыре небольших коттеджа модульного типа. Однако приходится нести серьёзные затраты на подведение коммуникаций, а это влияет на конечную стоимость квадратного метра. И всё равно дорога идёт на такой шаг, поскольку другого выхода нет. В городах же проще и дешевле купить служебную квартиру. Вообще, техжильё востребовано на дороге, об этом говорит тот факт, что в настоящий момент его фонд практически полностью заселён.

**Сергей Зубков,** старший дорожный мастер Ростовской дистанции пути:

– Строительство технологического, служебного жилья необходимо в больших городах. Нам приходят молодые специалисты, которым приходится снимать квартиры и на это тратить серьёзную часть зарплаты. Возможности взять ипотеку или какой-то другой вид кредита у них нет, потому что это очень дорого и не все зарплаты это позволяют, а значит, нет надежды на доступное жильё. Служебное жильё здесь и пригодились бы, в том числе и в крупном городе. Кроме того, служебные квартиры были бы дополнительным стимулом идти и оставаться в дальнейшем работать на железной дороге для молодых специалистов, выпускников вуза.

**Сергей Коваленко,** первый замначальника службы гражданских сооружений Восточно-Сибирской железной дороги:

– Строить в первую очередь нужно на линейных станциях. В городах легче решить жилищную проблему, даже снять квартиру. А на отдалённых станциях возможностей меньше. Строительство техжилья помогает решать проблему привлечения кадров: человек охотно соглашается занять должность того же начальника станции или дежурного. Что же касается пустующих домов или квартир, то у нас на дороге таких практически нет. Основная причина – ротация кадров. Перевели, например, специалиста на другую станцию, а на его место приехал другой. Особенно востребовано техжильё в новостройках, где используются новые материалы и оборудование.

**Александр Кабанов,** мастер цеха периодического ремонта электровозов ремонтного локомотивного депо Самаралассажирская Куйбышевской железной дороги:

– У нас в депо почти половина молодых работников не имеют ни собственного, ни технологического жилья. Ведь технологическое жильё предоставляется приглашённым специалистам или работникам, занимающим соответствующую должность. Получается, если не попадаешь под эти условия – крутись как хочешь. Хороший инструмент решения проблемы – корпоративная ипотека. По её условиям если хотя бы у одного из супругов имеется городская прописка (то есть формально есть жильё) – ипотека недоступна. Выход простой – снимать квартиру, а в больших городах, тем более в Самаре, это очень дорого, либо селиться в общежитие. На линейных станциях после распределения предприятие оплачивает выпускнику все расходы по съёму жилья. На первых порах это терпимо – а что делать потом? Может быть, имеет смысл либо увеличить объёмы технологического жилья, либо расширить список сотрудников, имеющих право на пользование этим жильём. Это было бы особенно удачно для крупных узловых станций и городов, где ротация кадров происходит чаще и специалистов требуется, как правило, больше.

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



Кадры

# «Сеть 3Д» пошла в разъезд

Финальная смена молодёжного проекта на Алтае получилась красивой и насыщенной



Красоты Горного Алтая не отвлекали участников проекта от обсуждения важных вопросов – им вполне удалось совместить приятное с полезным



«Сеть 3Д» помогает молодым железнодорожникам с разных дорог дружить, учиться и мечтать



Получать награды из рук Олега Дудкина (слева) было вдвойне приятно



Сообща можно преодолеть любое препятствие



Сплав по горной реке доказал, что за короткое время разные люди из разных уголков страны могут стать крепкой командой



Конное путешествие по горным тропам стало одним из самых ярких приключений проекта



Командный дух – залог победы



Теперь участники проекта знают: поднявшись выше и глядя вдаль, можно увидеть массу интересного

В первой половине сентября на базе отдыха «Турсий» Западно-Сибирской железной дороги проходила заключительная смена корпоративного молодёжного проекта «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Дружба». Около сотни сотрудников компании на протяжении десяти дней среди красот Горного Алтая на берегу бурной реки Катунь отдыхали и учились.

«О том, что есть такой проект «Дорога, Дом, Дружба», я знал и раньше, но когда на сайте Дорожного центра оценки и мониторинга персонала появилось объявление о том, что в сентябре он будет проводиться у нас на Западно-Сибирской, я позвонил и сказал, что хочу принять участие, – говорит начальник станции Байкаим Константин Кокоша. – В эти десять дней с нами произошла масса событий – тренинги, обучение, командообразование, экскурсии, соревнования по спортивным дисциплинам и даже сплав по горной реке».

«Сеть 3Д» департамент социального развития РЖД проводит с 2008 года – тогда впервые молодым железнодорожникам и студентам отраслевых учебных заведений предложили потратить время отпуска или каникул на образовательную смену. Проект за это время принимали Северная, Октябрьская, Северо-Кавказская, Южно-Уральская дороги – через их смены прошло более 2 тыс. человек. Молодёжь оценила этот формат отдыха, спрос на такие путёвки растёт, в итоге

циозные, сильные, уверенные, знающие и понимающие железную дорогу люди».

Специалисту по управлению персоналом Свердловск-пассажирской дистанции пути Свердловской дороги Анастасии Яковенко, как и остальным ребятам, формат встречи понравился: «Сложилась замечательная атмосфера, оказалось, с руководителями можно говорить свободно, а не только в протокольном формате. Кроме того, с ними можно было пообщаться и за пределами этой цели. Участники были поделены на три команды и всю смену соревновались. «Я был в команде «Сибиряки», и по итогам смены наша команда заняла первое место», – с гордостью говорит Константин Кокоша, но умалчивает, что индивидуальный рейтинг и тайное голосование участников сделали его «Человеком проекта».

Одна из ключевых задач проекта – сдружить специалистов с разных дорог и станций, дать им основы не только для лидерства, но и для командного единства. Дружеское соревнование – лучшая форма для достижения этой цели. Участники были поделены на три команды и всю смену соревновались. «Я был в команде «Сибиряки», и по итогам смены наша команда заняла первое место», – с гордостью говорит Константин Кокоша, но умалчивает, что индивидуальный рейтинг и тайное голосование участников сделали его «Человеком проекта».

Активной молодёжи – активный досуг: велосипедные и конные прогулки по живописным местам, восхождение в горы, этнографические экскурсии – лишь краткий перечень приключений «Сети 3Д».

«Больше всего запомнилась конная прогулка – это невероятное удовольствие. Даже несмотря на то что к концу нашего похода

Одна из ключевых задач проекта – сдружить специалистов с разных дорог и станций, дать им основы и для лидерства, и для командного единства

нынешним летом на базе отдыха «Горизонт» Северо-Кавказской магистрали прошло пять выездов общей численностью 650 человек. Финальную смену решили провести на Алтае, совместив обычную программу с образовательно-оценочной сессией, которую провели специалисты Корпоративного университета РЖД. В результате к названию «Сеть 3Д» добавилось пояснение «Активный потенциал».

Участники познакомились с моделью корпоративных компетенций компании и возможностями их практического применения, определились с приоритетами своего дальнейшего развития. Тренинги научили развивать качества лидера, управлять рисками и конфликтами, работать с людьми в команде. По признаниям самих участников, такие познания как нельзя кстати. «Я начальник станции с февраля этого года, и хотя коллектив у меня небольшой – всего 16 человек, иногда возникают трудности, и именно эти трудности мы и разбирали на тренингах: как продвигать свои идеи и аргументировать позицию, выстраивать отношения с начальством и подчинёнными и многое другое. Главное, что я вынес для себя, – одному что-то сделать трудно, командой сделать это проще, да и быстрее, а чтобы работать в команде, важно слышать друг друга и понимать, что от тебя хотят и что тебе предлагают», – говорит Константин Кокоша.

Убедиться в востребованности усвоенных навыков и определиться с перспективами в компании молодёжь могла на конференции, общаясь с руководителями из центрального аппарата РЖД и управления Западно-Сибирской дороги. «Вы нужны компании, – обратился к участникам проекта начальник департамента социального развития РЖД Олег Дудкин. – Мы понимаем, что рано или поздно нам на смену должны прийти амби-

пошёл дождь и все немного устали, это того стоило, – восторженно говорит Анастасия Яковенко. – Природа Сибири поражает, любоваться ею можно бесконечно. А какой там воздух – вдыхаешь его, как энергию, как жизненную силу». Феерическим завершением проекта стал сплав по бурной Катунь с прохождением порогов. Как рассказала Анастасия Яковенко, ещё в самый первый день участников проекта учили давать отпор любым жизненным трудностям, и сплав стал, в некотором смысле, проверкой на прочность. – Я впервые был на этом проекте, и впечатлений уйма, нет слов, – говорит машинист электропоезда моторвагонного депо Любня Максим Кирилкин. – Вдруг оказалось, что жизнь огромная и разная, и в ней так много интересного – с ума сойти! Теперь в разных местах нашей страны у меня есть друзья – мы поддерживаем отношения и при возможности обязательно будем встречаться. То, чему мы научились на Алтае, останется в нашей жизни. Мы теперь умеем справляться с проблемами, общаться с разными людьми, преодолевать страхи. Я узнал много нового о себе, например о том, что мой потенциал ещё раскрыт не полностью и ещё много всего нужно сделать, чтобы реализоваться. Буду работать в этом направлении и теперь хочу поучаствовать в других проектах компании – оказывается, это очень интересно.

Как отмечают в департаменте социального развития, «Активный потенциал» как новый этап реализации программы в следующем сезоне обязательно появится на других дорогах. Корпоративные компетенции становятся единой системой оценки кадров в компании, и активные молодые сотрудники – приоритетная категория для определения их потенциала и программы развития на будущее.

Ирина Заверняева  
Фото Максима Каширина



История

# Служили Отечеству

## Старинная фотография помогла узнать судьбу известных железнодорожников

Несколько лет назад, работая в библиотеке, я увидел на страницах одной из газет столетней давности групповой снимок людей в железнодорожной форме. К сожалению, изображение на выцветшей бумаге выглядело нечётким, поэтому разобрать, кто именно изображён на старинном фото, тогда не удалось.

Однако благодаря счастливому случаю недавно в домашнем архиве ростовского краеведа, профессора Южно-Российского государственного технического университета Петра Липовко-Половинца нашёлся оригинал снимка. Он достался учёному от его бабушки, работавшей в те давние времена учительницей железнодорожной школы.

Оказалось, что запечатлённые на фото люди собрались по случаю 25-летия службы в системе просвещения Владикавказской дороги начальника её учебного отдела Александра Семёнова. Среди них удалось узнать известных специалистов железнодорожного дела общероссийского масштаба.

В первом ряду в штатском костюме сидит, опираясь на трость, последний царский министр путей сообщения Эдуард Войновский-Кригер. Он родился в 1864 году в Майкопе, окончил реальное училище во Владикавказе. Затем в Петербурге получил два высших образования – инженера технолога и инженера путей сообщения. За годы работы на железных дорогах и в аппарате Министерства путей сообщения приобрёл богатейший производственный и жизненный опыт.

В 1909 году его назначили управляющим частной Владикавказской железной дорогой. За время почти семилетней службы Войновского-Кригера в этой должности на дороге почти в два раза выросли объёмы перевозок, валовой доход и прибыль. Были построены новые линии и вторые пути, реконструированы узловые станции, лёгкие рельсы заменили более тяжёлыми, соорудили хлебную гавань Ростов-Дон-Заречная.

Кроме того, именно при нём возвели административное здание управления дороги и дорожную больницу, сохранившиеся в прежнем качестве до наших дней. На смену устаревшему однопутному разводному мосту через Дон, сдерживавшему движение поездов и речных судов, в те годы построили оригинальный двухпутный мост вертикально-подъёмной системы. Это был первый в России и Европе разводной мост подобной конструкции.

В ноябре 1915 года Войновского-Кригера экстренно вызвали в Петроград и назначили заместителем начальника управления железных дорог Министерства путей сообщения. Спустя полгода он становится товарищем (заместителем) министра, а в последних числах декабря 1916 года – министром путей сообщения России.

Однако через два месяца, сразу после отречения государя от престола и февраль-



ФОТО: АЛЕКСАНДР СЕМЬЯНИНОВ-ПОЛОВИНЦА

ского переворота, его отправили в отставку и даже двое суток держали в служебном кабинете под арестом.

В мае 1917 года Эдуарда Войновского-Кригера избрали председателем правления общества Владикавказской дороги. В годы Гражданской войны ему приходилось заботиться прежде всего о том, как сохранить технические устройства и подвижной состав от разрушений и разорения воюющими сторонами и грабителями.

Огромные усилия пришлось принимать, чтобы поддерживать дорогу в рабочем состоянии, обеспечивать персонал работой и денежным содержанием. После краха Белого движения на Дону в марте 1920 года он вместе с потоком беженцев покинул Россию.

В эмиграции Эдуард Брониславович первоначально обосновался в Белграде, затем перебрался в Париж. Вёл активную общественную жизнь. Как удалось недавно установить, скончался последний царский министр путей сообщения 3 января 1933 года в Берлине.

Интересно, что во втором ряду на снимке сразу за Войновским-Кригером стоит в белом костюме один из первых руководителей научно-технического комитета Наркомата путей сообщения РФ Михаил Правосудович. Они были практически ровесниками, но вот судьба Правосудовича после 1917 года сложилась совершенно иначе.

С 1909 по 1915 год он служил на Владикавказской железной дороге в должности начальника службы тяги и подвижного состава. Многие сделал для укрепления материально-технической базы тягового

Среди запечатлённых на снимке сотрудников системы просвещения Владикавказской дороги оказались видные деятели транспортной отрасли начала прошлого века

хозяйства, улучшения технического содержания и ремонта паровозов и вагонов, совершенствования эксплуатационной работы дороги.

Уделял большое внимание обновлению станочного и силового оборудования Главных ростовских мастерских, где помимо ремонта подвижного состава производилась постройка новых товарных и пассажирских вагонов, тендеров и даже

тивное хозяйство», организованной в 1926 году в Ленинградском институте инженеров путей сообщения. Он автор ряда изобретений в области паровозостроения и научных трудов по расчётам поворотных крутов, паровозных деталей и узлов, оптимизации ремонтных работ.

В 1925 году под его редакцией вышел из печати сборник статей учёных, посвящённый столетию железных дорог.

## После отречения государя от престола и февральского переворота министра путей сообщения двое суток держали под домашним арестом

паровозов. Принимал участие в разработке эскизных проектов и технических испытаниях товарного паровоза серии Э и пассажирского серии Л.

После Октябрьской революции 1917 года он остался в Советской России и первоначально был очень востребован новой властью. Возглавлял комиссию Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) по приёмке первого тепловоза с электрической передачей, построенного под руководством Юрия Ломоносова в Германии для нашей страны. В 1925 году Михаил Правосудович занял пост председателя Научно-технического комитета НКПС.

Занимался преподавательской деятельностью, стал профессором и первым заведующим кафедрой «Локомотивы и локомо-

Однако в 1929 году вместе с группой старых специалистов-железнодорожников Правосудович был арестован и осуждён по обвинению во вредительстве. Попал в печально известный Соловецкий лагерь особого назначения. В октябре того же года в числе других осуждённых его обвинили в организации побега и расстреляли. Лишь спустя 60 лет, в 1989 году, Михаила Правосудовича реабилитировали.

Несомненно, среди запечатлённых на старинной фотографии есть и другие железнодорожники с интересной биографией, много сделавшие для отрасли. Но, к сожалению, пока установить их судьбу не удалось.

Виталий Сидоренко  
Ростов-на-Дону

Образование

## Техника молодёжи

Лучшим «новобранцам» Уральского госуниверситета путей сообщения выдали новенькие ноутбуки

Право на электронное учебное пособие заслужили 99 первокурсников, набравших 210 и более баллов по результатам ЕГЭ.

Чествование лучших прошло в конце прошлой недели в присутствии однокурсников. Наибольшее количество ноутбуков получили новички факультета управления процессами перевозок – здесь 26 первокурсников набрали от 211 до 269 баллов. 11 ноутбуков вручено учащимся электромеханического факультета, 8 – «механикам».

«Вручение ноутбуков для нас – не популистская акция, а часть программы повышения мобильности, – подчёркивает проректор Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) по информатизации Юрий Ялышев. – В этом году многие вузы решили «скопировать» нашу идею, чтобы привлечь абитуриентов, обещали выдать компьютеры чуть ли не всем студентам. Надеюсь, им это удалось. Мы же изначально ставили перед собой другую цель: дать лучшему студенту современные инструменты для обучения, а тому, кто чуть-чуть не дотянул, – стимул к хорошей учёбе».



ФОТО: УРГУПС

Лучшие первокурсники пообещали не снижать взятую высокую планку и впредь

В вузе действует положение, по которому ноутбук может сменить хозяина по итогам сессии: если рейтинг студента понизился, то техника передаётся более успешному однокурснику. Преподаватели отмечают, что такая конкуренция мотивирует студентов повышать качество учёбы. Так, из 104 ноутбуков, вручённых в прошлом году первому курсу, 83 сохранили своих хозяев. Но и новые, и старые владельцы старались хорошо сдавать сессии и следили за своим рейтингом.

Руководство университета следит, чтобы преподаватели не

отставали от своих технически подкованных студентов, и по итогам учебного года лучшие преподаватели получают ноутбуки «как средство повышения мобильности, инструмент безбумажного обучения и борьбы с плагиатом».

Как отмечают в УрГУПСе, ноутбуки – только часть программы, действующей в вузе с 2008 года. Здесь уже обеспечен беспроводной доступ к Интернету в учебных корпусах и общежитиях, оборудуются мультимедийные аудитории, для ведения лекций и совещаний используется видео-конференц-связь.

Ирина Заверняева

Безопасность

## Полицейское чтиво

Стражи порядка дадут отчёт перед народом

Полицейские расскажут людям о своей работе не ради пиара, а чтобы их деятельность получила объективную оценку общественности.

Об этом сказал глава МВД Рашид Нургалиев после подписания приказа, обязывающего начальников полиции и участковых отчитываться перед гражданами о своей работе. Всех желающих услышать это пригласят на заседание в местные органы власти. Руководителей региональных управлений МВД обязуют рассказывать о проделанной работе раз в год, начальников районных подразделений – раз в полгода, а участковых – ежеквартально. В министерстве поясняют, что мероприятия будут назначать преимущественно на выходные дни. Для тех, кто не сможет присутствовать на заседании, полный вариант доклада опубликуют на официальных сайтах региональных подразделений МВД.

Между тем член думского комитета по безопасности Геннадий Гудков полагает, что отчёты полицейских вряд ли будут интересны населению. «Скорее всего, мы увидим ничего не говорящие цифры, которые и обсуждать-то не имеет смысла, просто формальность», – сказал он «Гудку». Хотя сама идея, по словам парламентария, хорошая. В конце концов, полиция существует за счёт граждан и должна отчитываться перед налогоплательщиками.

Однако, как пояснил «Гудку» адвокат, полковник милиции в отставке Евгений Черноусов, на самом деле население не может повлиять на кадровую ситуацию в органах правопорядка. «Несмотря на то что участковый обязан минимум раз в полгода посещать жильцов каждого вверенного



ФОТО: ДАVID ШИШОВ

ему дома, большинство людей его ни разу не видели», – отметил он.

Соседи включают по ночам громкую музыку, а хулиганы устраивают драки? С этими проблемами необходимо обращаться не прийти по вызову. «В этом случае необходимо писать коллективную жалобу, – рекомендует Евгений Черноусов. – Пусть её подпишут пять-шесть жильцов. И отправлять её нужно в УВД города или даже области».

По словам адвоката, населению нужны отчёты о реальных делах. «Надо рассказать, на какой улице было много проблем, а стало безопасно. Если была проведена удачная профилактика среди хулиганов, надо назвать их фамилии», – пояснил он. Формальные доклады людям не интересны, так же как сейчас не интересно знать имя своего участкового, ведь на его помощь рассчитывать не приходится, заключил эксперт.

Елена Моница

Книжная лавка

## Вышли в свет

Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте выпустил новые издания для учащихся и специалистов отрасли.

Монография «Строительная механика в статических и динамических расчётах транспортных сооружений». Авторы Б.М.Аллахвердов, А.В.Бенин, Б.Н.Васильев. Общая редакция С.В.Елизарова.

Приведены краткие сведения из теории и примеры решения задач по разделам курса «Строительная механика стержневых систем, устойчивость и динамика». Рассмотрены расчёты на прочность, жёсткость, устойчивость и колебания некоторых конструкций, применяемых в мосто- и тоннелестроении. Предназначена для инженеров-расчётчиков, магистров, бакалавров, студентов вузов, а также может быть полезна аспирантам, преподавателям.

Монография «Расчёт и использование пропускной способности железных дорог». Авторы Д.Ю.Левин, В.Л.Павлов.

В книге рассматриваются методики расчёта пропускной способности участка на основе моделирования движения поездов и разветвлённого полигона железных дорог с помощью теории графов и сетевых моделей. Приведены результаты исследования влияния различных факторов на пропускную способность, технология её максимального использования, взаимодействия пропускной и провозной способности. Дано описание автоматизированной системы моделирования движения поездов и расчёта пропускной способности участка.

Предназначена для руководящих работников железнодорожной отрасли, работников центральных и региональных дирекций управления движением, сбыта, тяги и инфраструктуры, диспетчерского аппарата, научных сотрудников, работников проектных институтов, разработчиков автоматизированных систем управления, студентов вузов и колледжей, слушателей курсов повышения квалификации.

Монография «Факторы и механизм развития олигопольного взаимодействия операторов железнодорожного грузового подвижного состава». Авторы О.Г.Чачина, С.Т.Шагинян.

На основе комплексного анализа тенденции развития рынка железнодорожных грузовых перевозок концептуально обоснованы факторы и механизмы олигопольного взаимодействия операторов грузового подвижного состава. Издание предназначено для научных и практических работников, преподавателей, аспирантов и студентов экономических вузов и специальностей, в том числе отраслевых (транспортных).

Книга «Паровоз серии П36 типа 2-4-2 – последний отечественный пассажирский». Авторы А.Б.Вульфов, А.А.Мальцев.

Одно из немногочисленных исследований, посвящённых отдельно взятым локомотивам России, рассказывает о лучшем отечественном паровозе серии П36. Строительством этих локомотивов завершилась 110-летняя история российского паровозостроения. Отказ от паровозов стал закономерным результатом развития образования и науки на транспорте России. Замечательные ходовые качества машины П36, высокая экономичность и мощность, конструктивное совершенство и удобство обслуживания паровозной бригадой, наконец, прекрасный с эстетической точки зрения внешний вид, завоевавшие признание во всём мире, заслуживают самого пристального внимания. Книга представляет интерес не только для профессионалов отрасли, но и для многочисленных любителей железных дорог, историков транспорта, а также для всех тех, кто интересуется историей железнодорожной техники нашей страны.

Учебное пособие «Аэрокосмическая геоинформация для проектирования, строительства и реконструкции железных дорог». Авторы В.И.Грицык, А.Л.Ревзон.

В издании рассмотрено информационное обеспечение проектирования, организации строительства и реконструкции железных дорог на основе материалов аэрокосмического зондирования Земли с применением принципов формирования и функционирования природно-технической системы и геоинформационных технологий. Особое внимание уделяется территориям со сложными природными условиями, на которых предусмотрено развитие сети магистралей согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». В издании приведены рекомендации по оценке состояния железнодорожных природно-технических систем и прогнозированию их динамики с использованием материалов аэрокосмического зондирования для обоснования оптимальных технических решений. Учебное пособие предназначено для студентов вузов, изучающих базовые курсы «Изыскание и проектирование железных дорог», «Инженерная геология», «Экология и природопользование», «Геоинформационные системы».

Наталья Курская



ХОККЕЙ

Крутое начало

В чемпионате Континентальной хоккейной лиги прошло четыре тура. В связи с изменением графика чемпионата, связанного с трагическими событиями под Ярославлем, они прошли с интервалом в один день. Все матчи в память о погибших хоккеистах «Локомотива» начинались с минуты молчания. В большинстве игр болельщики увидели яркую борьбу. А также стали свидетелями состязания двух московских команд: «Спартак» и «Динамо». В первой игре, состоявшейся в Сокольниках, хозяйка льда, хоккеисты «Спартак», вчистую переиграли гостей – 5:2. В ответной встрече на Ходынке успех праздновало «Динамо» – 2:1. В составе динамовцев одним из самых заметных игроков был Лео Комаров, который отметился забитой шайбой и дисциплинарным штрафом на 10 минут за нарушение этикировки. Главный тренер «Спартак» Виктор Пачкалин заявил, что «проводить две игры подряд



Матчи начинались с минуты молчания в память о погибших хоккеистах «Локомотива» и прошли в яркой борьбе

с таким принципиальным соперником, как «Динамо», очень трудно. На сей раз динамовцы были быстрее нас». Пачкалин также остался недоволен действиями словацкого звена в составе Штефана Ружички, Йозефа Штумпеля и Марцелла Хоссы, с которыми он пообещал провести отдельный разговор. В дивизионе Боброва «Динамо» и «Спартак» соответственно занимают второе и третье места. Турнирную таблицу в нём, не потеряв ни одного очка, возглавляет СКА с новым главным тренером Милошем Ржигой. В дивизионе Тарасова лидирует «Торпедо», в дивизионе Харламова – «Ак Барс», в дивизионе Чернышёва – «Салават Юлаев».

Владимир Суетин

БОКС

Состав в Баку

Президиум Федерации бокса России объявил состав сборной страны, которая выступит на чемпионате мира по боксу, стартующем 26 сентября в Баку. В команду включён представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Андрей Замковой, который выступит в категории до 69 кг. Предстоящий чемпионат для него – второй в карьере. В 2009 году в Милане Замковой стал серебряным призером. Сейчас он в отличной форме, о чём свидетельствует его победа в контрольных спаррингах, которые прошли на учебно-спортивной базе в подмосковном Чехове. Андрей в отличном стиле одолел мастера спорта международного класса Ислама Эдисултанова. Помимо Замкового в состав сборной также вошли Давид Айрапетян (до 49 кг), Миша Алоян (до 51 кг), Сергей Водопьянов (до 56 кг), Альберт Селимов (до 60 кг), Александр Соляников (до 64 кг), Артём Чеботарёв (до 75 кг), Егор Мехонцев (до 81 кг), Артур Бетериев (до 91 кг), Сергей Кузьмин (свыше 91 кг).

Роман Вишнёв

ГРЕБЛЯ

Прибыл – пятый

В болгарском Пловдиве завершился чемпионат Европы по академической гребле. В нём принял участие представитель ЦСК «Локомотив» Денис Прибыл, который выступал в одиночке. В предварительном заезде он был четвёртым, но через квалификацию пробился в полуфинал, где стал третьим. В финале Денис финишировал на пятом месте. Что касается других наших спортсменов, то «золото» в четвёрке парной выиграли Никита Морганчев, Алексей Свирина, Игорь Салов и Сергей Федоровцев. «Серебро» в одиночке завоевала Юлия Левина. «Бронза» – у Артёма Косова и Дмитрия Хмыльниина в двойке парной. В общекомандном зачёте наша сборная поделила седьмое место с поляками. Победили греки (3-1-0), вторыми стали итальянцы (2-1-3), третьими – украинцы (2-0-2).

Сергей Владимиров

Линия атаки

# Успех по-португальски

Ветераны «Локо» – о том, что изменилось в команде с приходом Жозе Коусейру



Под руководством нового тренера московский «Локомотив» не знает поражений

Когда футбольный «Локомотив» обрёл нового наставника в лице Жозе Коусейру, многие специалисты не скрывали скепсиса, полагая, что в России португальского тренера ждут нелёгкие времена и добиться успеха ему если и удастся, то не так скоро.

Действительно, и ему, и его команде приходится много трудиться. Но факт налицо – за неполные три месяца «Локо» не проиграл ни одной официальной встречи. Более того, из 12 проведённых за это время матчей команда лишь три закончила с ничейным результатом, остальные уверенно выиграла.

Своим взглядом на «португальский» «Локо» поделились лидеры команды разных поколений, ответившие на вопросы корреспондента «Гудка».

– По-вашему, в чём секрет беспроигрышной серии «Локо»? Владимир Ивашков, защитник «Локомотива» 50-х:

– Секрет здесь один, и кроется он во внутреннем потенциале игроков. Уверен, они понимают, что при иностранном тренере в команде не будет ни блата, ни панибратства, и это заставляет их работать в полную силу. Ну а серьёзная работа по-настоящему талантливых футболистов не может не давать высокого результата.

Борис Петров, полузащитник «Локо» 60-х:

– Что на самом деле сделал с командой Коусейру, можно только догадываться. Полагаясь на свой тренерский опыт, нахожу, что ему, по всей видимости, удалось найти в общении с футболистами самые нужные слова. Они поверили в себя и наконец-то понастоящему заиграли.

Саркис Оганесян, защитник «Локомотива» 90-х:

– Очевидно, с приходом Коусейру команда встряхнулась. Согласен с Борисом Петровым: вероятно, португальскому тренеру удалось «разбудить» своих подопечных. Вспомните: ещё совсем недавно на футбольном поле они выглядели далеко не лучшим образом, ну а сейчас их игра только радует. Более того, радовать нас им удаётся как в чемпионате России, так и в Лиге Европы!

Календарь готовит команде ряд нелёгких матчей. И если мы пройдем этот период с достоинством – всё будет ещё лучше!

Б.П.: В таких случаях тренеру приходится выстраивать с ребятами отношения не только профессиональные, но и чисто человеческие. Только после этого игроки смогут правильно понять тебя, а потом уверенно выполнять то, что ты от них просишь. Кому-то такой подход даётся с трудом, а вот у португальского тренера, видимо, всё получается!

С.О.: Давайте помнить, что состав команды во многом поменялся, раньше были другие и также достаточно талантливые футболисты. Напрашивается вывод: вероятно, прежним тренерам просто не удавалось

## Мы уже забыли, как прежде команда «вымучивала» результат, а теперь будем надеяться на развитие успеха

Кстати, один серьёзнейший экзамплен – с «Зенитом» – мы уже успешно сдали. – «Локомотив» показывает весьма симпатичный футбол. Почему поставить команде такую же игру не удалось предшественникам Коусейру?

В.И.: Вероятно, кому-то из них банально не хватало характера. Отдельно хочу сказать о Володе Маминове, который исполнял обязанности главного тренера до прихода Коусейру. Конечно, Володя перспективен, но всё-таки слишком молод и для самостоятельной работы с такой серьёзной командой, как «Локомотив», пока не созрел. И поэтому всецело надеяться на него можно будет лишь через несколько лет.

создать в команде нужную атмосферу. Ну а сегодня она, вне всяких сомнений, располагает только к тому, чтобы побеждать. – Получается, что руководство клуба не ошиблось с приглашением на пост главного тренера иностранного специалиста, этот ход себя оправдывает?

В.И.: Извините, но говорить на сей счёт с полной уверенностью я не могу – потому, что Жозе Коусейру я до конца ещё не изучил. Но, надеюсь, недалёк тот час, когда поверю в него окончательно.

Б.П.: Показатель высокого уровня тренера – это результат работы всей команды. А результат сегодня нас только радует.

С.О.: Нет сомнений в том, что Жозе Коусейру пришлось в «Локо» ко двору. И очень хочется пожелать ему добиться с командой таких высот, каких она ранее не знала.

– В «Локомотив» пришли и новые футболисты. Какую оценку вы дадите им?

В.И.: Пока они оправдывают себя и, опять же пока, заслуживают похвалы. Вместе с тем похвалы заслуживают и селекционеры, которые «привезли» их в Россию.

Б.П.: Сильно уже хвалить этих парней пока не стану. Но в команду они вписались и уже приносят ей пользу. А раз так, то, наверное, приобретения стоит признать удачными. Но давайте всё-таки посмотрим, как они будут выглядеть, скажем, через год.

С.О.: Это весьма неплохие мастера. Они поиграли в ведущих европейских чемпионатах, и только это говорит о многом. Но ещё более важно, что в «Локо» эти парни пришли ко двору и органично влились в коллектив. – Способен ли новый «Локо» побороться за медали текущего чемпионата России?

В.И.: Думаю, в итоге он займёт никак не ниже четвёртого места. То есть за медали обязательно поборется!

Б.П.: «Локомотив» сегодня в числе лидеров. Мы уже забыли, как команда совсем недавно «вымучивала» результат, и остаётся надеяться, что дальше будет ещё лучше.

С.О.: Если мы будем двигаться вперёд такими высокими темпами, то за медали поборемся обязательно. Да, впереди ещё очень много сложных матчей, но давайте верить в лучшее!

Беседовал Андрей Мельников

БОРЬБА

## Ослабили захват

В Стамбуле завершился чемпионат мира

Сборная России победила в общем зачёте, выиграв 10 наград, из которых четыре – золотые. При этом команда показала худший результат с 2006 года.

Наши борцы снова лучшие. На чемпионате мира они выиграли медалей больше остальных. Но, несмотря на победу в общекомандном зачёте, сборная по сравнению с прошлыми годами сдала позиции. Четыре золотые медали, выигранные представителями вольной, греко-римской и женской борьбы, – это не так уж и много. К тому же из 18 олимпийских лицензий пока добыты только 12. В Стамбуле на пятки нашей сборной наступили иранские борцы. Они тоже выиграли четыре чемпионских титула, но уступили по общему числу наград у россиян десять медалей, а команда Ирана довольствовалась семью. При этом в олимпийских дисциплинах (в женской борьбе не все весовые категории входят в программу Игр) иранцы первые. Четыре «золота» у них, три – у нас.

И если одно первое место в женской борьбе, выигранное у женщин Замирой Рахмановой, можно считать успехом, то одно «золото» у «греко-римлян» – неудача. Причём проигрывали у нас борцы титулованные, такие как чемпион мира прошлого года Амбако Вацадзе. Остался без наград и представитель ЦСК «Локомотив» Александр Анучин, в категории до 120 кг занявший десятое место. Выступление наших тяжело-весов вообще расстроило. У вольников Билял Махов (до 120 кг) стал лишь вторым, олимпийский чемпион, многократный чемпион мира Хаджимурат Гацалов (до 96 кг) и вовсе остался без наград. Как и двукратный чемпион мира Денис Царгуш (до 74 кг).

Понятно, что тренерский штаб сборной ситуации будет анализировать. Но некоторые выводы уже сделаны. К примеру, Билял Махов к финалу подошёл уставшим, так как много сил отдал спонке веса. Негативно сказало-ся на выступлении отдельных борцов освобождение от участия в чемпионате России. Так что руководству Федерации спортивной борьбы есть над чем подумать. И надо помнить, что до Лондона – меньше года.

Роман Вишнёв

БИАТЛОН

## Победа на двоих

Анна Богалий-Титовец и Евгений Устюгов выиграли смешанную эстафету

Двукратная олимпийская чемпионка Анна Богалий-Титовец, выступающая за Центральный спортивный клуб «Локомотив», успешно поработала на сборе в Тюмени.

Сборная по биатлону завершила очередной подготовительный сбор. Перед отъездом из Тюмени спортсмены соревновались в смешанной эстафете. Анна Богалий-Титовец вышла на старт в паре с олимпийским чемпионом Евгением Устюгом. Победитель эстафеты определялся по сумме двух стартов, и в итоге лучший результат показали Анна и Евгений. Вторыми стали Светлана Слепцова и Алексей Волков, третьими – Иван Черезов и Ольга Зайцева.

Из Тюмени биатлонисты отправились в Уфу, где уже стартовал чемпионат России по летнему биатлону. Победа здесь престижна, однако, как рассказал главный тренер сборной Валерий Польховский, этот турнир не является этапом отбора в национальную команду. Летний чемпионат рассматривается как часть подготовки к зимнему сезону. И по его итогам можно будет сделать вывод о качестве проделанной летом работы.

Что же касается самих биатлонистов, то они хотя и готовятся усиленно к новому сезону, но думают не только о спорте. Так, недавно в Московском доме книги на Новом Арбате прошла презентация сборника стихотворений чемпиона страны, призёра чемпионатов Европы и мира Екатерины Юрловой. Его название – «В ожидании весны». О том, что Катя пишет стихи, долгое время знали лишь избранные. Но о её талантах руководство Союза биатлонистов России всё-таки узнало, и тогда было принято решение издать сборник. Скорее всего, не последний.

Виктор Романов