

2. | Позиция

Государство должно соблюдать взятые на себя обязательства по финансированию инфраструктуры

4. | Модернизация

Петербургские учёные разработали методы борьбы с оледенением устройств подвижного состава

5. | Дискуссия

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

7. | Отчёт

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
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152055
экземпляров

| От редакции

Интеллектуальная защита

Широкое внедрение новейших прорывных технологий и их коммерческое использование невозможны 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 компаний прав третьим лицам на основе лицензионных договоров.

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

Цифра дня

На 97,4%

ВЫРОСЛА ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ РЖД.

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 («Понаглательство на жизнь сотрудника правоохранительного органа»), ч. 2 ст. 167 («Умышленное уничтожение или повреждение имущества»), ч. 3

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 первом 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 сто процентно востребованными.

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

стив 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 заработка в промышленности выше, чем у железнодорожников. «Это напрямую влияет на текущую кадровую политику», – 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 точечно регулировать эти вопросы при распределении по филиалам фонда оплаты труда. Предлагаем разработать соответствующий нормативный документ».

Размер заработка является наиболее важным мотивационным инструментом. Поэтому 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 задержек выплат на 3–4 месяца».

>Окончание| 3

Соседи

Напомнили о долгах

УЗБЕКСКУЮ МАГИСТРАЛЬ ПРОСЯТ ЗАПЛАТИТЬ В БЮДЖЕТ ЧЕРЕЗ ПАРЛАМЕНТ

ГАЖК «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛАРИ» 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 «Узжелдоррасчэт» – Умсан Ирисметова заявила «Гудоку», что образование задолженности является текущим моментом в финансово-взаимодействии магистрали с фискальными органами республики.

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



УЗБЕКСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ТОРПЯТ 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 кризисными и не могут повлиять на нашу работу».

Представители Либерально-демократической партии Узбекистана затруднились

объяснить «Гудоку» 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 «Гудоку»,

что принятая в большинстве стран практика постепенного возмещения бюджетных выплат хозяйствующими субъектами по мере поступления к ним оплаты их услуг позволяет им не вступать в противоречие с национальным налоговым законодательством.

«В данной ситуации важно, прописаны или нет в национальном налоговом и бюджетном законодательстве нормы ответственности предприятия в случае несвоевременного погашения задолженностей», – отметил он. – Если в этом отношении формулировки расплывчаты и допускают двоякое толкование, то компания может подвергнуться риску жёстких судебных санкций. В любом случае допускать наращивание бюджетной задолженности не стоит, ибо это делает позицию компании уязвимой в отношениях с государственными органами».

Леонид Григорьев

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

22 сентября 2011 года

четверг

№ 171 (24891)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 простоявают 12382 выгруженных, но неотправленных вагона рабочего парка. Из них 1786 вагонов занимают инфраструктуру ОАО «РЖД».

Наибольшее количество порожних вагонов простоявает 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 простоявают соответственно 4 и 66 вагонов ЗАО «Акрон-Транс», 4 и 45 вагонов ООО «Софрафт-ВагонТранс», 4 и 44 вагона ЗАО «НефтетрансСервис», 1 и 42 вагона ОАО «Тольяттизот».

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

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

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

На Южно-Уральской дороге простоявают 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 простоявают 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 простоявают на путях ОАО «РЖД» в ожидании более доходного груза.

В случае скопления вагонов на подъездных путях грузоотправителя железнодорожная дорога обращается к собственнику с предложением направить вагоны на другие станции, где имеются заявки на перевозку. Если вопрос не решается, вагоны отстаиваются 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.

Позиция

Общая ответственность

ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО СОБЛЮДАТЬ ВЗЯТЫЕ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА
ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

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.

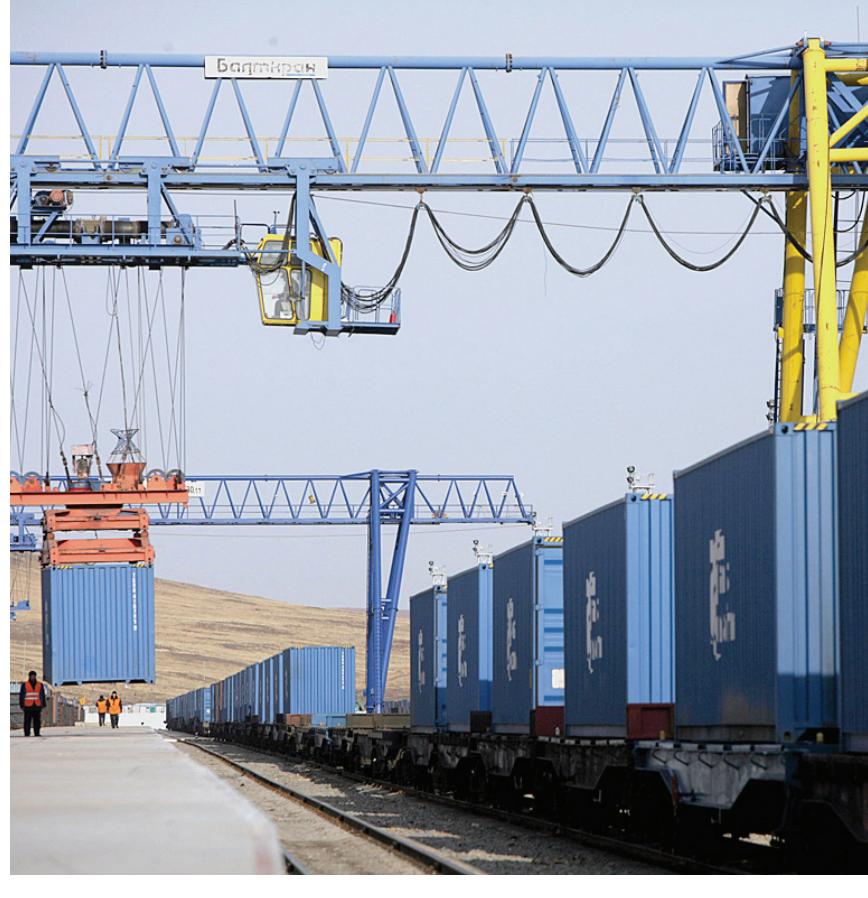
По его словам, при сокращении инвестиционного ресурса в 2012–2013 годах сеть железных дорог России неизбежно столкнётся с тем, что не сможет обеспечить прирост перевозок отдельных номенклатур грузов – строительных, угля, нефтяных грузов, руды. По представленным в Минэкономразвития расчётам, в 2015 году 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 госмонополии 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 электротехнике – 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-



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 правительство, 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.

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 deregulирование 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 представлять вагоны под погрузку, приводит не только к простому порожняку, но и к искусственному дефициту подвижного

состава. «Сегодня почти вдвое больше вагонов, чем в 1988 году, когда грузов перевозилось почти в два раза больше», – сказал Владимир Якунин. В итоге сегодня полувагон стоит больше 2 млн руб. «При этом производитель говорит, что это дёшево, – подчеркнул глава холдинга. – При такой цене? Вагон столько не стоит».

Владимир Якунин также указал, что задачи по развитию транспортного и транзитного потенциала России нельзя возлагать на одну отрасль «только потому, что она стабильна, крепка и выдерживает нагрузки». Сегодня объём грузовых перевозок на 9,4% ниже, чем в докризисный период. По словам главы холдинга, выйти на тот уровень компания сможет в 2013 году. Кроме того, в 2009 году ОАО «РЖД» стало единственной компанией, которая смогла снизить свои расходы на 183 млрд руб., не сократив при этом ни одного человека. Ведь железнодорожники поддержали правление и согласились на неполный рабочий день и отпуска без содержания.

По словам Владимира Якунина, Россия занимает весьма скромное место в контейнерных перевозках, которое явно не соответствует её возможностям. Чтобы исправить ситуацию, необходимы инвестиции в развитие инфраструктуры. Владимир Якунин предложил вложить в развитие отрасли деньги Пенсионного фонда. По сегодняшним законам его средства вкладываются в очень ограниченные инструменты. «Мы предлагаем инвестировать их в отрасль, которая будет существовать не меньше, а скорее больше, чем любое другое государство, если мы говорим о глобальном масштабе», – сказал он.

Глава холдинга напомнил, что компания ставит перед собой задачу о доставке груза через весь Транссиб за семь суток. По его мнению, в этом будут заинтересованы бизнесмены, для которых длительность доставки приводит к замораживанию капитала. Ведь когда речь идёт о перевозке морем, то срок доставки груза с высокой стоимостью может затянуться до 40 суток. Кроме того, в РЖД работают над проектом интеграции российских транспортных коридоров в европейские. «Комплексный подход к развитию инфраструктуры, совершенствование управления перевозками и государственно-частное партнерство позволят реализовать наш потенциал. Но ГЧП будет возможно только в том случае, если государство будет строго соблюдать взятые на себя обязательства, – подытожил Владимир Якунин.

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

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, но устояли. Всего в поезде было около 100 пассажиров, кто-то, обсохнувшись 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 сотни метров.

Земля Саксония, где произошло крушение, вообще несчастлива для железной дороги, причём как для водителей, так и для самих железнодорожников. В январе этого года прокуратура федеральной земли Саксония-Анхальт возбудила уголовное дело против машиниста, управлявшего грузовым составом, 41-летний машинист, подъезжающий к городу Ошерслебен, дважды проигнорировал сигналы семафора, которые запрещали дальнейший проезд и предупреждали о скользкой остановке. В итоге состав врезался в пассажирский поезд, следовавший навстречу. При этом пассажирский поезд двигался на зелёный свет с высокой скоростью. Положение попыталось исправить стрелочник близлежащей станции: он увидел, что грузовой состав проехал на красный свет, и попытался остановить хотя бы пассажирский поезд, срочно передав информацию о грядущем столкновении, но не успел. В результате катастрофы погибли десять человек, ещё 23 пострадали.

Константин Филатов

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 железнодорожных вокзалов по Новосибирскому 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 деревянными на пластиковые, кровлю, электрику, сантехнику, отопление. Фасад облицевали плитами из керамогранита. Для пожилых людей и инвалидов оборудовали лифт.

На первом этаже разместятся 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.

Вокзал – на главном ходу, к поездам дальнего следования едут жители близлежащих населённых пунктов.

Иногда люди ждут свой поезд по полдня, – отметил Владимир

«Вокзал находится на главном ходу, к поездам дальнего следования едут жители близлежащих населённых пунктов. Иногда люди ждут свой поезд по полдня, – рассказал начальник вокзала Алексей Долгушин.

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

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

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

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

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

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

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

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

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 компаний к труду».

На мероприятие по улучшению условий и охраны труда в первом полугодии было направлено 0,8% от эксплуатационных расходов при заложенном в Коллодоговоре 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 Роспотребнадзора Николай Никифоров. – При разборах напрашивается вывод, что вроде преобладает человеческий фактор – отвёлся, нарушил, не выполнил. Однако при более глубоком анализе оказывается не всё так просто – отсутствие утверждённой технологии работ, радиостанций, сигналистов, должного профессионализма, когда, например, без обучения по профессии, охране труда и стажировкам присваивается второй разряд монитёру пути. Нет контроля прямых руководителей и элементарной дисциплины – всё это порождает нарушения, которые приводят к трагедии».

«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 закрыт. 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 несёт все – как работодатель, так и сами работники и профсоюз.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

ПЕРЕВОЗКИ

Уходят налегке

«Укрзализныця» призывает загрузить российский порожняк



Фото: Ирина Коломийчик

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 обходимся масштабные строительные работы в связи с подготовкой к Евро-2012, есть свой экспорт на порты, на западные пограничные переходы. Парк вагонов, который выходит за границы Украины, на них 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 провожать российские вагоны пустыми

По его словам, с Белорусской железной дорогой уже удалось договориться о своевременном возврате вагонов, «постому 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

Денис Виксне

Ситуация

Уплыл за ценой

ЛОСОСЬ НЕ ВЕЗУТ НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

ЛОСОСЕВАЯ ПУТИНА РАДУЕТ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЫБАКОВ, НО НЕ ОПРАВДЫВАЕТ ОЖИДАНИЙ СОБСТВЕННИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. УЛОВ ВЫГОДНЕЕ СБЫВАТЬ ИНОСТРАНЦАМ.

На Дальнем Востоке подводят предварительные итоги летней путини. 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 выжидает максимального снижения цен, а рыбодобывающие предприятия, наоборот, надеются продать дороже. В итоге большая часть улова уходит в соседние азиатские страны, где нашим рыбакам предлагаются

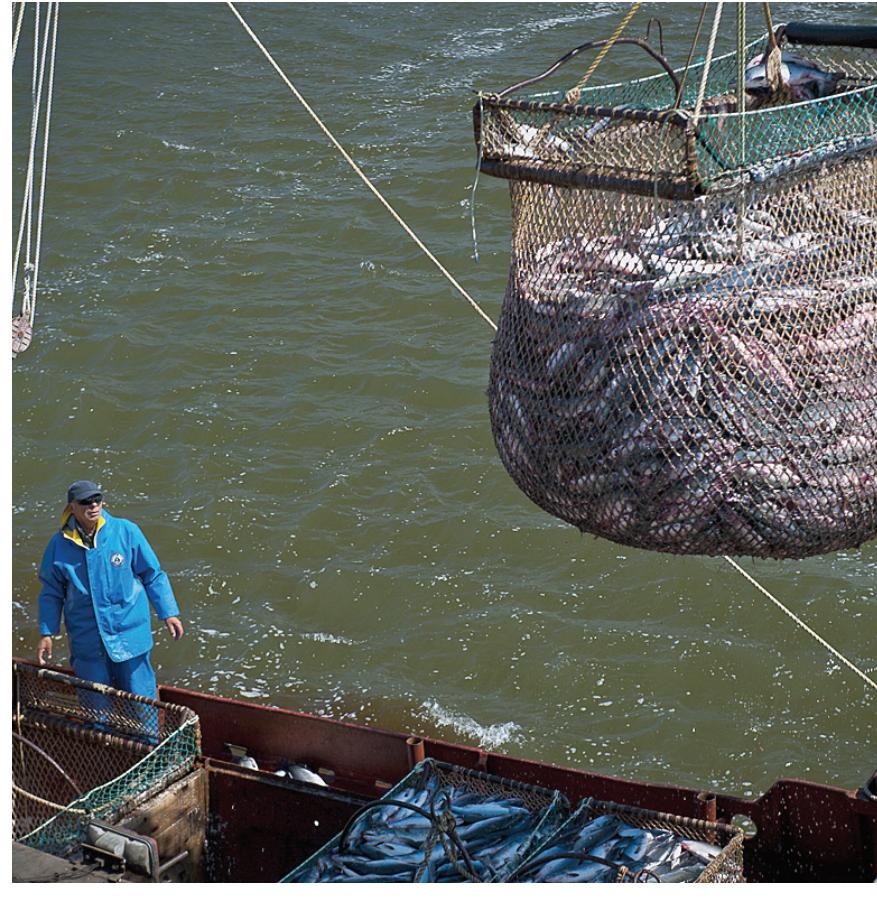


Фото: Ирина Коломийчик

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 нахождения и длительного хранения рыбы. Сейчас холодильные мощности рассчитаны на складирование 55 тыс. тонн (для сравнения: один южнокорейский порт Пусан

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

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. 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 Яковleva «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» («Вперед» № 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 («Вперед» № 30).

А лучшими иллюстрациями – фотографии Владимира Сафонова к материалу «Есть рекорд России!» («Красноярский железнодорожник» № 30) и Анатолия Шупелкова 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

Info trans 2011

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

10–13 октября
2011

Санкт-Петербург
«Парк Инн Прибалтийская»

Генеральный партнер



Стратегический партнер



Организатор



+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 заложенными 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 малодействительных линий остаётся незагруженной, хотя пропуск поездов по этим линиям позволил бы снять часть нагрузки с главных направлений и сортировочных станций.

Дискуссия

Штатный хранитель жизни

Сигналисты – не блахь, а производственная необходимость

Леонид Туров,
заместитель
заведующего
отделом
технической
инспекции труда
Роспотребнадзора



ФОТО: РОСПРОФНДЗАРА

ГАЗЕТА «Гудок» 19 июля 2011 года поднимала вопрос: нуждается ли предприятие в штатных сигналистах? Свою точку зрения высказали руководители и специалисты путевого хозяйства. Роспотребнадзор 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 монтёров 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 монтёр пути не получил информацию о приближении поезда, оказался в габарите подвижного состава, и его задавило.

На этой же магистрали 16 июня на перегоне Мысовара – Боярский из-за наезда грузового поезда погиб мастер дистанции пути Мысовара. Как выяснилось, подготовительные работы по замене четырёх рельсов проводились бригадой из четырёх монтёров 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 монтёр пути получил тяжёлые травмы. Там произошла в «окно» глубокая очистка загрязнённого балласта. При



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛЯНКИ

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.

Роспотребнадзор неоднократно обращался к компаниям 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 утвержденного компанией штатного расписания и фонда заработной платы. Получается, что сигналисты вводятся в штат дистанций пути за счёт численности монтёров пути. А это в свою очередь влечёт за собой нарушение технологии, качества и сроков ремонта.

При работах по шлифовке рельсов не был выставлен сигналист, монтёр 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 монтёров 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 монтёров пути и ввести дополнительные штатные сигналисты. 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 необходимо.

Финансы

Новое в трансферах

Необходимо подготовиться к реализации изменений в налоговом законодательстве



ФОТО: ИРИНА ДОРОХИНА

Елена Некрасова,
начальник
департамента
налоговой
политики
и методологии
налогового учёта
ОАО «РЖД»

С 1 января 2012 года вступают в силу новые правила налогового контроля за трансферты ценоподавлением. Они регулируют процедуру определения в целях налогообложения цен по перечисленным в законе категориям сделок, прежде всего между взаимозависимыми лицами, поскольку налоговые платежи должны исчисляться исходя из рыночных цен.

Согласно новым правилам налогоплательщики будут обязаны направлять в налоговые органы уведомления о совершённых контролируемых сделках, а также готовить и по запросу на-

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

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 заключающих сделок.

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

шое количество взаимозависимых лиц, хозяйствственные 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

сделки – готовить одинаковый комплект подтверждающих документов.

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

компаниями. Кроме того, налоговый контроль за трансферты ценоподавлением, 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 насторожнее 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 выносимости 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 отпуском. Он позволяет уменьшить пластичную деформацию клемм и повысить их прочность.

Новые технологии учёные опробовали на одном из промышленных предприятий



ФОТО: ИВАН ГОЛОДНОВ

Воронежа на специально разработанных

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

Комплексная проверка полученных по временному 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.photorussia.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, 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, жильё 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. К нам приходит 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 пригодилось 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 вузов.

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 жилья 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 жильё в новостройках, где используются новые материалы и оборудование.

Александр Кабанов, мастер цеха периодического ремонта электровозов ремонтного локомотивного депо Самара-пассажирская 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 подпадаешь 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 общежитии. 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

6. | ФОТОРЕПОРТАЖ

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

22 сентября 2011 года

четверг

№ 171 (24891)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Кадры

«Сеть 3Д» пошла в разъезд

ФИНАЛЬНАЯ СМЕНА МОЛОДЁЖНОГО ПРОЕКТА НА АЛТАЕ ПОУЧИЛАСЬ 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 вдвое приятно



Сообща можно преодолеть любое препятствие

В первой половине сентября на базе отдыха «Турсиб» Западно-Сибирской железной дороги проходила заключительная смена корпоративного молодёжного проекта «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья». 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, Друзья», 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 них сменили 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 «круглого стола», запросто обратившись с вопросом».

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 «Сибирики», 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 для лидерства, и для командного единства

нынешним летом на базе отдыха «Горизонт» Северо-Кавказской магистрали прошло пять заездов 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 признанию самих участников, такие знания 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 приводить 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, 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 компаниям, – обратился к участникам проекта начальник департамента социального развития РЖД Олег Дудкин. – Мы понимаем, что рано или поздно нам на смену должны прийти амби-

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 «круглого стола», запросто обратившись с вопросом».

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 «Сибирики», 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



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



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 Заверяева

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 ГРУППОВЫЙ СНИМК ЛЮДЕЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ФОРМЕ. К СОЖАЛЕНИЮ, ИЗОБРАЖЕНИЕ НА ВЫЦВЕТШЕЙ БУМАГЕ ВЫГЛЯДЕЛО ИЧЕТКИМ, 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 нашелся оригинал снимка. Он достался учёному от его бабушки, работавшей в те давние времена учителницей железнодорожной школы.

Оказалось, что запечатлённые на фото люди собирались 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 почты 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-



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

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. Многое сделал для укрепления материально-технической базы тягового

хозяйства, улучшения технического содердания 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, тендров и даже

паровозов. Принимал участие в разработке эскизных проектов и технических испытаний 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 приемке 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-

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

В 1925 году под его редакцией вышел из печати сборник статей учёных, посвящённый столетию железнодорожных 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 испытаний 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 приемке 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-

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 расстр

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, хозяева льда, хоккеисты «Спартака», вчистую переиграли гостей – 5:2. В ответной встрече на Ходынке успех праздновал «Динамо» – 2:1. В составе динамовцев одним из самых заметных игроков был Лео Комаров, который отметил забитой шайбой и дисциплинарным штрафом на 10 минут за нарушение экипировки.

Главный тренер «Спартака» Виктор Пачкалин заявил, что «проводить две игры подряд



Матчи начались 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 быстрые нас». Пачкалин также остался недоволен действиями словацкого звена в составе Штефана Ружички, Йозефа Штумпела и Марцела 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. Представитель чемпионат для него – второй в карьере. В 2009 году в Милане Замковой стал серебряным призёром. 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 Бегтербеков (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 Моргачев, Алексей Свиридин, Игорь Салов и Сергей Федоровцев. «Серебро» в одиночке завоевала Юлия Левина. «Бронза» – у Артёма Косова и Дмитрия Хмыльнина 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

Главный редактор: Александр Репинин

Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающий редактор: Анна Зограб

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (актуальной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Состав главного редактора: Валентин Заплевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Валерий Погорелый

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Обед тех, кто принял обет. 8. Зримый символ святости. 9. Чёрная, озоновая или в кармне. 10. И фантик конфетки, и фольга шоколадки. 11. Холм, за которым живут иностранцы. 14. Она идёт, когда земля слухами полнится. 17. Мелодия несмазанных дверей. 19. Драгоценность в голове, но не гениальная идея. 20. Состязание, когда три абитуриента на одно место. 21. Школьная работа для проверки грамотности. 23. Тонна, поделённая на десять. 24. Для дом престарелых документов. 25. Кабан в расцвете сил или тесак для рубки. 28. Украшение из камня с выпуклой резьбой. 30. Место в газете, где пишут об одном и том же. 31. Футболист, ставший кофейным королём. 32. Дармовое удобрение из печки. 33. Поступок, противоречащий общепринятым нормам морали.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Естественный конкурс в природе. 2. Книжка жизни студента, написанная педагогами. 3. Название некоторых периодических изданий. 4. «Фрау» после пересечения германо-французской границы. 5. Поросячье выражение радости. 7. Это море теперь любому по колено. 12. Школа суворовцев. 13. Грязун с ценным мехом. 15. Испытание ездой новорождённой «Лады». 16. Какой театр, начинается с вешалки, заканчивается канканом? 17. В школе бывает вторая, на заводе – ночная. 18. Сельскохозяйственная работа. 22. Внутренности животных, переходящие во внутренности птиц. 23. И головной убор, и часть двигателя. 26. «Ползучий энцефалит» в лесу. 27. Живот, брюхо, утроба, нутро. 28. «По Дону гуляет ... молодой». 29. На него отправляют непонравившегося судью.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35; науки 624-63-14; бизнеса (499) 262-91-44; социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76; инноваций (499) 262-92-34; специальных корреспондентов 983-08-18; культуры и спорта 624-69-34; иностранных (499) 262-90-52; корреспондентской связи (499) 262-58-69; справочно-библиографический 624-77-79; производственный 624-56-07; (499) 262-90-25; бухгалтерии (499) 262-99-34; секретариат 624-45-16 (т/ф); 983-08-18; (499) 262-26-53; (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82; Кемерово (3842) 32-21-65; Москва (499) 262-18-66; Новосибирск (383) 229-44-87; Ростов-на-Дону (863) 259-55-25; Самара (846) 303-49-97; Санкт-Петербург (812) 457-69-45; Саратов (8452) 41-66-64; Хабаровск (4212) 77-80-29; Челябинск (351) 268-41-09; Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

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 доволствовалась 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 Вачадзе. Остался без наград и представитель ЦСК «Локомотив» Александр Анучин, в категории до 120 кг занявшим 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 ситуацию будет анализировать. Но некоторые выводы уже сделаны. К примеру, Билял Махов к финалу подошёл уставшим, так как много сил отдал сгонке веса. Негативно сказалось 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 соревнованиях 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 Устюговым. Победителем 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 чемпионки страны, призёра чемпионата Европы и мира Екатерины Юрловой. Её 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

Ответы на кроссворд за 21 сентября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Космос. 5. Знакоч. 8. Крупа. 9. Никита. 10. Монтёр. 11. Пушкина. 13. Катран. 15. Артель.

17. Реклама. 18. Плетень. 20. Засок. 23. Викинг. 26. Ворожая. 27. Тарань. 28. Чашоба. 29. Клещи. 30. Клёпки. 31. Карапул.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Коньяк. 2. Секрет. 3. Скакун. 4. Дубинка. 5. Замена. 6. Четыре. 7. Король. 11. Папанов. 12. Артерия. 14. Афера. 16. Ленин. 19. Брайльер. 20. Зонтик. 21. Старый. 22. Коньки. 23. Венчик. 24. Изюгова. 25. Геракл.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин

Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский

Отдел распространения: (495) 269-89-69, (495) 624-52-37, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с приложением «Таким шифром», – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ООО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин

Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский

Отдел распространения: (495) 269-89-69, (495) 624-52-37, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с приложением «Таким шифром», – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин

Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский

Отдел распространения: (495) 269-89-69, (495) 624-52-37, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с приложением «Таким шифром», – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066