

2. | Юго-Восточная

Во всех 11 домах отдыха локомотивных бригад смонтированы сплит-системы для охлаждения воздуха

24 мая 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
вторник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 86 (24806) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | Модернизация

К концу года закончится пятилетняя реконструкция железнодорожного вокзала Южно-Сахалинска

4. | Сервис

Федеральная пассажирская компания объявила о запуске собственной программы лояльности

6. | Наша консультация

Даже небольшое дисциплинарное взыскание может привести к потере части заработка



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 152758
газета 1917 года экземпляров

| От редакции

Суд для «зайца»

При мэрии Москвы для решения транспортной проблемы создаётся специальная служба «Организатор перевозок», одной из функций которой станет борьба с безбилетным проездом. Турникеты в автобусах с 2012 года отменят, зато штраф для «зайцев» планируется повысить сразу в десять раз – до тысячи рублей.

В пригородных же железнодорожных перевозках всё иначе. Пассажирские компании не имеют права штрафовать безбилетников. Контролёры могут лишь потребовать оплатить проезд и дополнительные расходы, связанные с работой разездных кассиров. Это одна из причин, почему «зайцы» довольно-таки вольготно чувствуют себя, ведь никакого наказания они не несут.

Между тем ещё в середине прошлого года ОАО «РЖД» обратилось в Минтранс с предложением перейти на гражданско-правовые принципы отношений с пассажиром, как это и сделано во всём мире. Схема может выглядеть так. Контролёры проверяют билеты и продают их пассажирам в вагоне. Если человек отказывается оплачивать проезд, то сопровождающие контролёров полицейские имеют право проверить документы безбилетника или для установления личности и пресечения противоправных действий садить с поезда и доставить в отделение.

Затем пригородная компания подаёт на безбилетника в суд с просьбой взыскать с него недополученные средства. Для любителей прокатиться бесплатно могут наступить неприятные последствия: судебный пристав может описать имущество и ограничить перемещение должника.

Это довольно распространённая мировая практика.

Однако никакого движения по законопроекту нет. В Минтрансе неофициально говорят, что это может создать дополнительное напряжение в обществе. Железнодорожникам рекомендуют сразу не допускать безбилетных пассажиров в электропоезда, но в реальности сделать это, разумеется, невозможно. О том же социальному напряжению, которое испытывают люди из-за перегруженности ветхих электричек, очевидно, предполагают не думать. Но не станет больше новых электричек до тех пор, пока около трети пассажиров не платят за проезд. Ведь только с помощью государственных дотаций в принципе невозможно создать работоспособную схему деятельности пригородных компаний, отвечающую требованиям современного уровня обслуживания населения.

Цифра дня

76 грантов

выделено ОАО «РЖД» для привлечения талантливых молодых специалистов на работу в хозяйство автоматики и телемеханики. Деньги предназначены на выполнение дипломных проектов студентов отраслевых вузов.

Блиц

Быстрое реагирование

ГОРОДСКОЙ ДИСПЕТЧЕР ПОМОГЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ СПРАВИТЬСЯ С ЧРЕЗЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИЕЙ



Ольга Михалёва,
помощник
оперативного
дежурного
Центральной
диспетчерской
службы
 администрации
Улан-Удэ

– Ольга Николаевна, утром 19 мая, наверное, запомнился вам надолго, ведь вы помогли оперативно устранить последствия частичного подмытия железнодорожного полотна на Транссибе?

– Это было обычное дежурство: звонки с вопросами, просьбы, требования. Но когда поступили сигналы о том, что на трассе в районе 3-й Транспортной улицы выливалась горячая вода, а это совсем рядом с железнодорожными путями, я сразу же представила, какие последствия могут быть, ведь движение здесь идёт и днём, и ночью.

– Что предприняли в первую очередь?

– Тут же связалась с Улан-Удэнским энергетическим комплексом. Попросила наших энергетиков выяснить, что произошло, и принять необходимые меры. А затем сразу же позвонила диспетчеру Улан-Удэнской дистанции пути. Трубу подняла Марина Балабанова. Я сообщила ей, что рядом с железнодорожной насыпью появилась горячая вода. Был уже пятый час утра по местному времени. Затем

информацию продублировала ещё в МЧС. Главным в тот момент для меня было предупредить железнодорожников, чтобы они уже начали действовать.

– Потом вы отслеживали ситуацию?

– Конечно. К сожалению, опасения оправдались: вода не только вышла к путям, но и частично размыла полотно. Но в этой ситуации, как мне кажется, здорово действовали железнодорожники. Очень быстро отреагировали на звонок и предприняли действия, которые, в общем-то, и помогли избежать беды. Насколько я знаю, железнодорожники приостановили движение, а затем приступили к ликвидации последствий подмытия грунта, который пришёлся на 5643-й км Транссиба. И уже часа через два мне сказали, что проблему решили.

Беседовал Сергей Кез

Контроль

Предъявите доход

«Дочки» РЖД перейдут на методику раздельного учёта



Фото: www.photopress.ru

Министерство транспорта подготовило приказ, согласно которому вместе с ОАО «РЖД» на раздельный учёт по доходам и расходам переводится и его дочерние компании. Это позволит контролирующим органам чётко представлять себе затраты компаний холдинга.

На дочерние компании РЖД теперь будет распространяться методика раздельного учёта доходов и расходов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта. Такой приказ подготовлен в Минтрансе. Под него подпадает значительная часть «дочек». В первую очередь это Федеральная пассажирская компания, Первая и Вторая грузовые компании, «ТрансКонтейнер» и пригородные пассажирские компании. Как сообщила «Гудку» начальник отдела методологии и финансово-бюджетной политики Минтранса Елена Пощуева, из Порядка ведения раздельного учёта, применяемого для РЖД, компании выберут те пункты, которые используются в их деятельности. К таковым документ относит десять видов деятельности. Среди них грузовые перевозки, предоставление услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, дальние и пригородные пассажирские перевозки,

Минтранс своим приказом намерен повысить прозрачность дочерних компаний ОАО «РЖД»

ремонт подвижного состава, строительство объектов инфраструктуры.

«После того как приказ будет утверждён в Министерстве, каждой компании мы вышлем письмо с указанием тех видов учёта, которые используются в её основной деятельности», – говорит Елена Пощуева.

В ОАО «РЖД» раздельный учёт по видам деятельности ведётся уже шесть лет. Это было сделано по настоянию Минфина и Минэкономразвития, которые хотели видеть затраты монополиста. Заместитель руководителя департамента корпоративных финансовых ОАО «РЖД» Елена Майорова уверена, что сложности у дочерних компаний возникнуть не должно. Раздельный учёт будет проводиться на единой номенклатурной базе с материнской компанией и с теми же объёмными показателями (тонно-километры, пассажиро-километры, отправленные пассажиры), поскольку в материнской компании заинтересованы учитывать объём работ на своей инфраструктуре. В Первой грузовой компании «Гудку» заявили, что никаких сложностей с введением раздельного учёта у них не возникнет. Однако в пригородных компаниях могут возникнуть определённые трудности, так как не на всех компьютерах

есть соответствующее программное обеспечение. «Первое время им придётся вести раздельный учёт вручную, – говорит начальник отдела стратегического развития пригородного пассажирского комплекса Центра по корпоративному управлению пригородных перевозок Юлия Килина. – Наши эксперты сейчас проводят анализ, как быстрее и дешевле решить эту проблему».

Однако помимо дополнительных расходов здесь будут и очевидные плюсы. Минфин и губернаторы жалуются на то, что в расчётах тарифов на пригородные перевозки нет прозрачности. «Отсутствие раздельного учёта ставит ППК в зависимость от ценовой политики РЖД и мешает принимать меры по снижению себестоимости перевозок», – указывает заместитель директора департамента межбюджетных отношений Минфина Ольга Юдаева.

«В финансовом плане пригородные компании сегодня выпали из правового поля, а методика раздельного учёта позволит им легитимно формировать доходы и расходы, что повысит прозрачность расчётов», – полагает и Юлия Килина.

Сергей Плетнёв

Лента новостей

Фронт обновлений

Глава правительства Владимир Путин на встрече с представителями общественных организаций Псковской области рассказал о смысле новой организации – Общероссийского народного фронта. «Нужно, чтобы «Единая Россия» ожила за счёт новых идей и людей, чтобы многочисленные организации получили возможность через инструменты «Единой России» заявить о себе – не только продвинуть какие-то свои идеи, но и людей в представительные муниципальные органы власти и управления», – сообщил премьер-министр. Владимир Путин добавил, что организация сможет объединить вокруг партии «Единая Россия» беспартийных сторонников и позволит представителям общественных организаций включать свои кандидатуры в партийные списки, не будучи при этом членами «Единой России».

«Дурь» лишит работы

Наркоманам официально запретили работать во всех сферах деятельности, которые представляют опасность для жизни. Согласно постановлению правительства, людям с наркотической зависимостью нельзя заниматься педагогической, фармацевтической и медицинской деятельностью, водить поезда, самолёты и суда. Также наркоманам запрещено работать в нефтеперерабатывающей и атомной промышленности, на аварийно-спасательных работах. Кроме того, наркоман не сможет работать в детских и подростковых оздоровительных учреждениях, педагогом в школе и принимать участие в работе, связанной с оборотом оружия.

Сбежавшие деньги

По итогам 2010 года из России было незаконно вывезено \$37,6 млрд – об этом сообщил ответственный секретарь комиссии Таможенного союза Сергей Глазьев. В докладе указано, что из общей суммы 8 млрд пришлось на ошибки в пропуски, 13,9 млрд – на переводы по «фиктивным операциям с ценностями бумагами» и ещё 15,7 млрд приходится на «своевременно не полученную экспортную выручку». Чтобы избежать незаконного вывоза капитала в будущем, Сергей Глазьев предложил взимать с импортёров, которые осуществляют предоплату товаров, НДС в момент осуществления платежа.

По сообщению корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Совещание

Положительные тенденции

В план компания войдёт уже к 26 мая

Хотя 10 дорог пока не выполняют план погрузки, положительные тенденции на рынке перевозок позволяют ожидать его выполнения к текущему четвергу.

Как сообщила вчера на оперативном совещании под председательством первого вице-президента РЖД Вадима Морозова генеральный директор ЦФТО Елена Кунавина, начинается восстановление по структуре перевозок в соответствии с теми плановыми параметрами, которыеложены в расчёт доходной ставки. «Ожидаем, что к 26 мая мы войдём в план погрузки и восстановится структура перевозок», – отметила она.

По её словам, сейчас в погрузке преобладают номенклатурные группы первого тарифного класса – строительные грузы, лес, промышленное сырьё, цемент. Отставание проявилось по группам второго и третьего классов.



Уголь портит статистику погрузки

В целом отставание от установленного плана составляет 0,4%, но наличие грузовой базы и эксплуатационная обстановка позволяют к четвергу вйти в план и создать задел под следующие выходные дни и плановые параметры месяца

В целом отставание от установленного плана составляет 0,4%, но наличие грузовой базы и эксплуатационная обстановка позволяют к четвергу вйти в план и создать задел под следующие выходные дни и плановые параметры месяца

тыс. тонн при плане 3423 тыс. тонн, что создаст условия для выполнения плана. По итогам пяти месяцев ожидается, что прирост выполнения плана к уровню 2010 года составит 4,3%, а по итогам мая отставание от апреля – 1,1%.

Докладывая в ходе совещания о выполнении графика движения поездов, вице-президент компании Вячеслав Лемешко сообщил, что график отправления со станций формирования и прибытия на станции назначения улучшен к прошлому году на 0,14% и 0,5% соответственно.

График отправления грузовых поездов в мае выполняется на 52,8%. Всего проследовало более 71 тыс. грузовых поездов, отправлено с опозданием 12 тыс. Наиболее низкий процент допущен на Октябрьской дороге – 30%, Приволжской – 26,7, Северной – 31, Дальневосточной – 31,8%.

Альбина Булатова

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

24 мая 2011 года

ВТОРНИК

№ 86 (24806)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Поезда готовы к лету

К летнему сезону на Приволжской дороге подготовлено 1014 пассажирских вагонов. Часть вагонов уже прошли капитальный, текущий и деповской ремонт. По инвестиционной программе в 2011 году на дорогу поступит восемь новых плацкартных вагонов. А 211 единиц подвижного состава окрасят в корпоративные цвета.

Детям будет хорошо

Этим летом в оздоровительных лагерях отдохнут свыше 2 тыс. детей работников Горьковской дороги. 500 из них поедут на Черноморскую побережье в санаторный комплекс «Зелёный огонёк», остальные – в дорожные оздоровительные лагеря. Дети железнодорожников получат всё необходимое для активных занятий спортом и познавательного досуга. На территории здравниц будут организованы волейбольные и футбольные площадки, кинозалы, библиотеки, кружки.

Удобрения для посевной

За четыре месяца Первая грузовая компания увеличила перевозки минеральных удобрений для весенней посевной на 71% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Общий объём внутрироссийских поставок за этот период составил 530 тыс. тонн. По итогам четырёх месяцев 2011 года уровень тарифа ПТК на внутренние перевозки минеральных удобрений в среднем ниже совокупных транспортных затрат при аналогичных перевозках в полувагонах инвентарного парка на 2%, в минераловозах – на 18%.

Спрос на студентов

Свыше 3,5 тыс. студентов вузов будут работать проводниками пассажирских вагонов этим летом.

Будущие проводники предварительно проходят квалификационную подготовку, включающую в себя ознакомление с правилами перевозки пассажиров и безопасности движения, санитарными нормами. Также студенты изучают устройство и оборудование вагонов, формы проездных документов. Только после сдачи экзаменов их распределят в бригады поездов дальнего следования.

Интерес к скорости

Администрация США заинтересована в обсуждении с Россией вопросов, направленных на решение транспортных проблем, в том числе развития скоростных железных дорог, заявил глава Минтранса США Рэй Лахуд. «Уверен, что Россия выиграет от реформирования транспортной системы, потому что там очень остро стоит проблема автомобильных пробок», – сказал министр, находящийся в Лас-Вегасе на Всемирной туристической конференции. «Я пока напрямую не обсуждал с представителями Правительства России вопросы скоростных железных дорог, но мы бы хотели обсудить с ними эту тему», – добавил министр.

Дешёвые перевозки

Белорусская железная дорога (БЖД) инициировала снижение стоимости перевозки нефти и нефтепродуктов, следующих через основные станции БЖД, работающие с энергоносителями, – Барбаров и Новополоцк. Механизм ущербления – введение понижающего коэффициента 0,9. Охватываемые грузопотоки – нефть Венесуэлы, нефть и нефтепродукты из Казахстана, а также нефтепродукты, выработанные на НПЗ Белоруссии из казахстанского и венесуэльского сырья. Кроме того, под распоряжение подпадает газойль со станции Новополоцк. Время действия распоряжения – с мая до конца 2011 года. Соответствующее решение принято комиссиями по тарифным вопросам БЖД.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ТЕХНОЛОГИИ

Удобный контроль

На Украине регламентирован электронный документооборот

На Украине вступил в силу порядок применения электронного перевозочного документа (ЭПД) при перевозках грузов на железнодорожном транспорте. Документ даёт правовые основания для использования электронных накладных и электронных подписей клиентов предприятий железнодорожного транспорта при грузовых операциях внутреннего сообщения.

Введённый в действие порядок предполагает создание ЭПД на каждом этапе грузоперевозки железнодорожным транспортом – от согласования заявки до момента получения груза. Его хранение предусматривается в архиве электронных документов Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины («Укрзализ-

Ситуация

Незаслуженные потери

ВЕТЕРАНЫ ВЫПАЛИ ИЗ СПИСКА
НА ПОЛУЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ЛЬГОТ



С выделением подразделений дорож в самостоятельные структуры из железнодорожных ветеранских организаций вывели пенсионеров отдельных организаций и учреждений. В итоге некоторые из них лишились социальных гарантий.

Об этом говорилось на сетевом совещании Советов ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта, прошедшем в Челябинске.

«В Совет ветеранов дороги постоянно обращаются ветераны, работавшие в детских садах, школах, на заводе железобетонных конструкций с жалобой, что их лишили не только социальных льгот, но и звания ветерана-железнодорожника. С ликвидацией структурных подразделений они «выпали» не только с учёта кадровых служб, но и с ветеранского учёта. У нас сейчас 422 бывших работника военизированной охраны, а среди них есть ветераны войны, труженики тыла, и никто не хочет брать их на учёт», – с обидой говорит председатель Совета ветеранов Красноярской дороги Алексей Лычковский.

Есть и другая проблема: бывших железнодорожников подчас прикрепляют к дорожным подразделениям, находящимся за сотни километров от их дома. «Пенсионер должен оставаться на учёте по месту жительства, – уверен председатель Совета ветеранов Северной дороги Борис Сорва-

Жизнь каждого ветерана должна быть дорога всем

чёв. – Иначе получается, что для оформления билета или заявки на топливо он должен ездить за 250–300 км».

Так, на Забайкальской дороге для оформления положенных льгот ветераны со станции Петровский завод вынуждены ездить в Читу, а это 450 км. Подобная ситуация и на Московской магистрали. В прошлом году по этой причине там «потеряли» одного участника Великой Отечественной войны. «Почти такая же ситуация повторилась и к нынешнему Дню Победы. Развезли фронтовикам 432 подарка. Приезжаем в Иваново. Нет, говорят, у нас таких. Здесь они только числятся, а живут в Рыбинске, за 130 км отсюда», – рассказывает о превратностях учёта зампредседателя Совета ветеранов МЖД Виктор Рощевкин.

«Если имущество предприятия, на котором работал пенсионер, входит в основной капитал дороги, значит он пенсионер дороги. Так зачем же его гнать на учёт за сотни километров? Проблему решить можно. Пусть ремонтники локомотивов остаются на учёте в эксплуатационном депо, где работали раньше», – предлагает зампредседателя Совета ветеранов ЗабЖД Владимир Володин.

Алексей Лычковский уверен, что финансирование ветеранской деятельности должно идти централизованно, через Центральный и

дорожные советы ветеранов, соответствующими хозяйственными структурами РЖД и Желдортранса на основании сведений о стоящих на учёте ветеранах. Лишь так не будет забыт ни один ушедший на пенсию железнодорожник, независимо от места его прежней работы.

Поднятая ветеранами проблема отчасти решена на Восточно-Сибирской дороге. Здесь ещё три года назад стали искать пути влияния на создаваемые дирекции ОАО «РЖД». Создали Координационный совет ветеранов, который и стал объединяющим звеном. С его помощью на дороге смогли эффективно решать социальные и организационные проблемы пенсионеров дирекций. Локальными нормативными актами к коллективному договору добавили ветеранам дополнительные льготы.

«А с ликвидацией отделений все неработающие пенсионеры переданы в предприятия по месту жительства. Пока «за борт» остались только ветераны военизированной охраны и финансовые работники», – уточняет председатель Координационного совета ветеранов дороги Александра Степанова.

Подобные решения проблемы участники сетевого совещания рекомендовали принять всем дирекциям ОАО «РЖД».

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Юго-Восточная

Комфорт под контролем

ДОМА ОТДЫХА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ОСНАСТИЛИ КОНДИЦИОНЕРАМИ

Во всех 11 домах отдыха локомотивных бригад Юго-Восточной дороги смонтированы сплит-системы для охлаждения воздуха в комнатах. Всего установлено 196 кондиционеров.

«Необходимость в кондиционерах назрела давно, и мы постепенно оснащали депо. Однако прошлое лето было аномально жарким, машинисты и помощники не могли normally отдохнуть между поездками в раскалённых помещениях», – рассказывает «Гудку» начальник сектора охраны труда Дирекции тяги ЮВЖД Юрий Харитонов.

По его словам, если бригаде покажется, что в комнате недостаточно прохладно, они могут попросить дежурного включить кондиционер, и он создаст нужный микроклимат, пока машинист с помощником посетят душ или буфет.

Локомотивные бригады рады такому улучшению условий работы. Кондиционер кажется им спасением от жары и задымлённости.

«Мы можем normally отдохнуть, а не спать, обливаясь потом. А то, что пульты будут у дежурных, даже хорошо. Ведь если во время нашего пребывания в комнате отдыха кондиционер выйдет из строя, то нас не будут обвинять в поломке. Потому что у нас не будет даже соблазна сказать его. А если покажется, что в комнате недостаточно холодно, то вряд ли дежурный откажется в нашей просьбе подать ещё немного прохлады», – уверен машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Кочеткова Николай Якин.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛ',
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Объявление

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОСКОВСКИЙ КОМБИНАТ ХЛЕБОПРОДУКТОВ» (МЕСТО НАХОЖДЕНИЯ: г. Москва, ул. Нижняя Красносельская, д. 32/29, стр. 2, комн. 2) доводит до сведения своих акционеров о проведении годового общего собрания акционеров ОАО «МОСКОВСКИЙ КОМБИНАТ ХЛЕБОПРОДУКТОВ» в форме собрания (совместного присутствия).

22 июня 2011 г. по адресу: г. Москва, ул. Жебрунова, д. 6, стр. 2, 1-й этаж. Начало собрания в 11 ч. 00 мин. Начало регистрации лиц для участия в общем собрании с 10 ч. 45 мин. 22 июня 2011 г. по месту проведения собрания. Список лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, будет составлен по состоянию на 20 мая 2011 г.

Повестка дня:

1. Об утверждении годового отчёта, годовой бухгалтерской отчётности, в том числе отчётов о прибылях и об убытках (счетов прибылей и убытков) общества за 2010 финансовый год.
2. О распределении прибыли, в том числе выплата (объявление) дивидендов, и убытков общества по результатам 2010 финансового года.
3. Избрание членов совета директоров общества.
4. Избрание членов ревизионной комиссии общества.
5. Утверждение аудитора общества.
6. Досрочное прекращение полномочий членов счётной комиссии.

7. Избрание членов счётной комиссии общества. Акционеры – физические лица должны иметь при себе паспорт. Представители акционеров должны, кроме этого, иметь доверенность, заверенную в порядке, установленном федеральным законодательством. Руководитель акционера – юридического лица должен представить документы, подтверждающие его полномочия. Акционеры имеют возможность ознакомиться с проектами документов и материалами по повестке дня общего собрания в администрации общества ежедневно в рабочие дни с 14 до 16 ч. по адресу: г. Москва, ул. 6-я Радиальная, д. 7 с 30 мая 2011 г.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

ОАО «МОСКОВСКИЙ КОМБИНАТ ХЛЕБОПРОДУКТОВ»



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»

Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:

Заместитель Генерального директора
по проектам транспортного строительства.

Главный инженер.

Основные требования:

- высшее образование: Университет путей сообщения (Институт инженеров железнодорожного транспорта), специальность: «автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте», «электрификация железных дорог», квалификация: инженер-электрик либо инженер-электромеханик;
- опыт работы на руководящей должности в сфере транспортного строительства не менее 6 лет;
- опыт работы в железнодорожном строительстве (собственные силы) обязателен;
- опыт работы на руководящих должностях в ОАО «РЖД».

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте:
[HYPERLINK «http://www.transignalstroy.ru/» \t _blank](http://www.transignalstroy.ru/) www.transignalstroy.ru

Резюме просьба высылать на электронную почту:
[HYPERLINK «mailto:kurbak@transignalstroy.ru»](mailto:kurbak@transignalstroy.ru) kurbak@transignalstroy.ru

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

начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна

РЕКЛАМА

Модернизация**Комфорт и доход**

Новые услуги пользуются спросом у пассажиров



Фото: Сергей Данилов

СКОРО ПРЕОБРАЗИТСЯ И ВНЕШНИЙ ВИД ВОКЗАЛА

К концу этого года закончится пятилетняя реконструкция железнодорожного вокзала Южно-Сахалинска.

Уже сегодня вокзал преобразился изнутри – капитально отремонтирован основной зал ожидания. На втором этаже здания появился сервисный центр, где можно отправить факс, сделать ксерокопию, выйти в Интернет. Рядом с ним открылся зал ожидания повышенной комфортности, рассчитанный на 40 мест.

Новые услуги пользуются спросом пассажиров. «Каждый месяц вокзал приносит на «подсобке» 1 млн руб., а его содержание после ремонта обходится недорого», – говорит начальник дорожной Дирекции по обслуживанию пассажиров Анатолий Павлов.

Помимо прочего, капитально отремонтировали все инженерные сети. Не забыли и об энергосбережении. «В прошлом году на вокзале установили узел учёта тепловой энергии, и если раньше во время отопительного сезона ежемесчно за тепло платили около 350 тыс. руб., то теперь не больше 70 тыс. руб.», – уточнил Анатолий Павлов.

Теперь должен преобразиться и внешний вид здания. В этом году будут отремонтированы его фасад и кровля.

Игнат Вьюгин

Государственная железнодорожная компания Литвы Lietuvos Geležinkeliai (LG) и DB SCHENKER Rail Polska (польский филиал немецкого транспортно-логистического предприятия DB SCHENKER Rail) подписали договор о грузоперевозках через польско-литовскую границу.

Документ предусматривает совместную организацию грузоперевозок через пограничную станцию Шяштокай в рамках транспортных коридоров «Юг – Север» и «Юг – Восток».

Как заявил «Гудку» главный специалист по связям с общественностью LG Видмантас Гудас, в настоящее время компаниями осуществляется перевозка древесины и шебня, однако в будущем номенклатуру грузов планируется расширить.

«В будущем возможны перевозки нефтепродуктов, также ведутся работы по привлечению потока контейнеров и созданию контейнерного поезда Таллин – Рига – Шяштокай с возможным продлением маршрута в западноевропейские страны», – рассказал господин Гудас. – Также планируется вложить немалые инвестиции в инфраструктуру станции Шяштокай, для которой LG уже закупает погрузочно-разгрузочное оборудование: погрузчики, краны, автомобильные подъездные пути и прочее. Инвестировать в расширение и модернизацию станции предлагается и партнёрами компании, в том числе DB Schenker Rail Polska».

Страна отметила, что в 2011 году на станции Шяштокай LG заметно снизила ставки за погрузку и связанные с ней работы. Так, на 68% уменьшилась плата за погрузку-разгрузку контейнеров, древесины и грузов на поддонах, на 33% – за предоставляемую площадь для складирования грузов. Также была унифицирована и почти на 82% снижена плата за выполнение таможенных процедур. По словам Видмантаса Гудаса, эти меры дали положительный экономический эффект. «Для



Фото: Давид Головко

Литва и Польша будут развивать двусторонние перевозки в том числе за счёт нефтепродуктов

достижения более высоких результатов мы надеемся на ответные шаги с польской стороны», – добавил он.

По словам представителя пресс-службы LG, при грузовых операциях будут использованы вагонные парки обеих компаний. «Для распределения грузов в северо-восточном и восточно-западном направлениях будет максимально задействован Каунасский логистический центр, расположенный в центре Литвы и обладающий развитой железнодорожной, автодорожной

и авиационной инфраструктурой», – отметил он.

По мнению вице-президента Литовской национальной ассоциации экспедиторов Таутгинаса Санкаускаса, сотрудничество LG и DB Schenker Rail Polska не только послужит переключению грузопотока с автомобильного транспорта на железную дорогу, но также внесёт свою лепту в развитие проекта Rail

Baltica, траектория которого проходит через станцию Шяштокай.

В мае 2011 года правительство Литвы постановило, что реализация проекта по прокладке железной дороги европейского стандарта Rail Baltica между Польшей и Литвой должна быть завершена до конца 2013 года.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

В досье

Годовой объём перевозок DB Schenker Rail Polska составляет 86,8 млн тонн, а грузооборот – 3,9 млрд ткм. Парк компании насчитывает 388 локомотивов и 6,7 тыс. грузовых вагонов.

Реклама

SIEMENS

Высокоскоростные поезда для модернизации российской экономики

250 км/ч для поездов «Сименс» не предел. Для развития российской экономики тоже.

России нужны ответы для будущего. Выстраивание динамично растущей экономики требует инфраструктуры, способной обеспечить высокие темпы роста. Инновационные технологии «Сименс», локализация производства и сервис на европейском уровне способствуют развитию эффективной

и конкурентоспособной экономики современной России. У «Сименс» есть ответы, как динамично двигаться вперед, – от комфортных пригородных электропоездов до самых быстрых в мире энергоэффективных поездов серийного производства. Где бы ни возникали вопросы мобильности, мы даем на них ответы.

siemens.com/answers

Ремонт

Сервис по гарантии

Свой брак производитель компенсирует заменой

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ДИРЕКЦИЯ ПО РЕМОНТУ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ (ЦДРВ) и «Азоввощемаш» совместно разработали и приняли к действию модель взаимодействия, которая позволит эксплуатировать отставленные от движения вагоны украинского завода. Эта схема может стать основой новой системы сервисного обслуживания вагонов, находящихся на гарантии.

Речь об этом шла на совещании, которое провёл первый заместитель начальника ЦДРВ Михаил Сапетов и где были рассмотрены вопросы взаимодействия в проведении ремонта грузовых вагонов, изготовленных «Азоввощемашем» в период с апреля 2009 по февраль 2010 года, которые были исключены из эксплуатации по решению ОАО «РЖД».

Согласно первым итогам планового и внепланового деповского ремонта, уровень выявленного брака боковых рам вагонов составил около 30%, надпресорных балок – 4%. Большинство дефектов (а основной из них – это дефекты внутреннего радиуса R 55 бокового проёма боковой рамы) обнаруживается без применения методов неразрушающего контроля, сообщил заместитель начальника технического отдела ЦДРВ Владимир Харитонов.

Между ЦДРВ и «Азоввощемашем» заключён договор, по которому завод поставляет в Россию крупное стальное литье с учётом уровня выбраковки. Сейчас владельцы подвижного состава особо остро нуждаются в крупном вагонном литье. Так, первый заместитель генерального директора «НефтегрансСервиса» Сергей Тертычный обратился к руководству «Азоввощемаша» с предложением рассмотреть вопрос компенсации литых деталей (которыми заменяется забракованное литьё завода) на уровне НПП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава». Он предложил организовать поставки и распределение литых деталей пропорционально количеству забракованного литья.

На это предложение руководство завода пообещало пересмотреть текущий график поставок и увеличить количество комплектов. Генеральный директор «Азоввощемаша» Игорь Карапейчик также отметил: «После того как мы отработаем технологию взаимодействия с ЦДРВ по ремонту вагонов, выведенных из эксплуатации по литейному браку, мы сможем по такой же схеме вести работу с частными ремонтными предприятиями».

При этом владельцы подвижного состава будут сами решать, куда в первую очередь направить полученную от «Азоввощемаша» литую деталь – на ремонт вагона проштрафившегося изготовителя в качестве компенсации за литеиний дефект или на плановый (внеплановый) ремонт вагонов других изготовителей. ЦДРВ же будет распределять поступающие детали среди частных собственников пропорционально количеству забракованных вагонов.

Исполнительный директор Совета рынка Дмитрий Королёв отметил возможность использования компаниями-собственниками схемы взаимодействия с «Азоввощемашем» и другими заводами, что позволит построить эффективную систему сервисного обслуживания.

Со своей стороны заместитель генерального директора по качеству ОАО «Алтайвагонзавод» Андрей Банных сообщил, что на сегодня завод выполняет гарантийные обязательства. Проведён ремонт вагонов постройки первого полугодия 2010 года, отставленных от эксплуатации по браку.



Взамен бракованных металлурги пришлют хорошие детали

Также Андрей Банных отметил, что согласно официальным заключениям ряда институтов (ВНИИЖТа и др.) нарушений в химическом составе стали отсутствуют. Он выступил с предложением о заключении прямого договора с ЦДРВ, поскольку ремонт вагонов второго полугодия силами частных депо не может быть проведён. «Договор будет заключён с сохранением заводских гарантийных обязательств

вому и внеплановому ремонту. Также будет вестись учёт вагонов, выпускаемых после ремонта – как из частных ремонтных предприятий, так и ремонтных депо Центральной дирекции.

Начальник отдела эксплуатации департамента Олег Чичварин отметил, что сверка списков будет завершена уже на днях. Но следует отметить, что и компаниям-собственникам необходимо обознать частные ремонтные предприятия, с которыми у них договоры, вести учёт номеров ремонтируемых вагонов.

Владельцы подвижного состава будут сами решать, куда в первую очередь направить полученную от металлургов литую деталь

и с безусловным обеспечением литьими деталями ремонтных предприятий ЦДРВ», – заверил он.

На совещании Михаилом Сапетовым также была подчёркнута важность уточнения списка номеров вагонов, подпадающих под действие договоров между ЦДРВ и Армавирским заводом тяжёлого машиностроения (представляющим в России «Азоввощемаш»). «Мы не можем допустить, чтобы вагоны, по которым не было предписаны Ространснадзора, по каким-то причинам оказались в этом списке. Это не исключено, поскольку часть ремонта выполняется по договорам между ЦДРВ и частными собственниками», – отметил он.

В связи с этим департамент вагонного хозяйства займётся согласованием с заводом пономерного списка вагонов 2009 и 2010 годов, подлежащих планово-

му ремонту. А ускорение подачи вагонов в соответствии с согласованным с ЦДРВ графиком ремонта сделает взаимодействие более эффективным.

Также собственникам предстоит принять решение о передислокации вагонов-доноров, находящихся на ближайших к ремонтным депо станциях. «Возможно, следует направлять отставленные от эксплуатации вагоны на платные стоянки РЖД, где они смогут находиться до поступления литых деталей от украинского завода», – отметил Михаил Сапетов.

Представители ЗАО «НефтегрансСервис» в свою очередь предложили рассмотреть возможность заключения централизованного договора с ЦФТО по передислокации этих вагонов.

Альбина Булатова

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Лояльный подход

Индивидуальных скидок станет больше



Фото: Павел ГОРАЧКО

ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» (ФПК) объявило о запуске собственной программы лояльности.

Об этом рассказал в минувший четверг вице-президент ОАО «РЖД», генеральный директор ФПК Михаил Акулов.

В июне 2011 года ФПК в

плановом режиме приступает к реализации первого этапа программы.

В нём смогут принять участие пассажиры поездов сообщением Санкт-Петербург – Москва № 1/2 «Красная стрела» и № 3/4 «Экспресс», купившие билеты в вагоны СВ или ВИП. Начиная с июня зарегистрировавшиеся на сайте ОАО «РЖД» и подтвердившие своё участие в программе пассажиры начнут накапливать баллы за поездки на своём бонусном счёте.

После полномасштабного запуска программы лояльности в конце 2011 года эти баллы можно будет использовать при приобретении билетов на по- следующие поездки и других услуг компаний-партнёров, например заказать гостиницу.

Вице-президент пояснил, что речь идёт только о deregulated сегменте. Что же касается регулируемого (плацкарных и общих вагонов), то компания вынуждена строго соответствовать тем расценкам, которые установлены Федеральной службой по тарифам, и не имеет права что-либо изменять в стоимости проезда.

– Компания исходит из того, что у каждого пассажира должна быть своя стоимость поездки, которая определяется не расстоянием, а рыночной конъюнктурой, – заявил Михаил Акулов. – Для этого ФПК планирует объединить программу лояльности и про-

ект «Аллегро».

Пока подобным образом осуществляются продажи только на внутрироссийские маршруты. Вторым этапом планируется запуск электронного билета на высокоскоростные поезда.

К сожалению, здесь есть задержки со стороны Финляндии, тогда как российская сторона готова. В настоящее время ФПК ожидает от финских железнодорожников

принятия соответствующих технологических решений, в противном случае проект может быть заморожен.

Напомним: услуга электронной регистрации билетов была запущена в опытную эксплуатацию в июне 2009 года. В прошлом году на 34 вокзалах крупных городов России были установлены 70 транзакционных терминалов регистрации. В 2011 году запланировано приобретение 226 терминалов с самообслуживанием. Размещение оборудования планируется на внеклассных и первого класса вокзалах в транспортно активных регионах России.

Антон Кавашкин

Информация

Хранилище инженерной мысли

В ПРОШЛОМ ГОДУ ОТРАСЛЕВЫЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ БИБЛИОТЕКИ ВЫДАЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ 13 МЛН КНИГ



Фото: Елена ГОРАЧКО

Всем специалистам отрасли необходимы библиотечные услуги

ногого периода библиотека института фактически являлась головной библиотекой Корпуса инженеров путей сообщения, а впоследствии и Министерства путей сообщения. Начиная с 60-х годов XIX века её можно считать также информационным центром отрасли.

Весь начиная с этого времени «Журнал Министерства путей сообщения» (ныне «Железнодорожный транспорт») регулярно помещал тематические обзоры

отечественных и зарубежных изданий из фонда библиотеки, а затем списки под названием «Новые приобретения библиотеки института инженеров путей сообщения». Библиографический раздел «Журнала МПС», который вёлся на основе фондов библиотеки института, являлся приобразом будущей системы отраслевой научно-технической информации.

Во второй половине XIX века в связи с созданием и разви-

тием в системе ведомства путей сообщения сети учебных заведений Министерство путей сообщения стало регулярно выделять определённые средства для учебных заведений и библиотек всех уровней.

Кроме того, значительными были и частные пожертвования. Например, в 1913 году на эти цели было направлено более 4 млн руб. (из расчёта около 65 руб. на каждую версту железнодорожных линий).

Всего на сети железных дорог России к концу того же года

насчитывалось 226 библиотек и их отделений.

Нынешняя Центральная научно-техническая библиотека железнодорожного транспорта ведёт происхождение от товарищеской библиотеки Управления казённых железнодорожных дорож, учреждённой в 1891 году. Наркомат путей сообщения РСФСР создал в 1918 году на её основе специальную библиотеку по вопросам железнодорожного транспорта.

После объединения в 1921 году технических библиотек железнодорожного транспорта в единую сеть головной организацией стала Центральная библиотека.

Развитие шло быстрыми темпами. По данным Всесоюзной библиотечной переписи 1934 года, на путях сообщения действовали уже 122 технические, учебные и специальные библиотеки. Их сотрудники не прекращали свою деятельность даже в годы Великой Отечественной войны, сохранив в сорное время бесценные книжные фонды.

В 1944 году руководство Наркомата путей сообщения, озабоченное тем, что на некоторых железнодорожных дорогах, оккупированных в военное время, было утрачено большое количество специальной литературы,

составило план восстановления книжного фонда за счёт тыловых дорож.

Развитие технических библиотек неразрывно связано с историей становления отрасли. После преобразования в 1946 году НКПС в Министерство путей сообщения СССР изменилось и название ЦНТБ НКПС. Она получила наименование – Центральная научно-техническая библиотека МПС СССР, которое сохранялось до 1995 года.

Как сообщила заместитель директора Центра научно-технической информации и библиотек – филиала ОАО «РЖД» Ольга Коломиец, организация библиотечного дела в отрасли всегда была основана на принципе максимального обеспечения специалистов железнодорожного транспорта всеми формами справочно-библиографического обслуживания.

С 2003 года технические библиотеки входят в структуру ОАО «РЖД», являясь неотъемлемой частью корпоративного научно-технического комплекса. Их деятельность направлена на повышение качества сервиса для пользователей, содействие внедрению новых технологий, развитие рационализаторства и изобретательства, повышение квалифи-

кации сотрудников компании. Они осуществляют информационную поддержку структурной реформы на железнодорожном транспорте.

В настоящее время сеть железных дорог насчитывает 331 библиотеку с совокупным фондом 9,5 млн экземпляров книг и других документов. Их сотрудники выдали в прошлом году железнодорожникам более 13 млн книг.

При этом используются новейшие информационные технологии, в том числе виртуальные формы обслуживания и сервиса, позволяющие в оперативном режиме выполнять различные информационные запросы специалистов, предоставляя разноплановую масштабную информацию удалённым пользователям.

Библиотеки ОАО «РЖД» принимают участие в международных конференциях и библиотечных форумах. Центр научно-технической информации и библиотек – филиал ОАО «РЖД» и многие дорожные технические библиотеки являются членами Российской библиотечной ассоциации, а также Международной ассоциации пользователей и разработчиков электронных библиотек и новых информационных технологий.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

Инновации

Модель графика

УЧЁНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ НОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ПЛАННИРОВАНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Игорь Шапкин,
профессор
кафедры
управления
эксплуата-
ционной работой
МИИТа



ФОТО: АНАСТАСИЯ СТРЕЛКОВА



ФОТО: ИАВЕСА ГОРЯЧКОВА

Специалисты МИИТа разработали методику построения твёрдого графика движения поездов, основанную на совместном расчёте плана формирования и графика.

Предлагаемая технология позволяет осуществить привязку отправок к конкретным «ниткам» твёрдого графика, что даёт возможность более точно прогнозировать сроки доставки грузов и осуществлять сменно-суточное планирование перевозок.

Новая методика базируется на сформированной системой фирменного транспортного обслуживания, корректируемом и пополняемом дискретном прогнозе заявке на все предстоящие перевозки. Такая информация позволяет проводить моделирование и детальный расчёт перевозок на основе твёрдого графика движения.

Результатом моделирования становится план предстоящей работы каждого погруженного вагона на всём маршруте его следования от пункта погрузки до пункта назначения (с какими поездами перемещается вагон, по какой «нитке» графика поезд с вагоном будет отправлен со станции пере-

формирования, когда точно он прибудет в пункт назначения).

Кроме того, по сформированному таким образом плану перевозок становится известно число твёрдых «ниток» между техническими (сортировочными) станциями, соответственно заявленным к перевозке объёмам грузов. Комплекс информационных технологий управления перевозками может быть реализован следующим образом. Каждая заявка клиента из системы АКС ФТО попадает на «информационную биржу заявок», параллельно с которой функционирует «информационная биржа исправных грузовых вагонов» на базе системы ДИСПАРК.

С помощью системы автоматической идентификации обеспечивается считывание с единиц подвижного состава их номеров, дополненных сведениями о месте, времени считывания, направлении движения. Затем каждой заявке подбирается в реальном масштабе времени вагон, наиболее полно удовлетворяющий потребностям по номенклатуре груза, виду отправки и упаковки, режиму перевозки и т.д. На основе этой информации формируется по отправочной модели, стыкающейся с повагонной моделью из системы ДИСПАРК.

Далее осуществляется привязка отправки к струе вагонопотока и твёрдой «нитке» графика с обеспечением локомотивом и бригадой, потребным персоналом и оборудованием на всём маршруте следования. На заключительной стадии устраняются неувязки и возможные конфликтные ситуации. В качестве критерия эффективности выбирается

минимум простоя на технических станциях отправок, привязанных к твёрдым «ниткам» графика. Реальный график движения предлагается строить в несколько этапов, причём в последнюю очередь формировать его для нерегулярных заявок.

Предлагаемую методику мы рассматривали на примере схемы согласованных перевозок каменного угля и железорудного сырья собственными и арендованными полувагонами на полигоне Западно-Сибирской и Октябрьской железных дорог. В результате мы установили, что для реализации новой системы управления перевозками необходимо иметь полную информацию о предстоящей работе каждого погруженного вагона.

Количество твёрдых «ниток» графика должно равномерно распределяться по времени суток в интервалах между пассажирскими поездами. Причём график движения необходимо увязать с графиком местной работы, обеспечивающим выполнение договорных обязательств перед отправителем и получателем грузов в части подачи и уборки вагонов в удобное для клиентов время.

Решающее значение для создания необходимых условий работы локомотивных бригад имеет соблюдение твёрдого графика движения грузовых поездов, составленного с учётом рассчитанных норм времени на смену бригад.

Причём наилучшие условия для использования локомотивов создаются при совпадении участков их обращения с границами направлений, кратных по длине участкам обслуживания грузовых поездов локомотивными бригадами.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Что мешает осмотрщикам вагонов хорошо выполнять свою работу?

Алексей Гурьянов, старший осмотрщик вагонного эксплуатационного депо Юдино ГЖД:

– Жаловаться не приходится. Инструмент есть в наличии. Профессионализма тоже хватает. Так что... Я, кстати, не помню такого случая, чтобы кто-то из нас пропустил дефект. А их на счету одного подвижного состава находит много. Кстати, качество нашей работы зависит и от времени суток. К примеру, в ночное время сложнее работать. Но мы при любой погоде и освещённости стараемся выполнять свои обязанности так, как надо.

Евгений Вдовин, осмотрщик вагонов вагонного эксплуатационного депо Иркутск-Сортировочный:

– Тот набор инструментов, который имеется сегодня на вооружении осмотрщиков, устарел. Шахтёрский фонарь, громоздкий и тяжёлый, не позволяет пролезть и осмотреться там, где как раз и могут находиться скрытые дефекты. Не хватает шаблонов, которыми можно было бы отковырнуть зашлакованные участки. Выдали как-то экспериментальные смотровые штанги – с щупами, зеркальцами и фонариком, но они оказались ненадёжными: сделанные из пластика, они не выдерживают морозов, ломаются при наклонах и т.д. Хотят ведь эта, безусловно, необходимая, и стоит с учётом замечаний практиков её дорабатывать и внедрять.

Сегодня я осматриваю в вагонах 12 первостепенных позиций, 5 из которых находятся именно в труднодоступных местах, и именно там, как правило, и находится зона риска.

Сергей Бааранов, начальник пункта технического обслуживания вагонов станции Карымская:

– Всё необходимо есть: инвентарь, технические средства. Даже что-то своё на вооружение предлагают. Например, осмотрщик вагонов Евгений Смирнов придумал досмотровую штангу с подсветкой, которая позволяет лучше выявлять дефекты. Ничего подобного больше на сети нет.

Все условия для работы созданы. Есть нормальные пункты обогрева и питания. Не достаточно было освещение на станции – сделали освещение. Морально и материально стимулируем: за выявление трещин полагается приличная премия. При этом качество работы всё равно хромает. Не знаю, что ещё надо. По-моему, не хватает осмотрщикам личной заинтересованности, сознательности. А этого добиться гораздо сложнее, чем обеспечить материальную базу.

Виктор Пирогов, и.о. технолога тормозоиспытательного вагона службы вагонного хозяйства Приволжской магистрали:

– Профессионалов практически не осталось, уволились: кто ушёл на пенсию, кто на другие предприятия, например в Анискове на «Трансмаш». Завод металлоконструкций. Многих не устраивает коллективная ответственность. Если смена проглядела брак, весь коллектив пункта технического осмотра остаётся без премии, вот и люди и уходят. Остаётся в основном молодёжь со стажем год-два. Опыта у них мало. На мой взгляд, их надо чаще проверять, приучать к ответственному отношению к труду.

Андрей Федоров, начальник пункта технического обслуживания вагонов вагонного эксплуатационного депо Красноярск-Восточный:

– Человеческий фактор важен. Происходит смена поколений – опытный персонал уходит на пенсию, а молодые ещё только постигают секреты мастерства. Большую роль играет отношение осмотрщика-ремонтника к своему делу – то, насколько добросовестно он делает работу. Многое также зависит от культуры отдыха. Работнику нужно уметь не только трудиться, но и восстанавливать силы. Лучшим отдыхом, на мой взгляд, является смена деятельности. После работы – спортзал, бассейн, шахматы. И полноценный сон перед сменой, особенно ночной. Кроме того, считаю, что при приёме на работу у вагонников, как и у машинистов, должен быть профессиональный отбор. С людьми, которые «на своём месте», работать гораздо лучше.

Андрей Васин, общественный инспектор по охране труда по парку «В» вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2:

– На работу влияет целый комплекс факторов. Это его квалификация, состояние междупутья и освещённость парковых путей и даже сплошёджа. Естественно, играет роль система поощрения и наказания. За обнаружение скрытой формы трещины лития вагонник может получить 5–10 тыс. руб. Очень хорошая приватка к зарплате. Пропустил дефект – ждёт наказание. Всё это мотивирует человека. У нас в депо по парку «Г» работает осмотрщик Гамлет Фарашиян, так он даже свою брошюру подготовил, как находить скрытые неисправности. Это и для других пример хороший.

Алексей Пастухов, главный инженер вагонного эксплуатационного депо Казинка:

– Прежде всего не хватает опыта, так как в последнее время в коллективе пришло много молодёжи. Хотя есть все условия для повышения квалификации – хороший технический кабинет, два раза в месяц проводятся занятия. Для осмотрщиков с недостаточным опытом – дополнительные занятия. Сдерживающим фактором в приобретении мастерства является также маленькая зарплатная плата: по этому показателю депо находится в числе наиболее мало оплачиваемых на сети.

Сергей Иванюшин, мастер по буксовым узлам вагонного эксплуатационного депо Улан-Удэ:

– Необходимы навыки и профессиональная подготовленность осмотрщиков. Поэтому у нас много внимания уделяется их подготовке. Регулярно проводятся занятия в технических классах с демонстрацией учебных фильмов, на уровне депо – школы профессионального мастерства. На всех четырёх пунктах технического осмотра и одном пункте подготовки вагонов имеются полигонами с макетами вагонов в сборе и натуральными образцами литьих деталей, колесных пар, тележек, на которых отрабатываются навыки осмотра вагонов.

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

Персонал

Без вины виноватые

От 30 до 40 взысканий приходится отменять ежегодно

Ярослава Кушнир,
правовой
инспектор
Комсомольского
филиала
дорпрофсоюза
Дальневосточной
железнодорожной



ФОТО: ВАЛЕНТИНА БЫЧКОВА

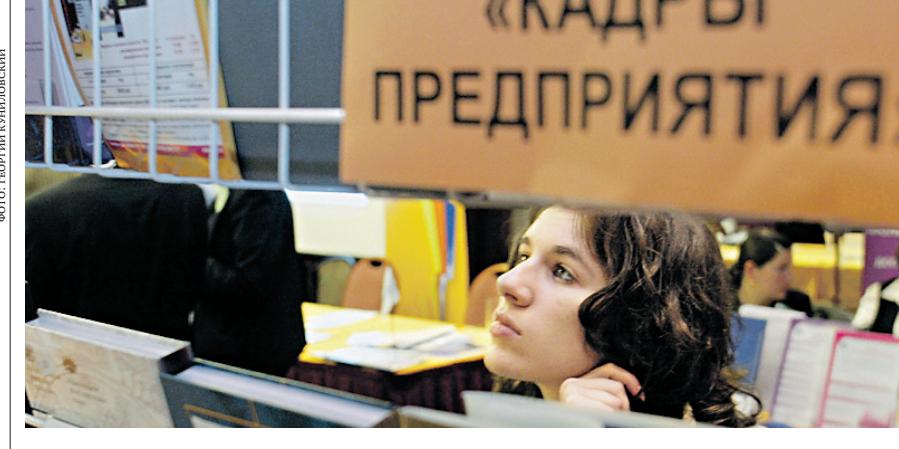


ФОТО: WWW.PHOTOX.RU

На ряде предприятий Комсомольского региона ДВЖД участились случаи, когда к работникам применяются дисциплинарные взыскания при отсутствии их вины. Или же дисциплинарные взыскания оформляются настолько юридически неграмотно, что их всё равно приходится отменять.

В этом году, судя по последним проверкам, стало ещё больше ошибок, которые допускаются в ходе оформления приказов, связанных с наложением взысканий.

Что показала, например, последняя проверка в эксплуатационном локомотивном депо Комсомольск-на-Амуре? Там к работникам за нарушения, допущенные за один месяц, одним и тем же приказом применялись несколько дисциплинарных взысканий и столько же раз они лишались премии. В других случаях за одни и

из них: в приказах не указывается вина работника, конкретное нарушение, за которое он привлекается, не запрашивается его объяснительная. Грубейшая ошибка, когда приказ не обявляется работнику под расписку в течение трёх рабочих дней с даты его издания, не считая времени отсутствия работника на работе. В случае отказа работника подписать приказ безотлагательно должен составляться соответствующий акт.

Все указанные ошибки в соблюдении норм трудового законодательства происходят из-за слабости юридической подготовки тех работников, которые оформляют приказы и визируют их. Раньше, когда существовало отделение дороги, юридическая подготовка у специалистов по управлению персоналом была выше, так как периодически юристы отделения и правовой инспектор проводили с ними и председателями профкомов семинары, где эти ошибки анализировались и давались рекомендации. После того как предприятия стали замыкаться на дирекции, прежняя система юридической подготовки перестала существовать, а новая ещё не образовалась. Но она должна в какой-то форме быть обязательной. Иначе рост нарушений норм трудового законодательства проблематично будет остановить.

Двух машинистов лишили премии за нарушение по пункту одного из приказов, который не устанавливает конкретной ответственности машиниста тепловоза за непрерывную продолжительность работы свыше 12 часов. Свою работу они выполняли согласно указанию поездного диспетчера, не нарушая ПТЭ.

Кроме того, участились и ошибки, которые допускаются в ходе оформления приказов, связанных с наложением дисциплинарных взысканий. Наиболее типичные

Ремонт

Требуется помощь лазера

Магнитно-плазменная обработка гребней локомотивных колёс устарела

Лев Чкалов,
начальник
научно-
производственного центра
«Плазма»



ФОТО: ИЛЬДИРАМ МАСИМОВЫХ



ФОТО: СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ

Как непроста сейчас ситуация в локомотивном хозяйстве, известно всем. Определённые надежды в борьбе с отказами возлагаются на новые решения.

На заседании техсовета Горьковской дороги, посвящённом проблемам локомотивного хозяйства, мы узнали об одном из готовящихся решений. Приехавший в Нижний Новгород главный инженер Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александр Петрушин заявил: будет заключаться договор с фирмой, которая поставит в депо установки магнитно-плазменной обработки гребней локомотивных колёс.

Кто спорит – упрочняют эти поверхности, конечно, надо. Но как? На полигоне Горьковской дороги несколько лет назад были введены три установки УМПУ-2 ООО «Современные технологии», основанные на том принципе, о котором идёт речь. Они, по подсчётом службы экономической политики, быстро показали свою экономическую целесообразность. Требуется выкатка колёсных пар – эта операция занимает

несколько часов. На первый взгляд, затраты на упрочнение и обточку были невелики. Однако выяснилось, что вместо обещанного разработчиками двойного увеличения ресурса колес износ снизился всего на 15–30%.

В результате, например, в депо Муром в 2005 году, когда там была запущена в работу установка, рост числа обточек вырос по сравнению с предыдущим в некоторые месяцы до 46%. И уже после первого же ремонта с переточкой по толщине обода твёрдость колеса резко снижается.

Магнитно-плазменную обработку металла я бы сравнил с ошпариванием кожи кипятком. От этого резкого действия мы получаем на поверхности колеса хрупкий панцирь толщиной 1,5 мм с мартенситной структурой, резко переходящей в основной металл. Обеспечить на всей поверхности при такой технологии контролируемую твёрдость невозможно. В переходном слое за счёт медленного охлаждения металла после плазменного нагрева образуются отпущенные зоны.

Твёрдость поверхности колеса составляет до 63 HRc. Твёрдость рельса и бандажа – соответственно 45 и 26. В гребнях колеса образуются микротрешины оттого, что не могут после такой обработки держать напряжение.

В свою очередь, начинают усиленно изнашиватьсь рельсы. При нагреве происходит уменьшение натяга бандажа и его прокру-

тивание. С начала года на дороге было отмечено уже несколько таких случаев. В нашем центре «Плазма» обработка колёс выполняется лазерными технологиями, которые хорошо подходят для воздействия на тела вращения. Смонтирован и уже около десятка лет действует комплекс на базе лазера «Комета-2» (мощность 2 кВт) с трёхкоординатным столом, подъёмником, поворотником, передвижными опорами.

Выстроен процесс так, что выкатка колёс не требуется – обрабатываются они прямо на месте. Операция длится примерно час, а стоимость её – около 700 руб., это существенно дешевле, чем на предложенных нам установках. Имеющаяся у нас статистика позволяет говорить

БЛАГОДАРНОСТЬ

Без лишних слов

К беде никто никогда не будет готов. Но когда она приходит, хорошо, что есть люди, готовые подставить плечо. Хочу через вашу газету поблагодарить президента ОАО «РЖД» В.И.Якунина, начальника жилищного отдела управления Куйбышевской железной дороги Ю.Г.Сапожкова (г. Самара) и работников Сызранской дистанции электроснабжения Е.В.Щибрик, И.В.Павликину, А.А.Борисова, а также бригаду, работающую в контактных сетях под начальством Е.А.Белова, за оказание материальной помощи и ритуальных услуг в захоронении моего супруга А.Н.Ханова, который погиб летом прошлого года на тяговой подстанции Репьевка Сызранской дистанции электроснабжения-5 Куйбышевской дороги.

Ирина Ханова,
вдова

На помощь пришли все

25 апреля нынешнего года. Поезд № 202 Москва – Адлер, десятый вагон. Везу большую маму на коляске из Шахт в Сочи. Стоянка всего три минуты. Волнения не передать. Что делать? Как успеть? Но волновалась я напрасно. Увидев нас, сразу же подключилась дежурная по станции Шахтная. Молоденчая девушка сопровождала нас со спасительным флагомом до самого вагона. И здесь на помощь пришли все – проводницы Татьяна Петренко и Нелли Газиева, какие-то ребята в форменной одежде буквально на руках внесли мою маму в купе. Не раз приходилось бывать за границей, там такому вниманию к инвалидам почему-то удивляются. А у нас к этому относились как к чуду. Честное слово, не ожидала. Тем более вдвое, втройне приятно, что и у нас что-то изменяется в лучшую сторону. И отношение к старикам, инвалидам нормальное, человеческое. Добавлю только одно. 25 апреля – первый день после Пасхи, и он действительно получился очень светлым. А мама – вдова участника Великой Отечественной войны. Везу её в свой город Сочи, который в 2014 году будет, помимо всего, и столицей Паралимпийских игр. Думаю, если такие составы, как этот, и такие люди повезут пассажиров в олимпийскую столицу, всё будет хорошо. Чести российских железных дорог они не посрамят.

С уважением,

Елена Карелина,
член Союза журналистов России
Сочи

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Грубость не прощается

– Здравствуйте, «Гудок»! Пишет вам стационарная рабочая вокзала станции Яр Людмила Леонидовна Безруких. Отработав 31 год на Горьковской железной дороге, с такой откровенной наглостью и грубоостью столкнулась впервые. Дело вот в чём.

В начале марта мы с семьёй возвращались из отпуска из Екатеринбурга поездом № 109 Новый Уренгой – Москва. Ехали в вагоне № 6 на плацкартных местах 1, 2 и 3. Сразу после отправления, а это было раннее утро, попросили у проводника три комплекта постельного белья. Дежурный проводник В.Т.Давидов отказал в грубой форме, заявив: «Почему не оформили белёв вместе с билетом? У нас и так белья мало, а вам ехать всего два часа». Но ведь поезд до станции Яр идёт не два, а двенадцать часов, возразили мы. Но и это не убедило проводника. Наконец после долгих проприательств нам продали один комплект постельного белья, как отдуши оторвали. Дочери мы постелили постель, а сами с мужем ехали на голой полке 12 часов.

Разъясните мне, пожалуйста, почему пассажир не может приобрести постельное бельё в вагоне? Разве есть такой приказ?

Людмила Безруких
Яр, Удмуртия

– Уважаемая Людмила Леонидовна! Сообщаем вам, что подобного приказа не существует. За допущенные нарушения в работе проводникам пассажирских вагонов В.Т.Давидову, В.А.Николаенко объявлены выговоры, они уволены.

Начальник поезда Л.Н.Волкова лишена премиального вознаграждения и предупреждена, что при допущении аналогичных нарушений она будет привлечена к строгой дисциплинарной ответственности вплоть до увольнения. Инструктор поездных бригад Н.С.Сергеева также лишена премии.

Примите наши искренние извинения за доставленные неудобства. Мы надеемся, что данный инцидент не повлияет на ваше отношение к услугам, предоставляемым нашей компанией.

С уважением,
Сергей Чистяков,
заместитель начальника
Московского филиала ОАО «ФПК»

БЛАГОДАРНОСТЬ

Горячая линия

В поисках анонима

Защита чести – дело благородное, если не доводят её до абсурда

Критику никто не любит. Странно было бы утверждать обратное. Но нелюбовь эта приобретает иногда гипертрофированные формы.

Редакция получила однажды, можно сказать, «крик души». Но при этом автор прикрепился подписью «коллектив вокзала». Речь в письме шла о его начальнике: мол, «набрал в штат родственников и знакомых», они любимики, а с остальными (цитируем письмо) «разговаривает, как со скотом, не стесняясь в выражениях». Словом, всячески подчинённых своих унижает. «У нас вторая часть жизни проходит на работе, – пишет неизвестный автор, – но вот ноги уже туда не идут».

Мы направили это письмо в соответствующую инстанцию, решив, что там своих людей знают и смогут, не поднимая шума и не волнуя зря коллектива, деликатно проверить: правду пишет аноним или на честных людей клевещет.

И никак не могли предположить, что в ответ получим справку от эксперта Управления внутренних дел на транспорте. Как оказалось, специалисты-криминалисты по просбе соответствующей инстанции проделали огромную работу, чтобы отыскать автора письма. Можно представить, как при этом трясло весь коллектив, для которого вряд ли расследование осталосьтайной. Ведь были взяты образцы почты у всех 60 работников вокзала и собраны образцы распечаток (в количестве 20 штук) с принтеров, установленных в здании вокзала. И всё это вместе с копией лицевой стороны конверта с текстом и самим письмом подвергнуто криминалистической и почековедческой экспертизе. При этом эксперты много чего обнаружили. При рассмотрении текста под микроскопом, например, установлено, «что красящее вещество расположено на поверхности бумаги и имеет незначительный выпуклый рельеф», а также «наличие характерного блеска оплавленных частичек красителя в штрихах и точек-марашек на поверхности бумаги и по краям изображения...» и т.д.

А вот анонима так и не нашли. Эксперт дал заключение, что никто из работников вокзала письмо не писал и на вокзальных принтерах его не печатал. Так для чего будоражили коллектив? Возможно ведь, что письмо написал человек, который хотел арендовать на вокзале площади, а ему отказали. Вот и отомстил.

Тем не менее пружина расследования раскручивалась. Было проведено общее собрание коллектива с публичным обсуждением анонимного письма, там выяснилось, что «большинство работников позицию автора письма не разделяет». Из официальной инстанции нам сообщили, что «факты злоупотреблений не подтвердились».



кому же письму мы послали корреспондента, но не успел он доехать до места, как параллельно была отправлена комиссия, которая объективно расследовала обстоятельства дела, выявила злоупотребления руководителя, который вместе с женой возделывал «семейную грядку» во вверенном ему подразделении, и тут же его уволила – без шума, общих собраний и дебатов. Так что журналисту оказалось и делать нечего.

Разумеется, все хотят защитить «честь честных работников». Вот только делают это по-разному. Один руководитель заботится о нормальном морально-психологическом климате в коллективе, о том, чтобы воровства и нарушений трудового законодательства на предприятиях не было. А для другого главное, чтобы «сор не вышел из избы». Для этого можно и на чужой роток накинуть платок, чтобы молчал и не высывался. Вы скажете: такого у нас не бывает. Зато бывает у ваших соседей. Русская поговорка не зря говорит: «Нет дыма без огня». На наш взгляд, именно так и стоит воспринимать обращения в газету – как сигнал пожарной тревоги. Пожара, может, ещё и нет, но раз дымок появился, надо принимать меры к тушению.

Нас беспокоит то, что люди боятся сегодня говорить открыто, высказывать своё мнение, отстаивать позицию. Однажды к нам в редакцию явилась делегация с просьбой назвать фамилию человека, который не даёт работать: из-за его писанины, мол, идёт проверка за проверкой, и руководство уже в предыднфартном состоянии. Действительно, встречаются и такие личности, которые используют газету для сведения личных счётов, мстя за свои обиды. Разобраться в мотивах

Бросил анонимку в почтовый ящик и следов не оставил

А в довершение всего на анонимку прислали «опровержение», под которым подписалась весь коллектив вокзала. Оно было полно возмущения гадким поведением автора, в нём заявлялось, что «анонимка очернила наше достоинство и честь наших честных работников».

Попутно и нас упрекнули в том, что отпустили анонимку руководителям, хотя закон позволяет их не рассматривать.

Но тут вот ведь какое дело: из ста писем и звонков (мы считали послед-

посмотреть ему в глаза и сказать: «Товарищ, ты не прав!»

Разумеется, ситуации бывают разные. Однажды к нам в редакцию явилась делегация с просьбой назвать фамилию человека, который не даёт работать: из-за его писанины, мол, идёт проверка за проверкой, и руководство уже в предыднфартном состоянии. Действительно, встречаются и такие личности, которые используют газету для сведения личных счётов, мстя за свои обиды. Разобраться в мотивах

Беспокоит то, что люди боятся сегодня говорить открыто, высказывать своё мнение, отстаивать позицию. И это тоже повод для серьёзных размышлений

размышлений

ние из поступивших на нашу «горячую линию»), сорок – анонимные. Еще 13 из оставшихся попросили о конфиденциальности, опасаясь преследования за критику. Получается, больше половины. Вы считаете, зря бояться? А для чего тогда усердно искали анонимку на вокзале, сверяя почерк десятков работников? Наверное, не для того, чтобы

важающих непросто. Но фамилию автора письма мы всё же не назвали, потому что обещали сохранить её в тайне.

Хотя нежданным гостям посочувствовали. Знаем, каково это, когда заведётся в коллективе «чёрвячок» и начинает грызть нервы и репутацию. Но как подсказывает опыт, многое тут зависит от способности разрулить ситуацию. Помним, как по та-

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

Перешивали вдали от дома

ЗА РАЗЪЕЗДНОЙ ХАРАКТЕР СПЕЦИАЛИСТАМ САХАЛИНСКОЙ ДИСТАНЦИИ СВЯЗИ ПОЛОЖЕНА ДОПЛАТА



– Я работаю в Сахалинской дистанции связи. У нас на дороге началась запланированная перешивка колеи. Работы начинаются с 6 часов утра. Чтобы мне добраться до места на поезд, нужно выехать где-то в 3.50 утра. Отработать с 6 до 15 часов и на поезде вернуться домой. Итого получается 14 часов, не считая дороги от станции домой. Нам не хотят оплачивать эти часы – экономят, наверное. Приказы на работу в праздничные и выходные дни приходили задним числом только через неделю. Начальник говорит: если вас что-то не устраивает, пишите заявление и увольняйтесь. Можно ли как-то повлиять на ситуацию?

Владимир Тихомиров
(Фамилия изменена)

– По всем нарушениям, изложенным в обращении, в Сахалинской дистанции связи проведена проверка соблюдения трудового законодательства и колодоговора РЖД. Вы-

Долгие путешествия на работу «съедают» время утреннего сна – что на Сахалине, что в Пензе

яснилось, что в апреле для производства комплексной реконструкции пути на основании личных заявлений работников им был установлен двухсменный режим работы. Это отражено в табеле учёта рабочего времени. К работе в выходные дни работники привлекались на основании части 2 статьи 113 и статьи 153 ТК.

В соответствии с корпоративной системой оплаты труда филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» в связи с удалённостью объекта работ от места дислокации бригады в апреле установленна надбавка за разъездной характер работы. Её выплата произведена в мае на основании подтверждающих документов.

Пётр Маневич,
генеральный директор Центральной станции связи – филиала ОАО «РЖД»

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Премия ушла автоматически

ДАЖЕ НЕБОЛЬШОЕ ДИСЦИПЛИНАРНОЕ ВЗЫСКАНИЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОТЕРЕ ЧАСТИ ЗАРАБОТКА

На вопросы читателей «Гудка» отвечает главный правовой инспектор труда Росспрофжела Яков Купреев.

– Приказом руководителя я был привлечён к дисциплинарной ответственности (объявлено замечание), однако о лишении премии в приказе не говорилось. Несмотря на это, премия по результатам работы за месяц мне не выплачена. Правомерны ли действия работодателя?

Павел Большаков

Москва

– Круг лиц, подлежащих премированию, его показатели и условия, размеры премий предусматриваются в положении о премировании, утверждаемом работодателем с учётом мнения представительного органа работников (профсоюза).

Таким образом, если в положении о премировании содержится указание на то, что вознаграждение не полагается работнику, имеющему в учётном периоде дисциплинарное взыскание, премия вам не выплачена вполне законных оснований.

– В каких случаях работник обязан возместить затраты,

понесённые работодателем на его обучение?

Елена Бабкина

Пермь

– Эта ситуация регулируется ст. 249 Трудового кодекса. Работник должен возместить расходы при наличии следующих обязательных условий:

– он направлен на обучение работодателем;

– обучение осуществлялось за счёт средств организации, в которой он трудится;

– Есть ли особенности в заключении трудового договора сезонных работников?

Михаил Каутигин

Омск

– Да, при заключении трудового договора для выполнения сезонных работ надо иметь в виду ряд обстоятельств.

В нём должно быть указано, что человек занят на сезонных работах. Если он работает

вахтовым методом, в полевых условиях либо его работа носит

разъездной характер, это тоже должно быть отражено в числе обязательных условий.

Поскольку сезонная работа предполагает определенный период её выполнения, с такими работодателями должен быть заключён трудовой договор срочного характера, то есть на заранее установленный срок. Это требование части 1 ст. 59 ТК. Если договор на сезонную работу заключается на срок до двух месяцев, то на работника распространяются нормы ст. 45 ТК, регламентирующие труд временных работников.</

Память

Путь Командора

КОЛЛЕГИ-ЖУРНАЛИСТЫ В ШУТКУ НАЗЫВАЛИ ЮРИЯ КАЗЬМИНА «ДРУГ ЖЕЛЕЗКИ»

Китайцы говорят: не приведи судьба вам жить в эпоху перемен. Юрию Алексеевичу Казьмину, которому сегодня исполнилось бы 75 лет, выпало руководить газетой «Гудок» в эту самую эпоху – в 90-е годы.

Стоит вспомнить, как он оказался в «Гудке». Я бы сказал, что случилось это по любви. Да, по любви и уважению к железной дороге, к работающим там людям. Для него выражение «стальные артерии» было не раскожей метафорой, оно имело глубокий смысл. Он именно так и представлял себе важнейшие скрепы державы. У него в кабинете над головой висела картина – паровоз под парами. Подарок его младшего брата-художника.

Поначалу новый главный показался коллегаму чрезмерно жёстким, строгим. За глаза его называли Командором. И не случайно: воинскую службу Казьмин проходил на Северном флоте, был артиллеристом на эсминце. Отслужив, работал электромонтером, потом поступил в МГУ на исторический факультет. Литературный дар вывел его на путь журналистики. И где бы ни работал – в газете «Ленинское знамя» или в «Правде», всюду транспорт был его главной темой. Коллеги в шутку называли его «другом железки».

Помимо литературного таланта отмечалось в нём редкое качество: критиковал, и весьма жёстко, недостатки в работе, а личные отношения с «фигурантами» дела это не портило. Так было, например, с начальником Московской железной дороги Иваном Паристым, с которым сохранил добрые отношения на всю жизнь.

А вот с газетой «Правда», в которой он проработал 23 года, дороги разошлись. Вернее, разошлись позиции. Казьмина глубоко возмущала растерянность, невнятчица в словах и действиях политического руководства КПСС и страны.

Министр путей сообщения СССР Николай Конарев предложил ему возглавить «Гудок». И он с радостью согласился.

– Аварии на транспорте, как революции и прочие кризисы, и катастрофы в обществе происходят от дефектов в настроении, состоянии души граждан, – говорил Казьмин. – И если газета дорожит судьбой Отечества, значит, должна помогать эти дефекты исправлять.

Он был очень требовательным главным редактором.

– Не ленитесь умом, поднимайтесь над фактами, – говорил журналистам. – Мы не вправе забывать нашему читателю голову чепухой. «Гудок» – серьёзная транспортная газета, а движение – это жизнь и всегда реальная опасность...

Как-то он посреди разговора о текущем номере вдруг сказал: «Нельзя предавать идеалы юности!» И



Вместе с главным редактором в «Гудке» появился гигантский кот – будто из книги Михаила Булгакова

я вспомнил, как однажды ночью ещё юный Казьмин, обвязавшись верёвой, на совершенно убойной высоте начертал на стене признания в любви. Кто бы мог такое представить, глядя на солидного главного редактора? Кстати, кроме газетного дела и писания стихов

«Встречи в пути». Он хотел ещё раз побывать на магистрали, встретиться со своими героями. Не успел. Но успел придумать полосу «Клуб знаменитых капитанов», где печатались своего рода жития и приключения соотечественников, главным образом железнодорожников. С годами накопился материал на целый сборник.

Безусловно, цель всех этих литературных мероприятий – воспитание патриотических чувств и рас-

Надо вспомнить, как он оказался в «Гудке». Случилось это по любви.

Да, из любви и уважения к железной дороге и работающим на ней

увлекался он исторической литературой, любил бродить по лесам Подмосковья.

Он стремился к диалогу с читателем, к новым темам и новым формам. Опираясь на традиции «Гудка» ещё 20-х годов, когда в газете работали Ильф и Петров, Михаил Булгаков, организовал Булгаковский конкурс, лауреатами которого стали работники транспорта, журналисты и писатели. Среди них Валентин Распутин, Виктор Розов и другие.

Перу Юрия Казьмина принадлежит несколько книг о БАМе: «Себе и потомкам», «Идём сквозь тайгу» и

ширеение кругозора читателей. Словом, исправление тех самых дефектов, которые ведут к кризисам и катастрофам.

«Гудок» обрёл авторитет не только верного друга и помощника сотен тысяч железнодорожников, но и издания с активной гражданская позицией, добрыми традициями. И Юрий Казьмин был в нём одним из генераторов оптимизма и творческой энергии. Командор прошёл свой путь до конца – на сколько хватило сил.

Сергей Богатко

Ваше право

Не на тех напала

Жительнице Пензы не удалось получить компенсацию за то, что сохатый порезвился у её автомобиля

В Пензенской области суд на днях постановил, что лось, равно как и другие дикие звери, не является объектом гражданского права и за его поведение никто не может отвечать – ни лесник, ни власти. Разве что страховщики.

Иск к администрации Пензы, комитету по управлению муниципальным имуществом и региональному министерству сельского хозяйства подавала местная жительница, у которой осенью обитатель леса прилично помял мирно стоявший у магазина (в черте города) автомобиль: были повреждены бампер, багажник, двери. Независимые эксперты оценили ущерб в 78 тыс. руб. Такая сумма и вдохновила женщину на тяжбу.

Однако суд не признал лося объектом гражданского права, решив, соответственно, что власти не могут нести ответственность за поведение дикой животины. В удовлетворении иска незадачливой автовладелице было отказано, но она решила добиться компенсации во что бы то ни стало и сейчас вновь подала жалобу в вышестоящий суд.

Как считает адвокат Московской коллегии адвокатов «Князев и партнёры» Антон Лелявский, у потерпевшей практически нет шансов истребовать возмещение ущерба. «Действительно, за действия диких зверей чиновники ответственности не несут, – прокомментировал он ситуацию «Гудку». – Владелица машины могла бы апеллировать к страховщику, если бы она сбила лося во время движения: тогда ситуация можно квалифицировать как ДТП, и страховой случай был бы налицо. А так она получит возмещение, только если у неё был договор КАСКО, который предусматривает формулировку вроде «...иные повреждения, в том числе и от животных». Но с городских властей ей неустойку взывать не удастся – или это будет первый подобный случай».

Специалисты Росгосстраха советуют внимательно прочитать дого-



Лоси человеческие правила дорожного движения не указ

вор, где указаны случаи, которые в конкретной страховой компании не считаются страховыми. Кроме того, в отдельных компаниях страховой случай с участием животного или птицы может быть прописан как отдельная статья, в других будет считаться простым столкновением, в третьих – как исключение из страхового покрытия, сопровождающееся отказом в выплате возмещения.

К примеру, если транспортное средство застраховано по КАСКО и совершил наезд на животное, то убытки по машине возмещаются в обычном порядке после оформления ДТП в органах ГИБДД. Но если животное покусало или погрызло автомобиль, то выплата страхового возмещения обычно не производится, так как не подпадает под страховой риск.

Происшествия с участием диких зверей, и в частности лосей, во многих странах не редкость, хотя специальной статистики не ведётся – такие случаи попадают в общее количество ДТП. Избежать неприятностей помогут элементарные знания о повадках сохатого. Автор единственного в мире учебника по лосеводству Николай Соколов предупреждает, что с серединой августа до середины октября у этих зверей начинается гон. И в этот период они особенно опасны. При этом страх перед человеком у сохатых за-

фиксирован на генном уровне, а вот машин они не боятся и воспринимают технику как соперников, пытаясь помириться с ними силой. По-видимому, это стало причиной случая в Пензе – дело-то было как раз осенью. Кстати, лоси любят запах сигаретного дыма, резины и солярик, а зимой выходят на обочины дорог лизать соль, которой посыпают трассы.

В Западной Европе для диких животных над автобанами строят специальные широкие мостики с искусственным рельефом местности. На северо-западе Швеции, где крупная популяция лосей, ежегодно на период брачного сезона выставляется дорожный знак, где изображены два лоси в недвусмысленной позе. Озабочились проблемой и транспортники Аризоны. Они установили на высоких столбах инфракрасные камеры, информация с которых передается на компьютер. В нужный момент он включает на дорожных знаках специальный мигающий сигнал «Лось пришёл».

В России также выставляют предупреждающие знаки на дорогах, однако ДТП всё равно происходят из-за невнимательности людей: животные, как правило, внезапно появляются из леса, и у водителя нет возможности вовремя затормозить.

Елена Кудрявцева

1520 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI международный железнодорожный бизнес-форум

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM

1520 STRATEGIC PARTNERSHIP



СОЧИ SOCHI

31 мая – 2 июня May 31 – June 2

Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер
General Partner

Стратегический международный партнер
Strategic International Partner

Официальный международный партнер
Official International Partner

Генеральный IT-партнер
GeneralIT Partner

Партнер
Partner

ФУТБОЛ

Твёрдый камешек

Футболисты «Локомотива» в гостях не смогли одолеть «Рубин», но при этом сохранили первое место в турнирной таблице.

Гостевые встречи с чемпионами страны, прошлыми и нынешними, пока приносят «Локомотиву» лишь ничьи. Две недели назад «Локо» в Санкт-Петербурге завершил матч с победителем чемпионата-2010 «Зенитом» со счётом 1:1. Не смогли железнодорожники одолеть в Казани и «Рубин», выигравший «золото» перед питерцами. Впрочем, ничья на выезде с такими серьёзными соперниками – вполне приличный результат.

Откровенно говоря, шансов на победу у «Рубина» было больше. Гостей не раз выбывал голкипер Гильерме, который отлично проводит нынешний сезон. Кроме того, на последних секундах ворота «Локо» от гола спасла штанга. После перерыва ситуация на поле выравнялась, но забить ни «Локо», ни «Рубину» не удалось.

– Если судить по тому, как развивались события на поле, то «Рубин» потерял два очка, а мы приобрели одно, – признался главный тренер железнодорожников Юрий Красновян. – Действовать вторым номером у команды установки не было. Это хозяева нас заставили. У нас же не получилось выполнить план на игру. Предполагалось активнее сыграть в прессинге. Однако в средней линии были недоработки.

Впрочем, «Локомотив» сохранил за собой первое место в турнирной таблице, опережая ближайшего преследователя – «Кубань» – на одно очко. А на третье место поднялся московский «Спартак», который не так давно был последним. Подопечные Валерия Карпина, который хотя и подал в отставку с поста главного тренера, судя по всему, им всё-таки и останется, разгромили «Краснодар» – 4:0. По два гола забили Артём Даюз и Ари. Сюрприз преподнесла «Томь», которая в гостях одолела «Зенит» – 2:1. Результаты остальных матчей 10-го тура: «Тerek» – «Анжи» – 1:0, «Кубань» – «Спартак» (НЧ) – 1:1, «Ростов» – «Амкар» – 3:0, «Динамо» – «Крылья Советов» – 1:0. А завершился футбольный уик-энд финалом Кубка России, в котором встретились ЦСКА и «Алания». Победив со счётом 2:1, Кубок России в шестой раз в истории завоевали армейцы.

Роман Вишнёв

БАСКЕТБОЛ

Переплыть «Енисей»



В матчах с «Енисеем» многое будет зависеть от игры лидера «Локо» Джеремай Месси

«Локомотив-Кубань» вышел в четвертьфинал чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги и за место в четвёрке лучших команд страны будет бороться с красноярским «Енисеем». Регулярный чемпионат ПБЛ железнодорожники завершили на третьем месте, проиграв дома «Нижнему Новгороду» – 76:89. Победа в этом матче могла бы вывести «Локо» и на вторую строчку турнирной таблицы при условии, что ЦСКА, конкурирующий с краснодарцами, уступил бы «Красным Крыльям». Но и армейцы выиграли, и «Локомотив-Кубань» уступил.

Встреча для «Локо» незадалась с самого начала. Было такое ощущение, что подопечные Кястутиса Кемзуры, одолев в предыдущем матче «Химки», сочи задачу выполненной и немного расслабились. Уступив в первой четверти – 13:24, краснодарцы догнать соперника так и не смогли. И теперь будут сражаться за место в полуфинале с «Енисеем».

В этом году железнодорожники уже четыре раза встречались с красноярским клубом. Трижды – два раза в чемпионате ПБЛ и в матче за третье место в «Финале четырёх» Кубка России – сильнее был «Енисей». Многое будет зависеть от того, как сыграет лидер железнодорожников Джеремай Месси. На данный момент он находится в отличной форме. В предыдущем туре Месси был признан самым полезным его игроком. И в матче против «Нижнего Новгорода» он сыграл отлично, набрав 18 очков, он сделал 8 подборов, 3 передачи, 1 блокшот и 7 раз заставил игроков соперника сболтить на себе. Его итоговый рейтинг полезности составил 25 баллов, и он занял четвёртое место в списке самых результативных игроков тура.

Виктор Романов

Главный редактор: Александр Репетин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков, корреспондентов), Марина Волкова (региональный)

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинцева (социальной политики и писем)

Алексей Чекалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе

с ж/д администрациями стран Ближнего зарубежья), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Павел Беляков.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропекл. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репетин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зограф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков, корреспондентов), Марина Волкова (региональный)

Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов

(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинцева (социальной политики и писем)

Алексей Чекалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе

с ж/д администрациями стран Ближнего зарубежья), Павел Краминов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер вёрстки: Павел Беляков.

ДЕТИ

Бросок с Волги

В КРАСНОДАРЕ ЗАВЕРШИЛСЯ «ФИНАЛ ЧЕТЫРЕХ»
ТРАДИЦИОННОГО ТУРНИРА «ЛОКОМОТИВ – ШКОЛЬНАЯ ЛИГА»

ПОБЕДУ В СОРЕВНОВАНИЯХ ОДЕРЖАЛИ ЮНЫЕ БАСКЕТБОЛИСТЫ ИЗ ВОЛГОГРАДСКОЙ СРЕДНЕЙ ШКОЛЫ № 21. В МАТЧЕ ЗА ПЕРВОЕ МЕСТО ОНИ ПЕРЕГРАДИЛИ РЕБЯТ ИЗ ЛИЦЕЯ № 4 ГОРОДА СЛАВЯНСКА-НА-КУБАНИ – 77:62.

С каждым годом баскетбольная «Школьная лига», проводимая клубом «Локомотив-Краснодар» при поддержке ОАО «РЖД» и ведущая свою историю с 2006 года, привлекает всё больше внимания. Вот и в этом году число участников соревнований вновь увеличилось. Привлекает ребят возможность сыграть с серьёзными соперниками, и самим «засветиться» перед тренерами юношеских клубов Профессиональной баскетбольной лиги. Например, генеральный директор «Локомотива-Кубань» Андрей Ведищев не раз говорил о том, что селекционная служба его клуба внимательно следит за всеми участниками «Школьной лиги», а наиболее перспективные игроки уже получили предложение попробовать свои силы в юношеских командах «Локомотива-Кубань».

Кстати, в качестве традиционных призов победители соревнований получают и другие награды. В 2008 году команда из Черкесска получила возможность съездить на экскурсию на Кипр, где посетила гостевой матч «Локомотива» в рамках Кубка Вызова. Осенью 2009 года команда из Славянска-на-Кубани отправилась в Польшу на чемпионат Европы по баскетболу – там ребята смогли увидеть три матча группового турнира. Осенью 2010 года школьная команда из Краснодара посетила пять матчей сборной России на чемпионате мира в Турции. И в этом году победители тоже получили суперприз. Но об этом чуть позже.

Пока же стоит отметить, что успех в играх «Школьной лиги» стал всё чаще приходить к командам, которые прежде звёзд с неба не хватали. Например, баскетболисты из гимназии № 5 чеченского города Урус-Мартана выиграли региональный турнир в Северо-Кавказском федеральном округе. В середине апреля они одолели соперников из Невинномысска и не только стали чемпионами Северо-Кавказского федерального округа, но и получили право сыграть в «Финале четырёх». В матче за бронзовые награды баскетболисты из Нальчика сумели реабилитироваться за крупное поражение в полуфинале. Они одолели ребят из Урус-Мартана и заняли третье место. Финал же, как и положено, получился



Ребята из Волгограда взяли в свои руки главный приз «Школьной лиги»

Сначала в спортивном комплексе «Груд» состоялись полуфинальные матчи турнира. Ребята из Волгограда разгромили команду из Нальчика, чьи игроки, судя по всему, не выдержали напряжения и «перегорели» ещё до игры, итоговый счёт которой – 119:48 в пользу волгоградцев. В другом полуфинальном матче, где встречались баскетболисты Урус-Мартана и Славянска-на-Кубани, игра

клуба «Локомотив-Кубань» Андрей Ведищев. После приветствий и напутственных речей, адресованных участникам, началась игра.

В матче за бронзовые награды баскетболисты из Нальчика сумели реабилитироваться за крупное поражение в полуфинале. Они одолели ребят из Урус-Мартана и заняли третье место. Финал же, как и положено, получился

реальный и значимый турнир для нашего региона, – рассказал Андрей Ведищев. – Важно и то, что в этом году мы провели соревнования уже в двух федеральных округах. Пять лет назад, когда мы только думали об организации этого проекта, были, конечно, опасения по поводу того, справимся ли мы с задачами, которые поставили перед собой. Уж больно велики масштабы соревнований, а значит, велика и ответственность. Сегодня же, когда в турнире принимают участие уже больше 150 тысяч ребят и более 4 тысяч школ, мы понимаем, что опасения были напрасны. Играть в «Школьной лиге» стало престижно. Поэтому я думаю, что в перспективе не исключено, что уже в следующем году при поддержке Российской Федерации баскетбол мы сможем проводить и общероссийские финалы турнира. Хочу также выразить огромную благодарность ОАО «Российские железные дороги» за то, что оно находит возможность даже во время не самой лучшей экономической ситуации продолжать развивать детский и юношеский спорт, и в частности наш турнир».

Виктор Романов

Фото автора

была упорная, и победа кубанцам досталась с трудом – 68:62. Но главные события «Финала четырёх» развернулись уже на следующий день.

Встречи за первое и третье места прошли во Дворце спорта «Олимп», а предварила их торжественная церемония открытия. В ней приняли участие начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин, старший советник президента ОАО «РЖД» Борис Лапидус, исполнительный директор общества «Локомотив» Андрей Быков, генеральный директор

захватывающим и держал зрителей в напряжении до самого конца встречи. Чуть сильнее в итоге оказалась команда Волгограда.

Радости чемпионов не было предела. Оно и понятно, ведь вместе с кубком и медалями они получили тот самый суперприз – поездку в Литву на чемпионат Европы – 2011.

Были вручены и индивидуальные награды. Лучшим игроком «Финала четырёх» специальное жюри признало Алексея Костяева из Волгограда.

«Школьная лига» – это действительно очень инте-

ресный и значимый турнир для нашего региона, – рассказал Андрей Ведищев. – Важно и то, что в этом году мы провели соревнования уже в двух федеральных округах. Пять лет назад, когда мы только думали об организации этого проекта, были, конечно, опасения по поводу того, справимся ли мы с задачами, которые поставили перед собой. Уж больно велики масштабы соревнований, а значит, велика и ответственность. Сегодня же, когда в турнире принимают участие уже больше 150 тысяч ребят и более 4 тысяч школ, мы понимаем, что опасения были напрасны. Играть в «Школьной лиге» стало престижно. Поэтому я думаю, что в перспективе не исключено, что уже в следующем году при поддержке Российской Федерации мы сможем проводить и общероссийские финалы турнира. Хочу также выразить огромную благодарность ОАО «Российские железные дороги» за то, что оно находит возможность даже во время не самой лучшей экономической ситуации продолжать развивать детский и юношеский спорт, и в частности наш турнир».

Виктор Романов

Фото автора

затемство

Время подписания по трафику: 19.15

Цена свободная

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

Выход в свет: 24 мая 2011 года

Номер: 86 (24806) Тираж: 152758 экз.

Время распространения по трафику: 19.15

Подписано в печать: 19.35

Материалы: Итальян Гаврилов. Тел.: (495) 624-58-53. Welcome@gudok.ru

Материалы: Итальян Гаврилов. Тел.: (495) 624-58-53. Welcome@gudok.ru

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

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

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

Адрес издательства: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 10