



## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

23 июня 2011 года

четверг

№ 106 (24826)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Вины не признают

Обвинительное заключение по делу о подрыве «Невского экспресса» до конца недели будет передано в Генпрокуратуру. Дело будет рассматривать суд Тверской области, на территории которой произошёл теракт. В заключительной версии обвинения в терроризме и убийствах предъявлены только четырём жителям ингушского села Экажево, а не десятым, как это было изначально. Остальные шесть человек обвиняются только в незаконном хранении оружия и бандитизме. При этом ни один из обвиняемых не признан исполнителем самого теракта: в этой роли, по материалам обвинительного заключения, фигурируют уже уничтоженные боевики и «неустановленные лица». Несмотря на то что на одежде арестованных, изъятой в их домах, присутствовали следы гексагена и тротила, никто из них себя виновным так и не признал.

В результате теракта погибли 26 человек и пострадали более 100.

#### В воздухе не горел

Разбившийся в ночь на вторник в Карелии Ту-134 до момента первого столкновения с деревьями не разрупался, не горел и не взрывался, сообщают в Росавиации. «При заходе на посадку самолёт столкнулся с деревьями. После первого столкновения с деревьями самолёт, разрушаясь в воздухе, оборвал провода линии электропитания аэропорта, в результате чего аэропорт был обесточен и впоследствии перешёл на питание от аварийных автономных источников. Вследствие столкновения с землёй самолёт полностью разрушился и сгорел», – отметили в ведомстве. В официальном сообщении подчёркивается, что до момента первого столкновения самолёта с деревьями признаков его разрушения в воздухе, следов пожара или взрыва не имеется. Расследование обстоятельств и причин катастрофы продолжается, и только по его итогам можно будет судить о катастрофе в целом, сообщает Росавиация.

По сообщениям

корреспондентов «Гудка»  
и информационных агентств

### МОТИВАЦИЯ

#### Мастер с фондом

>Начало | 1

Однако одновременного старта не получится: вряд ли на всех дорогах к этому времени изыщут деньги для фонда мастера. «Чтобы новый порядок реально работал, необходимо предусмотреть в бюджете каждого филиала средства на реализацию положения, то есть запланированный зарплатный фонд должен быть подкреплён дополнительными средствами. Только при соблюдении этого условия документ будет мотивировать повышению эффективность труда», – считает заместитель председателя Росспрофжела Сергей Железнов.

Каждый филиал будет по-своему решать проблему. В частности, Куйбышевской дороге, по словам начальника службы организации и оплаты труда Владимира Никитина, выделены деньги на восстановление мотивационных выплат работникам. Часть их и направят в III квартале на вознаграждение. Здесь уже приступили к разработке своего положения о фонде мастера на основе документа РЖД. «Это весомый инструмент мотивации в руках руководителя среднего звена, он повышает его статус и одновременно персональную ответственность за качество работы на участке», – считает Владимир Никитин.

С этим согласны и на других дорогах.

«Фонд мастера, из которого можно было премировать самых добросовестных работников, до кризиса у нас существовал, но затем был отменён, – рассказывает начальник пункта технического обслуживания вагонов Красный Узел Горьковской дороги Вячеслав Киселёв. – Если его собираются вводить снова, то, думаю, дорога сможет найти средства – не такие уж это большие деньги, но реальны и эффективно работающие. Правильно будет, если из этого фонда могут быть поощрены и руководители, непосредственно работающие в сменах, у нас это старшие осмотрщики. При этом размеры выплат можно было бы оставить прежними – 5–10% от оклада.

В семейном бюджете это будут хорошие, заметные деньги, которые помогут человеку почувствовать: качественный труд вознаграждается, значит, надо стараться».

Игнат Выгин

### Технология

# Быстрое реагирование

## ПРОСТОЙ ОБОРУДОВАНИЯ

### ВЗЯЛИ НА АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ УЧЁТ



В Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов (ДРВ) автоматизировали учёт простого оборудования.

Здесь разработана электронная система, которая устанавливается на рабочих местах мастеров и диспетчеров вагоноремонтных депо, руководителей предприятий и в ДРВ. «Роли пользователей в системе разделены на три группы, – пояснил автор разработки инженер автоматизированных систем управления Южно-Уральской ДРВ Сергей Коленин. – Первая – это мастера. Вторая – руководители депо, отслеживающие информацию о неработающем оборудовании на предприятиях. Третья – руководители дирекции. В зависимости от роли пользователя строится интерфейс программы». По словам начальника Южно-Уральской дирекции по ре-

монту грузовых вагонов Сергея Кочергина, автоматизированная система учёта повысит эффективность контроля качества ремонта вагонов. На предприятиях и в дирекции смогут в режиме реального времени контролировать все отказы технологического оборудования, влиять на сроки его восстановления и запуск в эксплуатацию.

Принцип работы новой программы такой. Мастер или диспетчер предприятия вводит информацию о вышедшем из строя оборудовании и постановке его на учёт в специальную программу. Данные сохраняются и передаются всем пользователям системы. Снимают с учёта после ввода информации о том, что работы выполнены и неисправность устранена.

Для руководителей дирекции формируется сводная таблица по всем предприятиям и количеству находящегося в простое оборудования.

Прежде процесс учёта такого оборудования в дирекции и вагоноремонтных депо вёлся на бумаге. Оформлялись журналы, составлялись отчёты. Это усложняло задачу доступности информации и возможности её обработки. Для своевременного контроля и полной информации о том, какое оборудование и в каком депо на данный момент не работало, приходилось делать запросы на предприятия. Как отмечают в Южно-Уральской ДРВ, такая система контроля была неоперативна и неэффективна.

Евгений Мусихин,  
соб. корр. «Гудка»  
Челябинск  
ФОТО АВТОРА

### ТЕРМИНАЛ

## Совмещённый контроль

«Трансконтейнер» ускоряет таможенное оформление в Забайкальске

Компания «Таможенный эксперт» открыла на контейнерном терминале «Трансконтейнера» на станции Забайкальск новый отдел оформления грузов, предоставляющий возможность сократить время проведения процедур в три раза.

Генеральный директор ООО «Таможенный эксперт» Сергей Макаров рассказал, что на терминале открыт отдел таможенного оформления и контроля Борзинского поста Забайкальской таможни на складе временного хранения (СВХ) «Трансконтейнера». В результате процедуры оформления в отношении ввозимых в Россию контейнеров сокращаются с 3 суток до 24 часов. «До появления нового отдела грузы проходили процедуру выпуска в свободное обращение в городе Борзя, находящемся в 120 км от Забайкальска. В перспективе на базе СВХ «Трансконтейнера» будет создан крупный таможенно-логистический комплекс».

Начальник отдела взаимодействия с таможней «Трансконтейнера» Семён

Бутенко заявил, что предлагаемые специалистами ООО «Таможенный эксперт» услуги включают в себя все основные таможенные и логистические технологии, необходимые для выпуска грузов в свободный оборот. Это предварительное информирование и декларирование, электронное декларирование, технологии удалённого выпуска, а также квалифицированные консультации в юридической, организационной и финансовой областях.

Старший государственный таможенный инспектор Федеральной таможенной службы России Вероника Абаренова отметила, что создание на терминале «Трансконтейнера» отдела, выполняющего все контрольные функции, – один из первых примеров реализации стратегии приведения нормативной базы России в соответствие с международными правилами. «Меры, аналогичные переносу из Борзы в Забайкальск таможенного отдела, будут реализовываться по всей стране».

Леонид Григорьев

### Вокзал

## Ключи к ответственности

Современная система проверит качество работы

На вокзале Самары установлены электронные системы контроля, которая позволяет повысить контроль заработком персонала, уровень безопасности, качество обслуживания пассажиров и поможет поддерживать в исправности оборудование.

Пока новой системой пользуются дежурные по залу. По словам замначальника вокзала Галины Кащеевой, им уже выдали

контрольно-учётные приборы.

Эти электронные ключи нужны для того, чтобы в определённые регламентом часы отмечаться при обходе вокзала на точках маршрута, где установлены считающие устройства. Всего их 10, и расположены они в залах ожидания, на входе в вокзал, на основных технических объектах комплекса.

Как рассказала дежурная по залу Ольга Кондратьева, на вокзале несколько служебных маршрутов, а прохождение самого длинного занимает около 45 минут. «За это время мы должны не только осмотреть территорию, но и помочь пассажирам разобраться, как пройти к нуж-

вательности посещения контрольных точек сохраняется. На основе этих данных формируется отчёт о работе каждого человека, и дежурный помощник начальника вокзала или другой руководитель в любой момент может его посмотреть», – пояснила Галина Кащеева.

**Мы должны не только осмотреть территорию, но и помочь пассажирам разобраться, как и куда пройти**

ному выходу на платформу, к лифтам или в сервис-центр», – пояснила она.

Электронная система позволит не только контролировать периодичность обхода и визуальный осмотр вокзала. «Информация о времени прохода сотрудников и последо-

вательности посещения контрольных точек сохраняется. На основе этих данных формируется отчёт о работе каждого человека, и дежурный помощник начальника вокзала или другой руководитель в любой момент может его посмотреть», – пояснила Галина Кащеева.

В перспективе всем сотрудникам, имеющим отношение к обслуживанию вокзального комплекса и обеспечению безопасности, выдаут индивидуальные приборы контроля.

Дмитрий Попов,  
соб. корр. «Гудка»  
САМАРА

«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.



Реклама

## Услуга

**Поспорить с автобусом**

**ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НЕ ПРОИГРАЛА ПАССАЖИРА**

До двух часов сокращён утром интервал между электропоездами, которые связывают Муром и Навашину.

Такое решение приняли Волго-Вятская пригородная компания и Горьковская дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, чтобы успешно конкурировать с автотранспортом.

Между двумя городами, относящимися к Владимирской и Нижегородской областям, всего 12 км. Но их разделяет Ока. Традиционно железная дорога чувствовала себя на маршруте уверенно: тысячи людей в сутки ездили с берега на берег работать, учиться в соседний город. Вдебавок Навашину – ближайшая станция для двух других крупных городов – Выксы и Кулебак, где живут около 100 тыс. жителей, – и потому бойкое место пересадок. Альтернативой долгие годы была автобусная линия из Навашин до берега Оки, а дальше – паром или переход пешком по наплавному мосту, что, конечно, нравилось не всем.

Однако полтора года назад у Мурома был построен автомобильный мост. И открылся прямой автобусный маршрут, соединяющий центры двух городов, – 13 рейсов в сутки.

Казалось бы, электричка должна была в такой ситуации проиграть. Но мост построен так, чтобы новая дорога обходила центры городов, потому идёт автобус около 40 минут, а паром стоит больше 40 руб. А в электричке от Навашин до остановочного пункта Городская в центре Мурома – всего 12 минут при цене билета 17 руб.

– Несмотря на открытие моста, мы полностью сохранили пассажиропоток, – сообщила «Гудок» начальник вокзала Навашин Ольга Павлова. – В месяц вокзал обычно продаёт 15–16 тыс. билетов, подавляющее большинство из которых до Городской.

В новом расписании электрички чётче ориентированы на интересы пассажиров и прибавлена одна пара поездов к обычным семи. Увеличить размеры движения удалось, не привлекая дополнительного подвижного состава. Просто на магистрали Арзамас – Муром – Бековка улучшилось качество пути, увеличились скорости, и это дало возможность одному из электропоездов совершать дополнительно рейс из Мурома в Навашину и обратно.

Николай Морохин

# Спутниковая дрезина

ТЕХНИКУ ОТРЕМОНТИРУЮТ, КОГДА НУЖНО, А НЕ ПО ПЛАНУ

До конца года на Восточно-Сибирской дороге системами спутникового мониторинга ГЛОНАСС оснастят почти весь специальный подвижной состав.

Сегодня на магистрали такими системами оборудованы шесть путемонтных машин «Думматик» и «Унимат», а также пять единиц специального самоходного подвижного состава. И, по словам начальника Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин ВСЖД Сергея Пасечникова, оборудование установят ещё более чем на 200 дрезинах, автомотрисах и других самоходках, которые используются путейцами, энергетиками и эсбистами.

«Это позволит нам не только оперативно отслеживать местонахождение техники, что важно само по себе, но и контролировать все рабочие параметры двигателя, систем гидравлики, редукторов, вести учёт топлива, считать и анализировать время работы техники в разных режимах», – поясняет Сергей Пасечников.

Для этого машины оснащают контрольно-диагностическим комплексом «Портал-СПС-01».

«Этот комплекс состоит из ряда датчиков, контролирующих параметры холостого, рабочего и транспортного хода, температуру двигателя, масел, охлаждающей жидкости, считывающих моторесурс. «Портал» передаёт эти сведения каждые две минуты по спутнику в диспетчерский пункт дирекции. Отображаются они и на дисплее в кабине машиниста», – рассказывает начальник отдела диагностики дирекции Юрий Палаш.

Как пояснил ведущий инженер отдела диагностики Владимир Шекунов, теперь появилась возможность прогнозировать неисправности и оперативно на них реагировать, ведь вся информация о работе каждой машины поступает в режиме реального времени и тут же заносится в базу данных – «Электронный паспорт ДПМ».

Таким образом дирекция имеет точные данные о состоянии парка в любой момент, о районах дислокации, работе и простоях в ожидании «окон» или ремонта. К тому же руководителям становятся доступной информация о текущем состоянии основных узлов и агрегатов любой машины для пла-



Новая система слежения свидетельствует о минимуме простой специализированного подвижного состава

новой их замены и обслуживания, чтобы предотвратить отказ.

«Мы получаем возможность планировать постановку в ремонт и организовать работу дирекции так, чтобы свести простой машин в ожидании ремонта к минимуму. Как показала опытная эксплуатация, выработка спецсостава увеличилась в среднем на 10%. А ведь пока идёт только обкатка!», – говорит главный инженер дирекции Олег Фатиков.

Внедрение системы спутникового мониторинга и диагностики, а также использование лаборатории безразборной диагностики путевых машин стало логическим продолжением той стратегии, которую избрала дирекция. По сути, здесь переходят к ремонту техники по её фактическому состоянию.

«Да, используемая ныне планово-предупредительная система доказала свои преимущества перед послеосмотровыми и стандартными ремонтами. Она позволила рассчитывать затраты рабочей силы, запчастей и материалов. Но есть у неё и существенные недостатки. В частности, излишняя жёсткость, которая приводит к недопользованию ресурса отдельных узлов и машины в целом. А это неоправданное увеличение расходов», – отметил Сергей Пасечников.

«Мы только в начале пути. Пока новая система отрабатывается в Северо-Байкальском регионе дороги. Но недалёк тот час, когда она начнёт применяться на всех участках дирекции», – заверяет Сергей Пасечников.

Фото: Павел Головко

простой в период плановых и аварийных ремонтов. Именно поэтому в дирекции стали поэтапно внедрять новую систему ремонта, ориентируясь главным образом на техническое состояние путевых машин. Преимущества этого подхода заключаются в адресности ремонта: он выполняется только тогда, когда необходим по результатам диагностирования. Но чтобы система работала в полную силу, нужно создать статистическую базу данных, систему мониторинга за СПС. Над этим дирекция работает сегодня.

«Мы только в начале пути. Пока новая система отрабатывается в Северо-Байкальском регионе дороги. Но недалёк тот час, когда она начнёт применяться на всех участках дирекции», – заверяет Сергей Пасечников.

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ИРКУТСК

## Забота

**Интересные каникулы**

ПОСЛЕ СМЕНЫ РЕБЯТ ЖДЁТ КУЛЬТУРНАЯ ПРОГРАММА

200 подростков из Красноярского края станут бойцами трудовых отрядов «Юный железнодорожник».

Практика трудоустройства школьников в возрасте от 14 до 18 лет на летние каникулы действует на магистрали уже третий год. В первые годы магистраль помогала найти работу на лето только 60 школьникам, сейчас их количество возросло втрое.

Каждый боец трудотряда получит зарплату 6,5 тыс. руб. в месяц. «Неплохая сумма для школьника. И к тому же приятно осознавать, что ты приносишь пользу, а тебе ещё за это

платят», – говорит замруководителя по кадрам и социальным вопросам КрЖД Николай Зазаров.

Как отметил начальник краевого Агентства труда и занятости населения Виктор Новиков, в крае единицы предприятий, которые проявляют заботу о молодом поколении. И среди них КрЖД. «Для нас очень важно, что дети приобретут трудовые навыки, которые им пригодятся», – подчеркнул Виктор Новиков.

Летом бойцы отряда «Юный железнодорожник» будут работать на социально значимых объектах – высаживать цветы и деревья в пар-

ках, благоустраивать территории, прилегающие к железнодорожным объектам, помогать ветеранам-железнодорожникам. А после четырёхчасовой смены ребят ждёт ещё и интересная культурная программа.

– Трудотряды у нас популярны, – говорит зампредседателя районного Совета депутатов Иланского района Ольга Альхименко. – Желающих помочь гораздо больше, чем рабочих мест. Поэтому берём только самых трудолюбивых и надёжных.

Олеся Мизинко,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
КРАСНОЯРСК

## Персонал



## ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

### Вакансии ОАО «Транссигналстрой»:

**Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.**

**Главный инженер.**

**Заместитель Генерального директора по проектам энергетики.**

**Заместитель директора СМП-819 по производству (г. Батайск).**

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте:  
[www.transignalstroy.ru](http://www.transignalstroy.ru)

**Резюме просить высылать на электронную почту:**

[kurbak@transignalstroy.ru](mailto:kurbak@transignalstroy.ru)

**Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;**

**начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна**

На размещение объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены.

Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: [welcome@gudok.ru](mailto:welcome@gudok.ru)

**Организатор**  
**maxconference**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  
**Гудок**

Международная конференция

**Железнодорожные перевозки нефтепаливных грузов РФ**

**23-24 июня**

МОСКОВА, MARRIOTT ROYAL AURORA



Среди ключевых тем конференции:

- Конкуренция на рынке железнодорожных перевозок нефтепаливных грузов: слияния и поглощения
- Баланс интересов грузоотправителей, грузополучателей и операторов подвижного состава
- Экономика поставок нефтепаливных грузов: перспективы оптимизации схем перевозок
- Проблемы качества литья и технического содержания вагонов
- Тарифная составляющая перевозок нефтепаливных грузов в РФ и странах СНГ
- Экспортные направления перевозки нефтепаливных грузов. Таможенная логистика

(495) 745-75-42      [www.maxconf.ru](http://www.maxconf.ru)

## Мотивация

# Новый облик работника

**КОЛЛЕКТИВ РЖД НАУЧАТ ЖИТЬ В СООТВЕТСТВИИ С КОРПОРАТИВНЫМИ ЦЕННОСТЯМИ И ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЛЬГОТАМИ**

Знающие люди говорят: чтобы активно развиваться, человеку или компании нужно уметь мечтать. А когда нарисуешь мечту да определишь срок её достижения, становится понятно, что сделать здесь и сейчас, чтобы добиться результата в будущем. Всё это справедливо и для социальной политики РЖД.

Вот, например, портрет железнодорожника 2015 года, «нарисованный» на сетевой школе, посвящённой реализации колдоговора: работник имеет достойную зарплату, обеспечен жильём (в том числе за счёт ипотеки), владеет полисом ДМС, участвует в пенсионной программе, может выбирать льготы и гарантии по принципу «кафетерия», а ещё имеет развитые профессиональные компетенции, отличается ответственным поведением и привержен саморазвитию.

Как считают представители департамента социального развития РЖД, такой облик работника – цель вполне достижимая. И одной из задач школы как раз стало определение того, что нужно сделать «здесь и сейчас».

**АРГУМЕНТЫ ВНУТРЕННИЕ И ВНЕШНИЕ**

– Оставить всё как есть в социальной сфере компании мы не можем, – поясняет начальник департамента социального развития Олег Дудкин. – Во-первых, ни для кого не секрет, что многие люди знают о коллективном договоре только то, что он есть и по нему полагается бесплатный проезд на поезде или электричке.

На отчётных собраниях по колдоговору часто звучит: соцпакет РЖД – один из самых значительных в стране и составляет 53 тыс. руб. на работника. Но люди не воспринимают этой цифры, потому что полсотни тысяч рублей не получали, а считать затраты компании на содержание объектов культуры и спорта, здравоохранения и образования, организацию детского отдыха и т.д. применительно к личному карману вряд ли кто-то станет.

– Получается, при значительных затратах на «соцналку» она не является инструментом мотивации персонала, – говорит Олег Дудкин. – Есть и во-вторых: настоятельные рекомендации Правительства РФ избавиться от непрофильных объектов, в том



ловской – 2338 и т.д., в общем по сети – свыше 7 тыс.

«На дорогах выбирали значимые категории по дефицитным профессиям, хотя можно принимать во внимание участие работников во внедрении изменений в компании (наставники, представители рыночных профессий и др.), отмечать специалистов с высокой квалификацией и т.д. Мы предлагаем активнее использовать эти критерии. Более того, постепенно уменьшать долю значимых групп по признаку дефицитности и увеличивать по критерию «Производственные показатели, эффективность труда». Таким образом, будет решаться задача по повышению производительности», – рассказала об одном из предложений участников школы начальник сектора службы управления персоналом ПривЖД Елена Замараева.

Со временем КСП будет предоставляться всем работникам, при этом значимые категории получат повышенные лимиты средств, которые можно будет потратить в «кафетерии», – тот самый мотивационный элемент соцпакета, к развитию которого стремится компания. Поэтому департаменту важно сейчас чётко обозначить критерии выбора значимых категорий. Ведь впоследствии их можно использовать не только для определения повышающих коэффициентов КСП, но и расширения списка услуг в нём для работников ряда профессий и должностей.

Сегодня в «кафетерии» 11 элементов. Как показала практика, наибольшим спросом пользуются компенсации проезда к месту работы (или ГСМ), услуг сотовой связи и Интернета, взносы в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и оплата медуслуг сверх полиса ДМС. Но у остальных услуг тоже есть потребители, найдутся они и у новых гарантов, на которые будет распространён принцип «кафетерии».

– И вот после того, как мы обеспечим материальную часть сотруднику, разъясним ему корпоративные ценности и научим жить и работать в соответствии с ними, мы получим человека с морально-волевыми качествами, брендированного поведением, необходимыми для выполнения задач компании, – подытожил Вячеслав Батаев вопрос о портрете работника 2015 года.

Светлана Коваль

числе социальных, для прозрачного ценообразования тарифов на перевозки.

Главные направления развития «соцналки» РЖД продиктованы именно этими пунктами.

Наиболее болезненным будет вопрос инфраструктуры. Объекты поделят на две категории: привлекательные для инвесторов или востребованные муниципалитетами и те, которые компания постарается сохранить при любых обстоятельствах. «Мы можем отказаться от каких-то объектов в центре России, но никогда не сможем уйти от содержания таковых на Забайкальской или Восточно-Сибирской дорогах, где, кроме нас, никто такие услуги предоставить не может, – пояснил начальник департамента. – Если сбросить всю «соцналку», через шаг мы не сможем найти в этих регионах персонал для работы на удалённых станциях и узлах».

**От общего соцпакета...**

Департамент намерен добиться адресного предоставления гаран-

тий, а также персонифицировать учёт затрат на них: чтобы работник мог воспользоваться всеми необходимыми ему благами, а компания – знать, сколько человека потребляет ту или иную услугу, и до копейки сосчитать, сколько средств на это нужно.

Сегодня в колдоговоре РЖД закреплено 96 льгот, гарант и компенсаций. Около двух десятков из них считает ЕКАСУР (Единая комплексная автоматизированная система учёта трудовых ресурсов), остальные продолжают существовать по «котловому принципу», так что, кто из работников и пенсионеров и сколько «черпает» из котла, точно не известно.

Функции учёта решено отдать Единому социальному оператору (ЕСО), который РЖД намеревается создать в рамках строительства холдинга. Эта структура будет по принципу «одного окна» предоставлять гарантии работникам и пенсионерам как

самой компании, так и «дочечек». А значит, способна посчитать затраты: на каждую льготу и в целом соцпакет, на сотрудника и всё ОАО. На школе были определены сроки (2012–2013 годы) и pilotные полигоны данного проекта: Северная, Забайкальская, Куйбышевская и Красноярская дороги.

пропуск с функцией контроля рабочего времени и т.д.

Впрочем, все 96 льгот и гарант ЕСО считать не придётся, так как в департаменте намерены провести их инвентаризацию – выявить низкомотивирующие, устаревшие и невостребованные, с постепенным замещением их на дополнительную пенсию, расширенное медобслуживание, ипотечное кредитование и др.

**Вряд ли даже в центральном аппарате сотрудники знают о без малого сотне гарантов. Что говорить о рабочих...**

Автоматизировать процесс должно и внедрение на сети электронных карт. На Московской дороге уже идёт тестирование этой технологии: обычная пластиковая карточка с чипом пока используется в основном для получения компенсации за питание, но на ней можно навешивать сколько угодно сервисов – проездной, выбор услуг из перечня компенсируемого соцпакета,

– В жизни человека есть три важнейших момента: жильё, здоровье и хорошая пенсия, – говорит первый заместитель начальника департамента социального развития Вячеслав Батаев. – Компания должна обеспечить базовые потребности через пенсионную, ипотечную программы и дополнительное медицинское страхование. Это постоянная часть соцобеспече-

ния персонала. Должна быть и переменная – компенсируемый соцпакет, когда человек из имеющегося перечня льгот выбирает гарант на определённый лимит средств. Таким образом мы добьёмся более прозрачной и понятной для работника архитектуры колдоговора. А то вряд ли даже в центральном аппарате сотрудники знают о без малого сотне гарантов. Что говорить о простых рабочих.

**...к компенсируемому**

Внедрение на сети КСП, или, как его ещё называют, «кафетерия», показало, что технология личного выбора соцпакета воспринята.

По словам заместителя начальника Красноярской дороги Николая Захарова (здесь «кафетерий» действует третий год), работники постоянно просят расширить список элементов КСП и число его получателей.

Пока на дорогах компенсируемый соцпакет предоставляют только работникам значимых категорий, на той же Красноярской тарифной 300 человек, на Сверд-

**Реформа**

## В роли координатора

Участники инвестиционного процесса не должны потерять взаимодействие

С переходом дорог в статус региональных центров корпоративного управления (РЦКУ) необходимо минимизировать риски, которые могут возникнуть от изменения структуры компании.

Это могут быть недоразумения между дирекциями и хозяйствами, появляется риск большого объёма бросовых работ с переносом сроков их реализации. Избежать этого позволит чёткий механизм взаимодействия всех участников инвестиционного процесса – заказчиков, проектировщиков, строителей и экспертов.

Как отметил начальник инвестиционной службы ОЖД Андрей Макаров на прошедшем в Самаре сетевом совещании, посвящённом обеспечению эффективной организации инвестиционной деятельности в условиях реформирования отрасли, дорога сегодня кардинально меняет своё положение в инвестиционном процессе. «Если раньше она выполняла функции заказчика и балансодержателя при строительстве и модернизации объектов инфраструктуры, то сегодня это скорее стратег и координатор действий, выполняющий функции управления комплексным развитием в регионе», – отметил он.

Первыми изменениями в работе инвестиционного блока почувствовали пилотные дороги, которые выполняют функции корпоративного управления. Как было сказано на сетевой школе, самым успешным в этой работе признаён опыт Октябрьской магистрали, поэтому она одной из первых на сети уже в IV квартале этого года получит статус РЦКУ.

Но комплексное развитие региональной инфраструктуры, убеждён Андрей



Макаров, будет зависеть от чётких действий прежде всего главного инженера дороги. Он же будет давать первичную оценку технологической эффективности проектов на полигоне магистрали. Только после этого инвестиционные заявки вертикалей будут рассматриваться на заседаниях рабочей группы, Экспертного совета и Инвестиционном комитете ОАО «РЖД».

«По сути, дорога в лице аппарата главного инженера должна выполнять роль арбитра в том случае, если возникают противоречия в инвестиционных политиках филиалов, представленных на полигоне дороги. Это поможет избежать многих проблем, возникающих на взаимосвязанных проектах, которые реализуются параллельно дирекциями в регионе, сформировать предпосылки для комплексного подхода к сбалансированному развитию железнодорожной инфраструктуры в ре-

гионе и в целом по сети», – сказал начальник инвестиционной службы ОЖД.

От успешной реализации железнодорожниками крупных инфраструктурных проектов зависят темпы экономического развития регионов и страны в целом, и российское руководство разделяет эту точку зрения. «Нам удалось убедить правительство, что структура инвестиционного бюджета на 2012 год связана с целевыми задачами компании и соответствует тенденциям сценарного плана развития экономики страны, региональным и федеральным целевым программам», – заявил участник сетевой школы старший вице-президент ОАО «РЖД» по экономике и финансам Вадим Михайлов.

Дмитрий Попов,  
соб. корр. «Гудка»  
САМАРА

**Машиностроение**

## Голландский заход

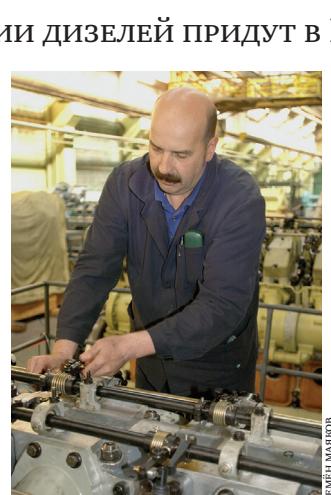
Немецкие технологии дизелей придут в Коломну

Трансмашхолдинг создаёт СП по производству дизельных двигателей совместно с Tognum AG.

Соглашение о создании СП было подписано во время Санкт-Петербургского экономического форума председателем совета директоров Трансмашхолдинга Андреем Бокаревым и председателем совета директоров Tognum AG (в состав которой входит один из лидеров мирового дизельстроения – компания MTU Friedrichshafen GmbH) Фолькером Хойером.

Согласно документу совместное предприятие Tognum Transmashholding B.V. будет создано в Нидерландах, в капитале каждого из партнёров будет иметь по 50% акций.

В свою очередь, нидерландская компания станет единственным акционером российского юридического лица, в рамках которого и будут реализовываться совместные проекты. Стороны договорились создать в России совместный инженеринговый центр, который займётся разработкой новых перспективных дизельных двигателей. Кроме того, в Московской области, в городе Коломне, планируется создать новое производство дизелей



Коломенский завод обеспечит новое предприятие комплектующими

мощностью до 1000 единиц в год. Предприятие будет заниматься выпуском двигателей различного применения, в том числе железнодорожного и стационарного.

Планируется также создать испытательную лабораторию и локализовать производство основных компонентов.

Ожидается, что через пять лет после начала производства около 2/3 всех используемых для нового двигателя комплектующих будут поставляться российскими предприятиями, включая входящие в состав Трансмашхолдинга

«Пензадизельмаш» и Коломенский завод. Начало производства запланировано на 2013 год.

Как объяснил «Гудку» суть соглашения директор департамента по связям с общественностью ЗАО «ТМХ» Артём Леденёв, в первую очередь речь идёт о разработке и производстве новой линейки дизельных двигателей специально под требования рынков России, стран Балтии и СНГ с использованием новейших зарубежных технологий и разработок в этой сфере. И сотрудничество с компанией MTU Friedrichshafen будет полезным, поскольку она обладает высоким уровнем компетенций в вопросе разработки и производства дизельных двигателей различного применения.

«Совместно с Tognum мы планируем заниматься выпуском дизелей различного применения (железнодорожного, стационарного, в дальнейшем, возможно, судового)», – пояснил Артём Леденёв.

А в целом партнёрство с этой компанией в области дизельестроения позволит создать предпосылки для того, чтобы отечественное дизельестроение получило дальнейшее развитие.

Марьяна Балашкина

## Партнёрство

# Инвесторов ждут на здоровье

Поднять медицину можно только с привлечением опыта РЖД и денег бизнеса

Олег Атьков,  
вице-президент  
ОАО «РЖД»



Фото: Павел Горячко

На Петербургском международном экономическом форуме мы в очередной раз призвали Минздравсоцразвития взять на вооружение опыт ОАО «РЖД» в плане организации и развития медицины в рамках дискуссии «Российское здравоохранение на пороге инвестиционного бума».

Под «инвестиционным бумом» подразумеваются 660 млрд руб., которые выделяются из федерального и региональных бюджетов на укрепление материально-технической базы медучреждений: ремонт обветшавших зданий и строительство новых, приобретение оборудования, внедрение современных информационных систем, стандартов оказания медпомощи.

Но! Ни в одном документе, касающемся здравоохранения, нет даже упоминания о сохранении здоровья работающего населения – основного производителя валового национального продукта. А железнодорожные медики, заботящиеся о здоровье персонала компаний, в процессе модернизации медицины страны не задействованы.

ОАО «РЖД» является единственной компанией в России, сохранившей институт цеховых терапевтов. В отрасли создана вертикаль, представленная центральной и региональными комиссиями по охране труда и здоровья работников компаний, 1697 инженерно-врачебными бригадами и 734 цеховыми терапевтами. Традиции, технологии, наработанный опыт производственной транспортной медицины РЖД могут быть использованы любыми крупными российскими и зарубежными социально ориентированными компаниями.

Государственной же медицине пошло бы на пользу использование принципов организации железнодорожного здравоохранения. Ведь недаром показатели эффективности использования коечного фонда, уровня здоровья работников и т.д. в компаниях намного превышают общероссийские. И это в условиях отстранения нашей медицины от государственных программ.

Говоря об инвестициях, необходимо помнить, что только за счёт федерального бюджета и средств работодателей поднять здравоохранение страны, сделать его действительно качественным, высокотехнологичным и доступным для населения невозможно. Нужно привлекать частный капитал, например страховые компании.

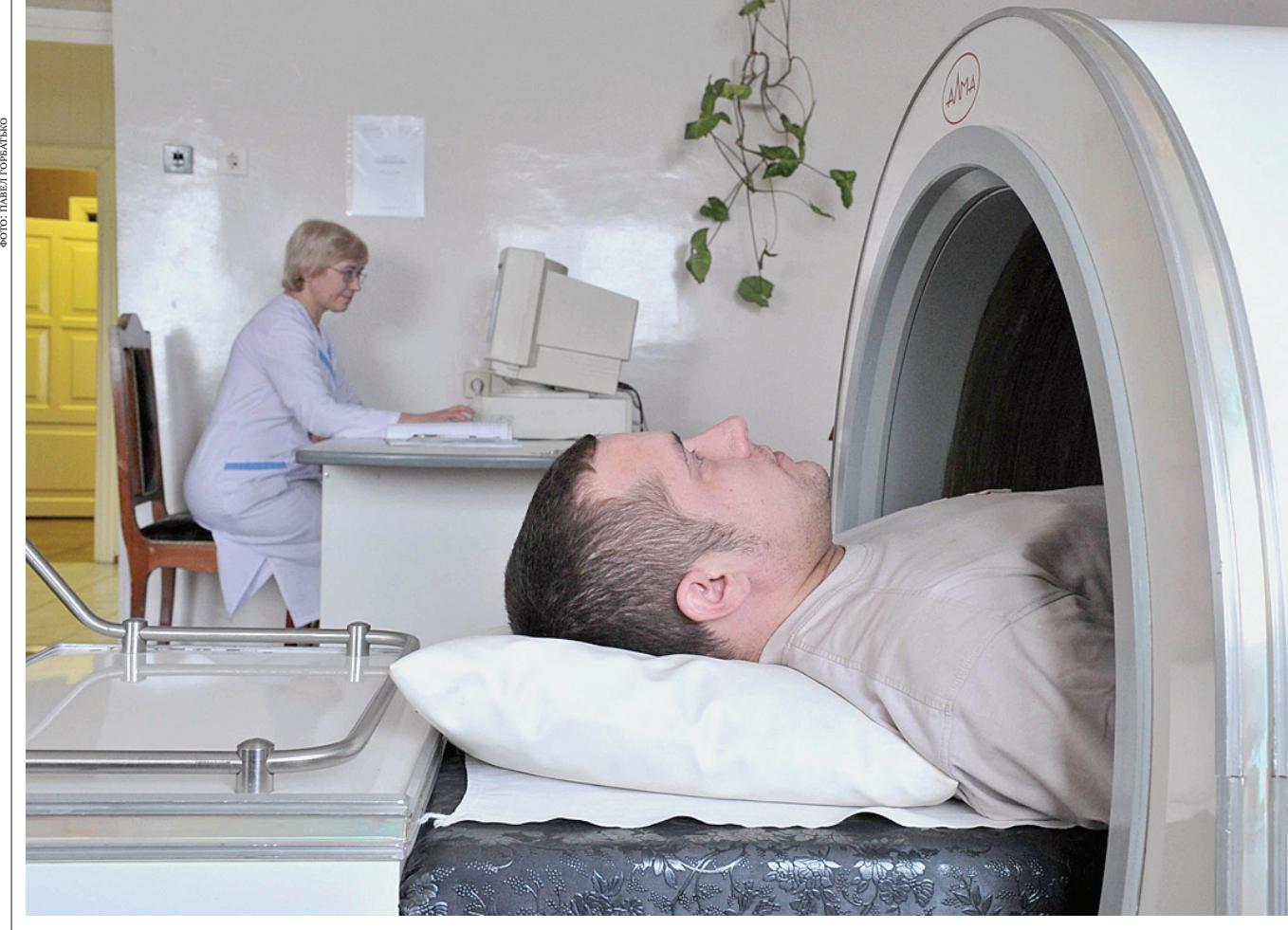


Фото: Павел Горячко

Наиболее привлекательной для инвесторов формой медицинской организации является открытое акционерное общество. Если инвестор вкладывает средства, например, в приобретение оборудования, то ему интересно быть акционером, то есть совладельцем медицинского учреждения.

Поэтому мы считаем, что было бы разумным перевести все наши негосударственные учреждения здравоохранения в форму ОАО. Либо каждую поликлинику или больницу в отдельности, либо всю систему здравоохранения в целом. И тогда отдельные учреждения станут филиалами. Только тогда можно рассчитывать на привлечение капитала со стороны. И мы готовы это сделать хоть сейчас.

Однако на пути такой реформы стоит серьёзное препятствие. Дело в том, что льготный медицинский стаж учреждается только в учреждениях здравоохранения. Именно поэтому в готовящейся к утверждению Концепции реформирования объектов отраслевого здравоохранения мы вынуждены сохранять поликлиники и больницы в качестве учреждений, снижая тем самым их инвестиционную привлекательность.

Данный вопрос требует участия и Минздравсоцразвития, и депутатов Госдумы по внесению изменений в федеральное

законодательство. Не только потому, что такая необходимость возникла у железнодорожников – государству рано или поздно всё равно придётся решать эту проблему, таково требование времени. Просто РЖД вынуждены опережать государственную медицину в освоении новых организационных схем, чтобы быть более качественными и востребованными.

У нас есть примеры успешного сотрудничества с субъектами РФ: на Красноярской и Восточно-Сибирской дорогах созданы на принципах государственно-частного партнёрства и запущены в эксплуатацию «поезда здоровья». Но о повсеместном интересе государства к этой эффективной технологии обслуживания населения отдалённых районов говорить не приходится.

## Наиболее привлекательной для инвесторов формой медицинской организации является ОАО

Вызывает вопрос и удивление тот факт, что медучреждения РЖД исключены из реализации приоритетного наципроекта «Здоровье», не участвуют в выполнении государственного задания на оказание высокотехнологичной медицинской помощи за счёт средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Федерации, исключены из программы модернизации здравоохранения; в некоторых регионах не все учреждения РЖД допущены местными властями к реализации территориальных программ ОМС в полном объёме на условиях, равных с муниципальными учреждениями.

Поэтому сегодня клиники РЖД, располагая значительными мощностями, оказывают помощь населению в рамках гражданско-частного партнёрства, то есть на платной основе. В структуре доходов наших медучреждений платные услуги составляют 24%.

Предлагаемый нами переход от гражданско-частного партнёрства к государственно-частному будет иметь значительный социальный эффект. Только совместными усилиями властей, медицины всех форм собственности и инвесторов можно вывести наше здравоохранение из века прошлого в нынешний.

## Машиностроение

## Сертификация не панацея

Бракованная продукция угрожает безопасности движения

Инспекционный и приёмочный контроль, так же как и сертификация, являются своеобразными фильтрами обеспечения безопасности и могут давать свои. Но только по этой причине приёмочный контроль и сертификацию нельзя исключать из системы обеспечения безопасности выпущенной продукции.

Анализ показал, что 85% изломов боковых рам произошло по причине нарушений в технологии изготовления этой сертифицированной продукции.

Сертификацией обеспечивается лишь одна составляющая безопасности продукции. Она на основе системы испытаний и обследования производства подтверждает соответствие конструкции и возможности технологии удовлетворить требования по безопасности.

На практике сертификации подвергаются только специально отобранные образцы продукции, а результаты сертификации распространяются на все последующие изделия. Таким образом, сертификация не может гарантировать соблюдение требований по безопасности каждой выпущенной в обращение единицы продукции. Для этого применяется



Фото: Павел Горячко

система инспекционного и приёмочного контроля, которая обеспечивает проверку каждого изделия на предмет соблюдения требований по безопасности в процессе изготавления продукции.

Возникает резонный вопрос: почему при наличии сертификата и проведении контроля ненадёжные боковые рамы не были отправлены в переплавку? Конечно, как и любое техническое действие, контроль тоже имеет свои параметры надёжности.

Аналогичные претензии можно предъявить и к сертификации, и к входному контролю, и к эксплуатации. Все эти филь-

мы должны работать гармонично, но наиболее результативным является приёмочный контроль.

Так, в 2010 году от выпуска в обращение приёмочным контролем отклонено 3,2 тыс. боковых рам, 1,8 тыс. надпрессорных балок, 77 тыс. цельнокатанных колёс, 36 тыс. тонн рельсов. Вся указанная продукция сертифицирована и была принята ОТК предприятий. Вполне понятны последствия от эксплуатации такой продукции.

Сергей Палкин,  
первый заместитель  
начальника Центра  
технического аудита

## Ремонт

## Дефицитные специальности

Невысокая зарплата приводит к текучке кадров

Сегодня много говорят о проблемах ремонта локомотивов, и все ругают ремонтников. Забывая при этом о фактурах, которые влияют на работу ремонтного комплекса.

В частности, например, в нашем депо основная проблема, отражающаяся на качестве проводимого ремонта, заключается в том, что технологические процессы, которые у нас внедрены, к сожалению, не соответствуют на 100% тому регламенту, который прописан в руководствах по ремонту локомотивов. То оборудование, на котором проводится ремонт в деповских условиях, не является промышленным образом, оно сделано подручным способом и не обеспечено достаточной механизацией, поэтому слишком велико влияние человеческого фактора на качество ремонта.

Второй момент – это повышенная заинтересованность персонала в качестве работ и исполнении их в срок. Причина в том, что по сравнению с другими железнодорожными профессиями у ремонтников зарплата относительно маленькая, есть определённая текучесть кадров. Касается это остро необходимых специальностей, как токарь. После окончания профтехучилищ, немного поработав в депо, они находят объявления и уезжают на север, где выше заработка. Молодые кадры ещё не связаны семьями, поэтому не привлекаются к месту, где «скучно кормят». А тех, у кого дом, семья, кто в силу опыта понимает значимость социального пакета и не старается уйти с насиженного места, недостаточно.



Фото: Сергей Тоников

Мы сейчас проводим ряд мероприятий по повышению мотивации. Так, установили надбавку за профессиональное мастерство, ввели в действие положение о личном кейсе качества, то есть работники, за которыми нет необходимости проверять качество работы, получают доплату. Таких в депо 16 человек. Кроме того, мы изменили отношение к техническому обучению. Выявляем проблемные места и изменяем планы проведения занятий. Увеличили количество людей, которые повышают свою квалификацию в специализированных учебных заведениях. Если раньше в год проходили курсы 20 человек, то сейчас в месяц – 35.

Сергей Белик,  
начальник  
локомотивного депо Сарепта

## Вопрос дня?

Как часто на вашем предприятии проходят проверки?

Алексей Дергачёв, главный инженер Читинской дистанции электроснабжения:

– У нас проверок бывает не просто много, а очень много. Впрочем, так, наверное, со всеми предприятиями, которые находятся близко к управлению дорог. Проверки бывают разные. По безопасности, плановые, внеплановые. Особенно последние не лучшим образом сказываются на привычном режиме работы. Проверки – это сдерживающий фактор для руководителя. Они отвлекают от основной деятельности, вынуждают преключаться на устранение замечания. Проверки лишают самостоятельности: приходится исправлять то, на что тебе указывают. Но не всякий ограх требует срочного устранения. Я не говорю о времени, которое отнимает работа с проверяющим, составление акта. А если акт, значит разбор. Если разбор, значит нужно найти виновных и наказать. А наказание не всегда необходимая мера. Слишком частые проверки привносят лишнюю суету, вынуждают к внеплановым действиям.

Нет, я не против проверок. Они, конечно, помогают контролировать качество работы. Но проверки должны быть системными, а не чрезмерными. Незачем проверяющим разбираться с каждой гайкой – лучше дайте направление работы. Ведь руководитель и так знает слабые места своего предприятия.

Михаил Зорькин, технолог ремонтного локомотивного депо Сольвычегодска:

– Проверки у нас в депо проходят примерно раз в месяц. Проверяют и технологию, и ведение документации – практически всё. Я считаю, что это нормально.

Хуже-то от проверок не бывает, ведь в конечном итоге улучшается качество нашей работы. Ну пускай иногда они не совсем вовремя, но всегда найдётся специалист, который походит с проверяющими, что-то объясняет.

Каждая проверка для меня полезна, она приносит что-нибудь новое. Вполне возможно, что я в ежедневной текучке что-то забыл или пропустил, где-то у меня глаз «замылился». А свежий глаз – он всегда нужен.

Проверяют нас не только руководители дирекции по ремонту тягового подвижного состава, но и специалисты с соседних предприятий – получается что-то вроде взаимопроверок.

Это и хороший обмен опытом. Я сам участвовал и участвую в таких проверках – и на заводах был, и на Забайкальскую дорогу ездил – БАМ проверял.

Юрий Разгильдеев, начальник Черемховской дистанции пути:

– Проверки нужно как-то видоизменить. С одной простой целью: проверки, которые проводятся на разных уровнях, должны носить не только репрессивный характер, но и характер оказания практической помощи.

Сейчас же нередко средний командный состав, не говоря уже о руководителях предприятий, любую комиссию ждёт с напряжением. И опять по простой причине – проверяющий обязательно должен найти что-то плохое, иначе он вроде бы как и не поработал, он просто не может уехать без замечаний.

Крен же нужно делать в сторону оказания помощи.

Что же касается самого количества проверок, то, на мой взгляд, нужно стремиться к тому, чтобы число контролёров не оказывало существенного влияния на рабочий процесс, не отвлекало тех же мастеров и бригадиров от исполнения прямых обязанностей, особенно в часы проведения технологических «окон».

Говорю это к тому, что к каждому проверяющему нужно прикрепить какого-нибудь командира для сопровождения и дачи пояснений. А качество работы можно проконтролировать и с помощью внутренних аудитов. У нас сейчас как раз внедряется эта система.

Радик Фаттахов, осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Демя:

– Проверки работы осмотрщиков проходят регулярно: ежедневно проверяет качество осмотра вагонов сменный мастер или начальник ПТО.

И в среднем три раза в месяц проводятся проверки руководителей хозяйств регионального уровня или ревизорского аппарата.

Проверки нужны и обязательны, чтобы осмотрщики не теряли бдительность и самоконтроль между проверками. В принципе, возможно сокращение количества проверок на 10%, но не больше. Потому что от качества нашей работы зависит безопасность движения, сохранность грузов и пассажиров, а также объектов инфраструктуры в целом по сети железных дорог.

## БЕЗОПАСНОСТЬ

# Движение ценою в жизнь

НА ПЕРЕЕЗДАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ДЕРЖАТ НАСТОЯЩУЮ ОБОРОНУ



Начальник Зеленогорской дистанции пути Сергей Романов объясняет водителю, как вести себя в нештатной ситуации

Железнодорожники и сотрудники ГИБДД регулярно проводят профилактику ДТП на переездах. В одном из таких рейдов побывал корреспондент «Гудка».

Акция проходила на переезде 9-й км перегона Удельная – Озерки участка Санкт-Петербург – Балтийская Октябрьской магистрали.

Машины идут через переезд плотной волной, более 7 тыс. за сутки. В то же время переезд расположен на скоростном ходу железной дороги. Всем сутки он закрывается на 15 минут только для пропуска «Аллегро», не считая около 100 пассажирских и грузовых поездов. В общей сложности переезд для автотранспорта закрыт на несколько часов. Естественно, возникают пробки, иссягают нервы и терпение водителей.

К тому же, пояснил и.о. начальника Зеленогорской дистанции пути Сергей Романов, этот переезд единственный в Петербурге, где разрешён проезд грузового транспорта.

– На этом переезде серьёзных ДТП не было, – рассказывает Сергей Романов. – Но в последнее время идёт какая-то война. За пять месяцев на сети произошло более 90 случаев ДТП на переездах.

Чаще всего водители проезжают на красный свет и не соблюдают дистанцию. По правилам водитель имеет право проехать переезд, только когда этот манёвр произведёт следующий впереди автомобиль.

– Но если светофор загорится, то машины останавливаются по цепочке, – говорит Сергей Романов, – и выехавшие на переезд оказываются зажатыми в ловушке.

Количество автомобилей неизмеримое, они буквально дышат друг другу в спину, вы-

пока ещё ни один из них не пришёл. В случае неявки в течение двух месяцев расследование прекращается, а нарушитель остаётся безнаказанным.

Когда переезд закрылся, Александр Анемподистов и Сергей Романов отправились раздавать памятки водителям, параллельно объясняя им принципы безопасности пересечения переезда.

– Прочитал памятку, и возник вопрос: в ней не указано, что делать, если автомобиль заглох на переезде, – спросил водитель Алексей Шаврель.

– В правилах всё чётко прописано. Если у вас заглох автомобиль, вы должны покинуть транспортное средство, высадить пассажира. А дежурный по переезду включит заградительную сигнализацию – для поездов загорится красный сигнал светофора. Если вы окажетесь на переезде, когда плиты УЗП уже подняты, то можете продолжить движение на небольшой скорости. Плита опустится под весом машины, и вы не повредите подвеску, – объяснил Сергей Романов.

Рассказ о возможностях плит УЗП для Алексея Шавреля стал откровением. Он искренне благодарили железнодорожника, тем более что пересекать этот переезд, ему, судя по всему, приходится часто.

Однако далеко не все водители могут похвастать выдержкой. По рассказам Сергея Романова, до запуска «Аллегро», когда переезд закрывался только на поворотный шлагбаум, некоторые водители выходили из машин и открывали его. Поэтому сейчас, когда идёт «Аллегро», на переезде горит красный светофор, опущен шлагбаум, подняты плиты УЗП и развернут дополнительный поворотный



До запуска «Аллегро», когда переезд закрывался на поворотный шлагбаум, некоторые водители открывали его, не дожидаясь разрешения

шлагбаум, который к тому же запирается на замок – чтобы уже наверняка.

– Мы держим самую настоящую оборону, – констатировал Сергей Романов.

Дежурная по переезду Людмила Соловьёва, тридцать лет отработавшая на этом месте, повидала всяко. Главное для дежурного, уверяет она, – это скорость реакции.

– Мы ведь по одному работаем, все решения приходится принимать самостоятельно. В экстренных случаях речь идет о секундах.

А последние стоянки страшные бытуют. На моей памяти был случай, когда шёл грузовой поезд по первому пути, а легковая машина сбила шлагбаум и врезалась прямо в колёсную пару. Тогда ещё плит УЗП не было. Ребятам повезло, автомобиль хоть и отбросило, но все целы остались, – рассказала Людмила Соловьёва.

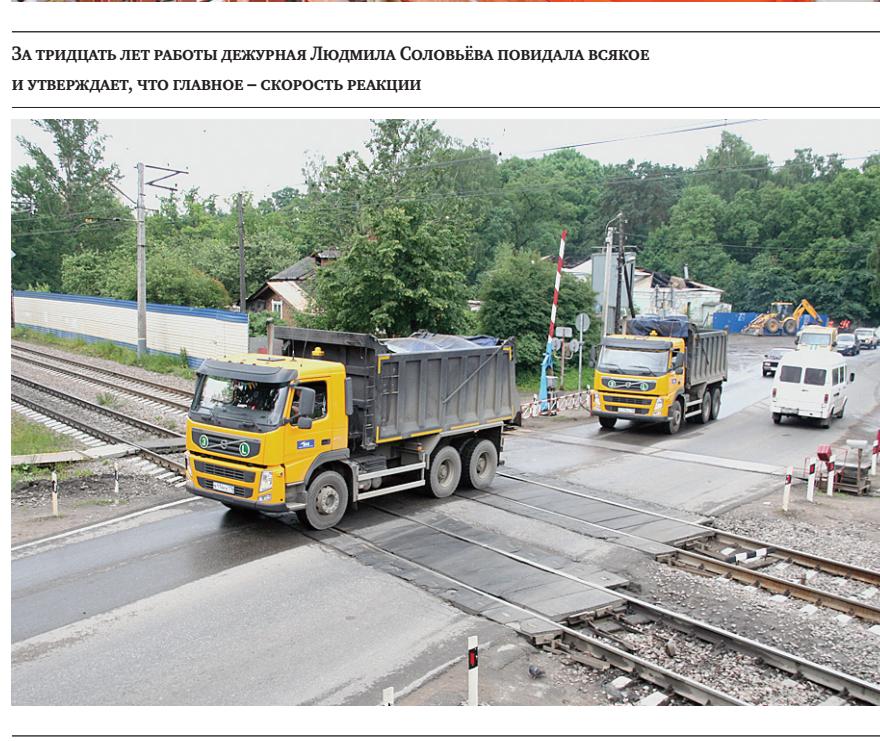
Для тяжёлой грузовой машины даже плита УЗП не препятствие, а потому дежурные по переездам не расслабляются. Показывая скрещенный жёлтый флаг, Людмила Соловьёва подала знак проходящей электричке, что путь свободен и на переезде всё в порядке. Но внутри жёлтого флага у дежурной всегда находится красный. В критической ситуации, когда заградительные сигналы поезду давать уже поздно, дежурная бежит навстречу составу, размахивая красным флагом.

ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА,

соб. корр. «Гудка»

Санкт-Петербург

Фото: Максим Чиркст



ПЕРЕЕЗД 9-Й КМ ПЕРЕГОНА УДЕЛЬНАЯ – ОЗЕРКИ – ЕДИНСТВЕННЫЙ В ПЕТЕРБУРГЕ,

ГДЕ РАЗРЕШЁН ПРОЕЗД ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

## Ноу-хау

# Технике не хватает людей

МЕСТА ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ БУДУТ ИСКАТЬ С ПОМОЩЬЮ НОВЫХ РЕШЕНИЙ

Рослесхоз собирается использовать для раннего обнаружения пожаров в лесах тепловизоры.

Пока ведомство только испытывает принципиально новый прибор. Тепловизор умеет распознавать пожары даже через дымовую завесу на расстоянии до 50 км. «Улавливает инфракрасные излучения даже от горящей сигареты», – заявил глава Рослесхоза Виктор Масляков.

По его словам, сейчас 15 тепловизоров в качестве эксперимента устанавливаются в Орехово-Зуевском и Ногинском районах Московской области. А в 2012 году 300 таких камер появятся по всему Подмосковью. По словам Виктора Маслякова, установка тепловизоров позволит фиксировать каждую точку возгорания и реагировать на неё.

Ранее Виктор Масляков заявил, что причиной лесных пожаров чаще всего становятся не природные факторы, а преднамеренные поджоги, которые совершают «чёрные лесорубы». «Есть серьёзные подозрения, что поджоги делались преднамеренно. Особенно весной, когда огонь проходящий, низовой. При этом дерево сильно не повреждается, но пожар может быть причиной назначения санитарных рубок», – пояснил чиновник.

По его словам, поджоги совершаются в тех местах, где есть качественный дровостой, а также у дорог, «чтобы было меньше хлопот с вывозом».

Член Международного социально-экологического союза Владимир Захаров сообщил «Гудку», что чиновники в этом году лучше подготовились к пожароопасному сезону, чем в прошлом. «Механизм маневрирования действительно начал возрождаться», – пояснил он. – Недавно Уральская авиаабаза перебросила свои десантные группы в Красноярский край и Ханты-Мансийский округ, где бушевали лесные пожары, в то время как в самой Свердловской области шли дожди».

По словам эксперта, появление технических средств, таких как тепловизоры, тоже положительная тенденция. Другое дело, хватит ли Рослесхозу людей, чтобы обслуживать технику. «Лесная охрана фактически была разрушена после принятия Лесного кодекса 1997 года», – отметил Владимир Захаров. – В Московской области последнее сокращение лесников – 300 человек – произошло в начале 2010 года, как раз накануне массовых пожаров. Когда они начались, выяснилось, что тушить их некому».

Эксперт подчеркнул, что пожару нельзя давать разгореться, иначе тушить его бесполезно, пока не изменится погода.



Фото: ИАР-ЛОСС

Лесничих заменят электронными датчиками

Поэтому возгорание нужно обнаружить как можно раньше, чтобы быстро его ликвидировать. «Роль техники здесь очень важна», – сказал Владимир Захаров. – Но если не будет профессионалов, работающих в лесу, которые смогут оперативно реагировать на данные камеры, проверять их достоверность, то информация от них бесполезна. А в подмосковных лесничествах, например, в штате всего несколько специалистов. Они не в состоянии регулярно обходить всю территорию».

Между тем пресс-секретарь Центрального регионального центра МЧС Елена Смирных рассказала, что на предмет готовности к защите от лесных пожаров в этом году были проверены все регионы. «Все они готовы к возможным критическим ситуациям», – отметила представитель МЧС.

По её словам, за тушение природных пожаров отвечают местные власти, кроме Московской области, где эта ответственность возложена на Рослесхоз. «Однако в случае угрозы населённым пунктам

или обращения губернатора к тушению подключается МЧС, – сообщила Елена Смирных. – Все недостатки в межведомственной координации летнего сезона – 2010 были учтены, и сейчас принимаются необходимые меры, чтобы не повторить ситуацию прошлого года».

Между тем на сегодняшний день лесные пожары бушуют в Сибири и на Дальнем Востоке. Наиболее сложная ситуация

сохраняется в Якутии. В Сибири за сутки потушено 66 очагов природных пожаров, в том числе крупных, на общей площади 5657,2 га. Пожарные продолжают борьбу со 111 очагами огня, охватившими 3635,9 га лесной площади. К утру им удалось локализовать 47 из них.

Маргарита Верховская

## Есть мнение

**Майя Бульдяева, начальник станции Свеженькая МЖД:**

– Тепловизоры должны, конечно, помочь в раннем обнаружении очагов возгорания, особенно в лесном массиве, где следить постоянно некому. Но у нас в деревне нет ни воды, ни пожарной машины. Даже если мы сами или с помощью тепловизоров обнаружим возгорание, то бороться с огнём нечем и некому. Хотя, если камера не будет дорого, то хорошо бы её поставить, пусть даже на отделении. В прошлом году, когда был пожар на станции, нас спасло то, что было много песка, огнетушителя. Станция отстояла, а вот вся деревня выгорела. У нас тут две администрации посёлка, но никто проблему не смог решить, хотя в то время были и техника, и люди.

А мы на станции специально взяли трактор, выкопали большой пруд, заполнили водой, заготовили песок. Теперь у нас есть вода и песок. Мы себя немного обезопасили.

## Личные финансы

## Ипотека навыворот

СТАРИКАМ ПРЕДЛОЖАТ ПОМЕНЯТЬ ЖИЛЬЁ НА ПРИБАВКУ К ПЕНСИИ

Осенью в стране запустят pilotный проект так называемой обратной ипотеки: пожилые люди смогут получить кредит под залог своего жилья. После их смерти долг погасят наследники или квартира отойдёт кредитору.

По мнению генерального директора Агентства по ипотечному жилищному кредитованию (АИЖК) будет реализовывать проект) Александра Семеняка, новая услуга позволит пенсионерам не снижать привычного уровня жизни за счёт доходов от жилья. Кредит люди будут получать не весь сразу, а по частям – ежемесечно, как добавку к пенсии.

– Фактически это замена известной у нас в стране пожизненной ренты, когда пожилой человек оставляет в наследство или продает своё жильё посторонним, а те обзываются его пожизненно содержать, – говорит гендиректор Агентства по реструктуризации ипотечных жилищных кредитов Андрей Языков.

Авторы проекта рассчитывают с помощью «обратной ипотеки» вытеснить мошенников, так как все процедуры будет контролировать государство. Такую схему используют во многих развитых странах.



Фото: ИАР-ЛОСС

Например, в США ею воспользовались 700 тыс. семей. Средний возраст заемщика – 72,9 года, сумма кредита – \$184 тыс.

Однако у нас в стране этот продукт не приживётся, считает старший эксперт Института экономики переходного периода Сергей Жаворонков: «Де-факто подобного рода услуги в стране предоставляются давно. Случались злоупотребления, которые сформировали негативное отношение к пожизненной ренте. Но сейчас этот бизнес вполне легален. Тем не менее спрос невелик и таким останется».

Как считает эксперт, услугой могут воспользоваться только одиночные пожилые люди, а таких мало. Как правило, ухаживают за стариками родственники, рассчитывающие на наследство.

Всего же, по данным Росстата, в стране проживают 30,7 млн пенсионеров.

Однако, по мнению руководителя Центра уровня жизни Академии труда и социальных отношений Сергея Уланова, спрос на «обратную ипотеку» может сформироваться под давлением обстоятельств. «Пенсионерам будет некуда деваться, когда недвижимость, – сказал он «Гудку». – Минэкономразвития уже заявило, что закон готов». Налог составит 0,01% от рыночной стоимости жилья, поэтому удастся уплатить налог на более фонде, то есть пенсионерам, заселившимся туда с незапамятных времён.

Елена Кудрявцева

В Министерстве внутренних дел предлагаются дать возможность регистрировать машины у тех, кто их продаёт.

Начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Виктор Нилов сообщил, что уже в этом году в Госдуме рассмотрят законопроект, расширяющий полномочия автодилеров, вплоть до присвоения номерного знака.

Виктор Нилов рассказал, что дилеры возьмут на себя полный комплекс регистрационных действий – от подтверждения данных об автомобиле до его регистрации непосредственно в салоне продаж.

В законопроекте, по словам Виктора Нилова, также говорится о том, что дилеры не будут выдавать номерные знаки, а только регистрировать их (в документе используется термин «присваивать»). Номерной знак будет изготавливаться отдельной организацией, которой предварительно нужно будет получить на это разрешение у государства. Не исключено, что такая организация будет находиться при автосалоне, пояснил Виктор Нилов.

Президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин сообщил «Гудку», что сама идея передать регистрационно-оформительские функции из рук ГИБДД частным структурам очень хороша и законопроект полезен уже этим. «Нигде в мире полиция не занимается регистрацией автомобилей, полиция следит за соблюдением правопорядка, и хорошо бы, чтобы и у нас тоже так было. Но очень важно, кому в итоге

передадут эту функцию, на каких условиях фирмам будет выдаваться разрешение на осуществление такой деятельности», – подчеркнул Виктор Травин.

Эксперт отметил, что основные взятко-ёмкие области – ускоренное оформление за небольшую плату, выдача номеров в один день («если вы обратитесь в структуру, с которой у нас есть договоренность, – подчеркнула Виктор Травин. «Но просто ловкого предпринимателя проще вывести на чистую воду, чем человека в погонах, а кроме того, у людей в погонах появится намного больше времени, чтобы заниматься своими прямыми обязанностями – следить за порядком на дорогах», – добавил Виктор Травин.

Константин Филатов

## Книжная лавка

## Вышли в свет



Фото: СЕРГЕЙ ЗАЙЦЕВ

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ «Локомотивные скостемеры и расшифровка скоростемерных и диаграммных лент». Автор Л.Е.Венцевич.

Рассмотрены примеры применения приспособлений, необходимых для расшифровки скоростемерных и диаграммных лент. Приведены примеры их расшифровки при определении скорости, времени хода, стоянок и режимов торможения поезда, а также при определении работы автостопов, автоматической локомотивной сигнализации непрерывного действия и дополнительных приборов проверки бдительности машиниста. Даны примеры контроля работы локомотивных бригад со скоростемерными и диаграммными лентами. Книга может быть использована руководителями локомотивного хозяйства, а также ревизорами по безопасности движения при расследовании нарушений безопасности движения поездов.

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ «Обслуживание и управление тормозами в поездах». Автор Л.Е.Венцевич.

Изложены принципы работы кранов машиниста и тормозных устройств подвижного состава, а также порядок обслуживания и управления тормозами в поездах. Даны комментарии и разъяснения требований действующей Инструкции по эксплуатации тормозов. Перечислены требования к работникам железных дорог по их действиям в нестандартных и аварийных ситуациях, возникающих при организации движения поездов. Даны рекомендации машинистам по предупреждению разрыва поезда, организации работы, направленной на улучшение состояния безопасности движения. Книга представляет интерес для руководителей локомотивных хозяйств и ревизоров по безопасности движения поездов, работников локомотивных бригад, машинистов-инструкторов, техников-расшифровщиков скоростемерных лент.

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ «Конструкция, техническое обслуживание грузовых вагонов». Автор Л.С.Павлюкова.

В нём изложены сведения о конструкции современных грузовых вагонов, описаны работа пунктов технического обслуживания, классификация осмотра и текущего ремонта, виды и сроки ТО, организация работы осмотрщика-ремонтирующего, контроль технического состояния в парках. Даны характеристики вагонного парка с учётом изменений, произошедших в последние годы, описаны конструкция грузовых вагонов с учётом современных требований и средства технической диагностики вагонов. Указаны основные требования по охране труда при техническом обслуживании и ремонте вагонов.

Пособие предназначено для профессиональной подготовки слесарей, осмотрщиков-ремонтников вагонов, бригадиров и мастеров пунктов технического обслуживания.

Научно-популярное издание «Выдающийся учёный, инженер и педагог В.Н.Образцов». Авторы Б.Ф.Шаульский и А.Т.Осьминин.

Книга рассказывает об академике В.Н.Образцове – создателе новой научной школы по вопросам станций и узлов, комплексного развития всех видов транспорта и координации их работы. Рассчитана на широкий круг читателей.

Монография «Основы теории несущей способности прессовых соединений колёсных пар железнодорожных вагонов». Автор С.В.Кротов.

Приведены результаты исследований в области оценки несущей способности элементов конструкций подвижного состава. Особое внимание удалено разработке методов исследования прочности и надёжности прессового соединения колёсной пары железнодорожного транспортного средства, базирующихся на сочетании расчётных математических моделей и численных экспериментов с методами математической статистики.

Электронный учебник «Бухгалтерский управленический учёт на железнодорожном транспорте». Автор И.Н.Глушченко.

Рекомендуется для специалистов отрасли.

Андрей Стрельцов

## ХОККЕЙ

## Новый главный

Наставником сборной России по хоккею стал Зинэтула Билялетдинов, на протяжении последних нескольких лет возглавлявший казанский «Ак Барс». После того как прежний тренерский штаб национальной команды во главе с Вячеславом Быковым был отправлен в отставку из-за неудачного выступления сборной на чемпионате мира, руководство Федерации хоккея России (ФХР) достигло соглашения с одним из самых титулованных специалистов российского хоккея.

Президент ФХР Владислав Третьяк уже представил Билялетдинова министру спорта Виталию Мутко как кандидата на пост главного тренера, с которым плани-



ируется заключить контракт на три года, до Олимпиады-2014. При этом министр отметил, что новый наставник не должен совмещать работу в сборной и в клубе, так как это может помешать подготовке национальной команды к большим международным турнирам, в том числе и Олимпийским играм. Положительно отнёсся к назначению Билялетдинова и председатель совета директоров Континентальной хоккейной лиги (КХЛ) Вячеслав Фетисов. «Не сомневаюсь, что Билялетдинов справится с поставленной перед ним задачей – успешно выступит на Олимпиаде-2014», – подчеркнул Фетисов.

Зинэтула Билялетдинов уже был главным тренером сборной с мая 2004-го по март 2005 года, но на Кубке мира-2004 под его началом россияне дошли лишь до четвертьфинала. При этом на уровне клубной работы Билялетдинов четырежды приводил свои команды (три раза «Ак Барс» и один раз московское «Динамо») к чемпионству.

**Роман Вишнёв**

## БАСКЕТБОЛ

## Польская кампания

На чемпионате Европы среди женских команд, который проходит в Польше, завершился первый этап.

Непросто он сложился для нашей команды. С трудом одолев в стартовом матче команду Словакии – 68:66, россиянки во второй игре уступили сборной Литвы – 64:76. Турнирная ситуация складывалась так, что поражение в заключительной встрече группового этапа могло исключить сборную России из борьбы за медали. Однако наши девушки собрались с силами и одолели команду Турции – 80:65.

На втором групповом этапе россиянки сыграют со сборными Белоруссии, Чехии и Англии. Для того чтобы попасть в плей-офф, подопечным Бориса Соколовского нужно будет по итогам двух этапов попасть в первую четвёрку из семи участвующих в туре команд. Сейчас наши баскетболистки с тремя очками занимают четвёртое место.

**Андрей Владимиров**

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

## 100

матчей в чемпионатах премьер-лиги провёл известный футбольный арбитр Владимир Петтай. Он погиб во время катастрофы разбившегося под Петрозаводском самолёта ТУ-134. Последним, сотым матчем, который судил Владимир Леонидович, стала встреча казанского «Рубина» и московского «Динамо» в 13-м туре чемпионата страны. Она прошла всего за неделю до катастрофы. Владимир Петтай играл за клуб «Спартак-Карелия». Судейством занялся в 1996 году, и уже с 2003 года выступал арбитром в матчах высшего дивизиона. С 2010-го был рефери ФИФА. Одновременно готовил футболистов в ДЮСШ Карелии.

**Подготовил Владимир Суетин**