

Переход Украины на зимнее время потребовал корректировки расписания движения поездов

Списки в кадровый резерв будут формироваться по-новому, а специалист сможет предложить свою кандидатуру

Что заставляет подростков лезть на крышу электрички: нехватка адреналина или самоутверждение?

Аркадий Райкин оставил ярчайший след в памяти людей. Сегодня – 100 лет со дня его рождения

24 октября 2011 года **WWW.GUDOK.RU**
понедельник **WWW.GUDOK.INFO**
№ 193 (24913) **E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU**



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря **151570**
газета 1917 года экземпляров

От редакции

Новый ключ к старым гайкам

Скажем, направил диспетчер партию вагонов на пути, уже забитые до отказа. Хотел как лучше, но тем самым дал начало дальнейшим простоям. А для выявления того, кто принял такое неэффективное решение, требуется немало времени. Надо запросить данные, проверить их достоверность. Другой пример: не подошёл вовремя на сортировку маневровый локомотив, хотя по документам числилось, что он в рабочем состоянии. Иногда, если при выполнении операции в одну цепочку включён персонал разных служб, между людьми возникает круговая порука, чтобы улучшить общий результат и не потерять премию. Чтобы таких ситуаций было как можно меньше, в ОАО «РЖД» активнее внедряют автоматизированные системы, в частности электронный документооборот. Сейчас в компании около 50 тыс. пользователей, которые имеют цифровую подпись. Особенность такого визирования в том, что у документа появляется не просто именная подпись, но и фиксируется время его создания. И все поправки заносятся в базу данных. Иными словами, документ нельзя подписать задним числом, как это иногда делается, скажем, на станциях, чтобы лишний раз не выходить на линию для составления документов. Планируется, что за год в аппарате управления и на дорогах будет циркулировать порядка 280 млн электронных документов, которые должны охватить все ключевые производственные и финансовые операции. Предполагается и внедрение карманных компьютеров, которые будут не только собирать данные о работах, но и фиксировать время их выполнения. Такой эксперимент уже проводится на одной из дорог среди электромонтёров. Там каждый шаг человека, сделанный не по регламенту, становится поводом для наказания. Поэтому внедрение инноваций, с точки зрения рядовых работников, в первую очередь преследует цель лишить их премии. С одной стороны, конечно, необходимо работать качественно. И, как показывает практика, надзор нужен. Но от электронной подписи, компьютеризации и автоматизации ждут ещё и облегчения в работе: новая техника должна помогать менять технологии принятия решений, подсказывать оптимальные цепочки действий. Иными словами, если инновации не меняют технологии, а только фиксируют ошибки, то это всё равно что новым ключом закручивать старые гайки. Крепче не прижать. А вот сорвать старую резьбу – легко.

Цифра дня

2500

руководителей и специалистов ОАО «РЖД» пройдут в 2012 году обучение по программе «Менеджмент безопасности движения».

Блиц

Прогрессивная экспозиция

Передвижной выставочно-лекционный комплекс завершил свой первый рейс



ФОТО: ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Юрий Митрохин, первый заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД»

– Юрий Васильевич, наша газета уже рассказывала читателям о передвижном выставочно-лекционном комплексе. На днях он вернулся из первой поездки по сети. Каковы успехи? – В ходе недавней встречи старшего вице-президента

ОАО «РЖД» Валентина Гапановича с создателями, организаторами и работниками ПВЛК этому масштабному проекту была дана высокая оценка. Он призван стимулировать интерес населения, в том числе молодёжи, к освоению знаний технической и научной направленности. Поезд доставил информацию о новых достижениях науки и отрасли в самые отдалённые уголки нашей огромной страны. – Сколько человек посетило ПВЛК? – Инновационный поезд проледелов из Москвы до Дальнего Востока и обратно по 15 железным дорогам и сделал 48 остановок, как в крупных городах, так и на небольших станциях. За это время его посетили около 50 тысяч человек. – Был ли наработан какой-то новый опыт распространения научно-технической информации?

– На протяжении всего пути бригада квалифицированных сотрудников и профессиональных лекторов обеспечивала работу поезда на высоком современном уровне, детально раскрывая суть каждого предмета или темы, будь то исторические экспонаты, инновационные технологии, модели подвижного состава и путейей техники, макеты инфраструктуры и сооружений, действующие тренажёры. К инновациям можно отнести и тот факт, что экскурсоводами на ПВЛК работали проводники. Для этого был проведён специальный отбор способных сотрудников, которые, кроме своей основной деятельности, могут проводить экскурсионную работу. Таким образом, появилась новая профессия – проводник-лектор. БЕСЕДОВАЛА АЛЬБИНА БУЛАТОВА

РЕШЕНИЕ

Меньше и лучше

Нормальную работу в Кузбассе обеспечит сокращение числа операторов



ФОТО: РУСЛАН КАКАВОВ

До 1 декабря 2011 года Западно-Сибирская дорога заключит с 11 операторами подвижного состава и с крупнейшими угольными компаниями соглашение, гарантирующее вывоз груза из региона.

Соответствующий протокол о намерении подписан в минувшую пятницу на совещании в администрации Кемеровской области. Небольшим компаниям-операторам, которых в Кузбассе насчитывается свыше 200, первый заместитель начальника дороги Александр Бородач предложил объединиться под эгидой 11 крупных, которые имеют соглашение с грузовладельцами. «Это могут быть сдача полувагонов в аренду или другие методы, но это будет решение возникшей проблемы вывоза угля из Кузбасса», – считает Александр Бородач. Этот механизм должен быть отработан до 20 ноября. Чтобы наладить ритмичность работы, до 15 ноября дорога намерена согласовать с ОАО «РЖД» право отказывать в допуске собственникам порожних полувагонов, не

Небольшим операторам предложили объединяться с крупными владельцами парка

имеющим соглашений с грузоотправителями Кузбасса и согласованных заявок на перевозку грузов. Ранее президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин говорил, что если операторы сами не придут к решению этой проблемы, то он соответствующую телеграмму подпишет. Первый заместитель главы областной администрации Валентин Мазикин сообщил, что благодаря общим усилиям удалось обеспечить текущую погрузку угля, однако теперь стоит задача разгрузить склады. Для этого в первую очередь нужно обеспечить управляемость перевозок. На недавнем совещании в Красноярске, посвящённом проблеме вывоза грузов, все участники рынка поддержали предложение РЖД о необходимости управления консолидированным парком. В операторской компании ООО «Транснабком» утверждают, что вопрос о запрете на въезд в Кузбасс нужно хорошо продумать. «Не всегда отсутствие заявки – вина участника, потому что бывает так, что она просто просрочена на несколько дней из-за того, что на станциях не нам отдают предпочтение, – говорят в компании. – К примеру, мы предоставили вагоны в срок, но ставят под погрузку вагоны более крупного оператора только потому, что у него состав больше нашего маршрута на 10–15 вагонов. Пока грузоотправители и железнодорожники входят в наше положение, но, если положение о заявке будет жёстко зафиксировано, нам могут запретить работать». По словам начальника ТЦФТО Западно-Сибирской дороги Игоря Сарычева, объединение мелких частных с крупными операторами станет наиболее верным шагом в разрешении проблемы вывоза угля из Кузбасса, поскольку вагоны будут подаваться на фронты погрузки организованно и их оборот ускорится. ИГНАТ ВЬЮГИН

«Не всегда отсутствие заявки – вина участника, потому что бывает так, что она просто просрочена на несколько дней из-за того, что на станциях не нам отдают предпочтение, – говорят в компании. – К примеру, мы предоставили вагоны в срок, но ставят под погрузку вагоны более крупного оператора только потому, что у него состав больше нашего маршрута на 10–15 вагонов. Пока грузоотправители и железнодорожники входят в наше положение, но, если положение о заявке будет жёстко зафиксировано, нам могут запретить работать». По словам начальника ТЦФТО Западно-Сибирской дороги Игоря Сарычева, объединение мелких частных с крупными операторами станет наиболее верным шагом в разрешении проблемы вывоза угля из Кузбасса, поскольку вагоны будут подаваться на фронты погрузки организованно и их оборот ускорится.

ПЕРСПЕКТИВА

Оператор станет инвестором

ВГК привезёт в Россию немецкие технологии

ОАО «ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» (ОАО «ВГК») и германская компания Knorr-Bremse подписали меморандум о взаимопонимании, подтверждающий их намерения создать совместное предприятие (СП) по производству тормозного оборудования для подвижного состава.

Согласно документу в рамках СП будут организованы инженерный и сервисные центры. Планируется, что предприятие возьмёт на себя весь цикл создания нового продукта – от производства до реализации и последующего сервисного обслуживания. «Мы рассчитываем, что подписанный меморандум станет началом плодотворного сотрудничества нашей компании и одного из передовых производителей тормозного оборудования в мире, – отметил генеральный директор ОАО «ВГК» Виталий Евдокименко. – Оборудование



ФОТО: ТАРАС ТОРКАНОВ

Тормозные системы станут отдельным проектом ВГК

грузовых вагонов современными тормозными системами позволит существенно сократить затраты операторов на ремонт и обслуживание подвижного состава и, соответственно, уменьшить тарифную нагрузку на потребителей услуг».

Генеральный директор ФГУП «НВЦ «Вагоны» Юрий Борошенко считает, что продукция создаваемого СП ОАО «ВГК» и Knorr-Bremse потребует пройти определённый период адаптации к российским условиям эксплуатации и получить

В досье

Компания Knorr-Bremse – крупнейший поставщик тормозных систем и систем управления для коммерческого транспорта.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Таможенные скидки

Межгосударственный совет ЕврАзЭС одобрил повышенные планки беспошлинного провоза товаров воздушным транспортом. Таким образом, высший орган Таможенного союза постановил, что теперь через границы стран – участниц союза можно беспошлинно по воздуху провозить товары на сумму 10 тыс. евро. Норма будет действовать только для авиарейсов, для остальных видов транспорта нормы по провозу товаров останутся прежними. На сегодняшний день пошлиной облагаются товары, общая стоимость которых превышает 1500 евро, а общий вес – 50 кг. Размер пошлины составляет 30% от стоимости (но не менее 4 евро за килограмм). Поправки вступят для России в силу после того, как их подпишет президент Дмитрий Медведев.

Другая марка

В будущем для алкогольной продукции может появиться новая спецмарка. Президент Союза виноградарей и виноделов России Леонид Попович на годовом собрании союза в Абрау-Дюрсо сообщил, что новые марки разрабатывает Росалкогольрегулирование, и продемонстрировал несколько изображений с возможными вариантами расположения марки, в частности на горлышке бутылки.

Туристов нет

В турецкой провинции Ван вчера произошло землетрясение магнитудой 7,6 балла, толчки ощущались и в Армении. Представитель Ростуризма Олег Мосеев сообщил, что российские туристы от стихии не пострадали.

Служебный список

Министерство иностранных дел сообщило об утверждении списка американских граждан, которым будет запрещён въезд в Россию. Список станет ответом на решение Госдепартамента США ввести визовые ограничения для российских должностных лиц. Документ был готов давно, но несколько месяцев российская сторона пыталась решить конфликт дипломатическим путём. В списке – высокопоставленные чиновники, говорится в официальном сообщении МИД, но имена не будут преданы огласке: документ останется «для служебного пользования».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

соответствующие сертификаты и свидетельства. «Нормативные и эксплуатационные требования к тормозному оборудованию для подвижного состава в России и странах ЕС имеют ряд существенных отличий, включая даже такой базовый параметр его работы, как создаваемое тормозящее давление на колесо, – рассказал он. – Различия вполне объяснимы. Как из-за разных эксплуатационных (в том числе климатических) условий в России и ЕС, так и по причине долговременного изолированного развития наших конструкторских и производственных школ. Поэтому, хотя Knorr-Bremse является одним из признанных в мире лидеров по производству тормозного оборудования, простым переносом своих технологий и методики работы немецкой компании не обойтись». ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

ФОТОФАКТ



В Санкт-Петербурге 20 октября был доставлен Честной Пояс Пресвятой Богородицы. В Новодевичий монастырь, при котором похоронены великие железнодорожники, его привезли председатель попечительского совета Фонда апостола Андрея Первозванного глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин и губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко. Пределы Греции за всю историю пребывания Пояса в Ватопедском монастыре на Афоне святыня покинула впервые. Обычно раз в год ковчег с Поясом по просьбам верующих доставляют в тот или иной греческий город, но не вывозят за пределы страны. Для России было сделано исключение. Доступ женщинам на гору Афон закрыт. А между тем одна из наиболее почитаемых православных святынь помогает избавиться от бесплодия, благополучно выносить и родить ребёнка. Теперь у многих россиян, мечтающих о детях, появилась редкая возможность испытать на себе действие святыни. И в тот день, когда Пояс Богородицы должен был прибыть в Петербург, от храма Казанской иконы Божией Матери Воскресенского Новодевичьего монастыря растянулась очередь длиной несколько сот метров. Люди хотели поклониться святыне. Пояс Пресвятой Девы Марии – сохранившаяся реликвия земной жизни Богородицы. Согласно преданию, он был соткан из верблюжьей шерсти Самой Девой и отдан апостолу Фоме. Пояс Богородицы покрывает в 12 городах страны. В частности, планируется, что после Петербурга святыня будет отправлена в Екатеринбург, где также пройдёт четыре дня.

ФОТО: ПАВЕЛ НОВИКОВ

ЧП

Диверсия в Дагестане

В минувшую субботу около половины восьмого вечера вблизи посёлка Манас был подорван грузовой поезд. Это уже шестой подрыв полотна с начала года на полигоне Махачкалинского регио-на. Диверсия произведена в Карабудах-кентском районе республики на 2321-м км перегона Манас – Ачи. В результате теракта повреждения получил локомотив, разру-шено несколько шпал и около двух метров рельсов. Жертв и пострадавших нет. Восстановительные работы на месте происшествия начались с наступлением светлого времени суток после осмотра окружающей территории специалистами-взрывотехниками. В воскресенье около 10 часов утра движение на участке было восстановлено. По факту подрыва возбуж-дено уголовное дело.

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

Соседи

Путаница времени

Продажа билетов на Украину отправлением с 3 декабря приостановлена



ФОТО: АННА КОЗЛОВА

ОАО «Федеральная пассажир-ская компания» приостанав-ливает продажу билетов на поезда дальнего следования, которые будут курсировать между Россией и Украиной начиная с 3 декабря текущего года. Такое решение было принято в связи с неожидан-ным переходом Украины на зимнее время и требующейся корректировкой расписа-ния.

Как сообщили «Гудку» в ОАО «ФПК», новое решение Верхов-ной рады привело к тому, что придётся разрабатывать новый график движения поездов. При этом продажи билетов будут приостановлены на все поезда, курсирующие в сообщении с Украиной, а также следующие транзитом через её территорию (в том числе международные). В ОАО «ФПК» отметили, что в период с 31 октября по 3 декабря движение пассажирских поездов будет происходить согласно рас-

Когда на Украине разберутся со временем, продажа билетов возобновится

писанию, разработанному ранее. В связи с этим поезда при пересе-чении границы с Украиной будут прибывать на российские стан-ции на час позже. В то же время поезда, следующие на Украину, будут прибывать на границу на один час раньше. Всё это приве-дёт к тому, что одни пассажиры будут опаздывать, а другим при-дётся ждать.

Чтобы не создавать пассажи-рам неудобств и создать более комфортные условия поездки, ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» ак-тивно работают над решением этого вопроса.

«В настоящее время изуча-ется возможность проводки поездов по диспетчерскому расписанию, однако риски опозданий (в сторону России) и ожидания на границе (в сто-рону Украины), к сожалению, сохраняются», – отметили в ОАО «ФПК».

Чтобы у пассажиров была возможность заблаговременно приобретать билеты на поезда дальнего следования (за 45 су-ток во внутреннем сообщении и за 60 суток в междунаро-дном), ОАО «РЖД» в сотрудни-честве с железнодорожными администрациями стран СНГ, Балтии, Европы и Азии за-благовременно разработало графики движения поездов на период смены расписаний и перехода на зимнее и летнее время.

Из-за того, что власти Укра-ины вновь решили перейти на зимнее время, ФПК была вынуждена также ограничить до 30 суток сроки предвари-тельной продажи билетов на поезда дальнего следования, отправляющиеся с начальных станций 30 октября, что доста-вит неудобства пассажирам.

Марьяна Балашкина

Объект

Вековая гарантия

Минимум 100 лет прослужит обновлённый мост через Зею

На Забайкальской дороге (7817-й км Транссиба) реконструирован железнодорожный мост.

Длина десятипролётного соору-жения – 1198 м. Это самый протяжённый мост на Забай-кальской дороге. По нему круг-лосуточно следуют грузовые и пассажирские поезда с Даль-него Востока на запад. – Мост наведён в 1914 году и давно нуждался в обновле-нии. На опорах появились трещины. Да и со временем поезда не становились легче – совсем напротив, – говорит заместитель начальника от-дела инженерных сооружений Дирекции инфраструктуры За-байкальской дороги Михаил Калашников. Теперь мост уверенно вы-держит поезда-тяжеловесы.

– Отремонтированы семь из девяти опор. Бурили от-верстия и заливали в кладку особый цементный раствор. Обновлена и подводная их часть. Делали ограждение, выбирали грунт, откачивали воду, одевали фундамент в «рубашки» из арматуры и за-

поездов или дождь не попадут на металл. В целом строители дают сооружению вековую га-рантию.

Поезда быстрее пойдут по обновлённому мосту. Раньше скорость снижали дефекты. А сейчас мостоиспытательная станция их не обнаружила.

В целом строители дают сооружению вековую гарантию

ливали бетоном, – объясняет Михаил Калашников. Строители заменили все пролёты. Чтобы сменить са-мую большую, 800-тонную 127-метровую ферму, делали 90-часовое «окно». Мостовое полотно теперь безбалластное. Что также уве-личит срок службы сооруже-ния – отходы из проходящих

Специалисты подтвердили: объект «вылечен» полностью. На реконструкцию затра-чено более 3 млрд руб. А в 2013 году запланировано по-добное обновление и сосед-него, чётного моста-близнеца через Зею.

Сергей Донцов, сов. корр. «Гудка» Чита

Перевозки

Азия вошла во вкус

Дальневосточная рыба всё больше уходит на экспорт – промысловики не хотят сбывать улов отечественным оптовикам за бесценок

На Дальневосточной дороге снизи-лась погрузка рыбы. Несмотря на то что с начала года общий показатель погрузки рыбы превышает прошлогод-ние данные, октябрь пока остаётся в минусе.

За 19 дней этого месяца в рефсекциях и вагонах-термосах со станций Дальнево-сточной отправлено чуть более 21 тыс. тонн рыбной продукции. К уровню анало-гичного периода прошлого года погружено лишь 78%. «Погрузка оживилась только в последние дни, практически большую часть месяца наблюдался застой. Хотя склады рыбных портов переполнены, а изотермического подвижного состава на полигоне дороге достаточно для вывоза рыбы», – сказали в Дальневосточном ТЦФТО. Главную причину там видят в отсутствии долгосрочных договоров на поставки мо-репродуктов в западные регионы России между ключевыми участниками бизнеса. В итоге промысловики не хотят продавать

улов за цену, предлагаемую оптовиками, считая её крайне низкой. В то же время продолжается рост экс-порта дальневосточных морских биоре-сурсов. По данным Приморской краевой статистической службы, в январе – сентя-бре организациями Приморья экспорти-ровано более чем на \$0,5 млрд. По срав-нению с девятью месяцами 2010 года это почти на 5% выше. В натуральном выра-жении за границу отправлено 364,6 тыс. тонн – на 8,7% больше прошлогоднего результата. «Рыба и морепродукты в январе – сентя-бре экспортировались в 15 стран дальнего зарубежья и стран Содружества. Наболь-шие стоимостные объёмы экспорта при-ходятся на Республику Корея – \$163,2 млн (31%), Китай – \$153,5 млн (29%), Японию – \$59 млн (11%) и Панаму – \$43 млн (8%)», – сообщили в Приморскстате. За рубеж уходит в основном рыба-сырец, причём часто она возвращается в Россию уже в переработанном виде. Согласно статистике 65% от стоимостного объёма

экспорта – это свежая и мороженная рыба. Для сравнения: только 5% приходится на поставки рыбного филе. «Необходимо понимать, что переработка рыбы даёт стране добавочную стоимость. А это будущее прибрежных посёлков, раз-витие сопутствующей инфраструктуры, в том числе логистической», – отметил за-меститель начальника отдела маркетинга ТЦФТО Александр Редько. Но без мер господдержки отрасли не обойтись. «Наполнение внутреннего рынка качественной и доступной белковой про-дукцией – по сути государственная задача. Здесь должны быть действенные меры, как это было с зерном, госзакупки, установле-ние стабильных ценовых коридоров», – рассуждают в ТЦФТО. Не исключено, что это отразилось бы и на потребительских ценах. Только в При-морском крае с начала года рыбная про-дукция подорожала с 5,1 до 13,5%. Павел Усов, сов. корр. «Гудка» Хабаровск

Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок» 8-800-555-0262 звонки на номер являются бесплатными для абонентов 8-499-262-9471 звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам) Услуга доступна круглосуточно. Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

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

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

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

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

ПРОЕКТ

Шанс для развития

ЕВРОПА ИНВЕСТИРУЕТ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ



ЕС ПРОДОЛЖАЕТ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ СКОРОСТНЫХ ПРОЕКТОВ

Европейский союз выделяет 50 млн евро из своих фондов на развитие транспорта, телекоммуникаций и энергетической инфраструктуры.

Эти средства выделены на 7 лет и будут направлены на развитие скоростных железных дорог в Европе. Старт всех проектов намечен на 2014 год.

В частности, на транспортные нужды до 2020 года будет направлено 32 млн евро. По словам комиссара ЕС по транспорту Сийма Калласа, эти средства пойдут на создание в 37 европейских городах железнодорожного сообщения от аэропорта в центр города. Кроме того, средства частично пойдут на строительство 15 тыс. км скоростных линий. Один из проектов предполагает строительство транспальпийской железной дороги, которая должна соединить французский Лион с итальянским Турином.

Европейская комиссия также поддержала план испанского министерства публичных работ по созданию сети основных мультимодальных коридоров, проходящих по территории страны: Средиземноморского, Центрального, Бискайско-Средиземноморского и Атлантического-Средиземноморского. Испанское правительство планирует инвестировать в этот проект 49,8 млн евро с 2014 по 2020 год. Предполагается, что Испания решит проблему совместимости своей железнодорожной колеи (1668 мм) с европейской колеёй (1435 мм). Также в рамках этого проекта планируется стимулировать перевод основных грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Руководитель центра промышленности и инвестиций Института мировой экономики и международных отношений Владимир Кондратьев отметил, что в непростой экономической ситуации, в которой пребывает Европа, и в частности Испания, инвестиции в инфраструктуру оправданны.

Денис Виксне

Восточно-Сибирская

Цех на вырост

УВЕЛИЧИВАЮЩИЙСЯ ГРУЗОПОТОК ПО ТРАНССИБУ ОБСЛУЖАТ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО

На станции Слюдянка Улан-Удэнского региона Восточно-Сибирской дороги завершено строительство нового цеха эксплуатации оборотного локомотивного депо.

На возведение трёхэтажного корпуса строителям СМТ-14 ОАО «Росжелдорстрой» потребовалось чуть более года.

В новом цехе эксплуатации будет просторно и комфортно всем работникам депо. На первых двух этажах здания общей площадью почти 4000 кв. м размещены уютная комната ожидания локомотивных бригад, комнаты приёма пищи, кабинеты предрейсового инструктажа, медосмотра, отдел расшивки скоростемерных лент, другие технологически связанные между собой помещения, а также конференц-зал.

Нашлось место и реабилитационным помещениям, в частности кабинету разгрузки и мобилизации с комплексом диагностических и коррекционных процедур.

«Нет никакого сравнения с тем, что имели и что получили сейчас. Площадь цеха вдвое больше старого. Кардинально улучшились условия труда работников депо. В старом здании, например, более 10 машинистов-инструкторов ютились в одной комнате, а если заходили два-три машиниста, то становилось тесно и шумно. А сейчас на два-три инструктора будет приходиться по кабинету со своими телефонами», – говорит начальник депо Максим Воротилкин.

В новые помещения, и прежде всего в технические классы, в ближайшие дни будут установлены самое современное оборудование и тренажёры, что позволит на более высоком уровне обучать машинистов и их помощников, других специалистов.



И ГРУЗОВЫЕ, И ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ДОЛЖНЫ БЕЗ ПРОБЛЕМ ПРОХОДИТЬ СТАНЦИЮ СЛЮДЯНКА

Как отметил вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин, строительство нового цеха обошлось компании почти в 250 млн руб. Но главное – удалось реально улучшить условия труда локомотивщиков на одном из самых грузонапряжённых участков Транссиба.

«А это и есть одна из главных задач компании. В локомотивном хозяйстве существует целая программа создания таких цехов, а точнее – комплексов, ведь к этому цеху эксплуатации со временем добавятся дом отдыха локомотивных бригад и центр реабилитации», – отметил вице-президент.

Кроме того, как сообщил начальник Восточно-Сибирской дороги Анатолий Краснощёк, новый цех построен с учётом дальнейшего роста перевозок.

– Сейчас здесь трудятся около 600 человек. Но объём работ постоянно растёт, у нас появится возможность создать ещё бо-

лее сотни рабочих мест для машинистов и их помощников. Тем более что с 1 ноября депо из оборотного переводится в разряд основного.

Довольны появлением на своей территории ещё одного нового объекта и местные власти. Мэр Слюдянского района Андрей Должиков отметил, что не только железнодорожники, но и в целом муниципальное образование получило очередной прекрасный подарок.

«Рад, что в это непростое время у нас есть такой надёжный партнёр, как Восточно-Сибирская дорога. Слюдянка с каждым годом становится краше благодаря вложениям железнодорожников», – сказал Андрей Должиков.

Как отметил Алексей Воротилкин, не за горами и следующие новоселья. Подобные объекты вскоре появятся на Северной, Куйбышевской, Приволжской дорогах.

СЕРГЕЙ КЕЗ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ИРКУТСК

Безопасность

В точном диапазоне

СИСТЕМА НАБЛЮДЕНИЯ СВЕДЁТ К МИНИМУМУ ВЕРОЯТНОСТЬ ТЕРАКТОВ



ФОТО: ТАБЛЕИ МОСКВА

На Октябрьской дороге начал работать первый ситуационный центр безопасности.

На протяжении 200 км главного хода ОЖД установлено несколько сотен видеокамер. Информация с них стекается в три опорных пункта на станциях Вялка, Заозерье и Торбино. На последней также расположен ситуационный центр – здесь в зависимости от увиденного принимают оперативные решения.

– Оборудование, конечно, самое современное, – рассказал «Гудку» заместитель начальника ОЖД по безопасности и режиму Николай Клюквин. – Качество картинки, передаваемой с камер наблюдения, очень велико. Оператор на экране может заметить даже лежащий на путях мобильный телефон.

Но дело не только в зоркости и внимательности оператора. Если человек задержался на пути более чем на 30 секунд, то камера это фиксирует и подаёт сигнал тревоги. Тогда на место тут же отправляется патруль ведомственной охраны. За каждой парой охранников закреплён участок в 7,5 км. Контроль не прекращается и в тёмное время суток – ночью полотно скани-

руют тепловизоры, установленные через каждые 700 м.

До ввода в эксплуатацию система безопасности несколько месяцев работала в тестовом режиме. «В сутки камера срабатывала до двухсот раз, – говорит постовой опорного пункта Торбино Игорь Васильев. – Грибники или рыбаки ходят по путям. Детей много,

Грибники ходят по путям. Детей много. Очень много лисиц. А один раз видели даже медведя

тут озеро, они постоянно ходят купаться. Бывает, что подростки кладут на рельсы посторонние предметы. Очень много лисиц. А один раз видели даже медведя».

Постовой ситуационного центра Елена Маежева вспомнила, как нетрезвый гражданин стоял на мосту и отдавал честь проходящим поездам.

«Уже через несколько минут по нашему сигналу охранники его вывели», – сказала она. Впрочем, по её словам, охранники требуются не всегда – на детей отпугивающе действует громкая связь, по которой

оператор опорного пункта делает им замечание.

Примечательно, что на участке уже прекратились хищения деталей, несмотря на то что официально ситуационный центр только лишь начал действовать. Несознательные граждане видели, как монтировали камеры наблюдения, и уже не рискуют отвинчивать гайки и ломать устройства СЦБ в поисках цветного металла.

Предполагается, что до конца текущего

года камеры будут установлены на участке от Санкт-Петербурга до Твери. А в конце следующего будет сдан участок от Твери до Москвы.

В 2013 году аналогичная система безопасности появится на участке Санкт-Петербург – Бутовская.

В итоге система технических средств охраны Октябрьской дороги будет включать в себя 39 опорных пунктов и шесть ситуационных центров.

ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА, СОБ. КОРР. «ГУДКА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СЕРВИС

Со своим буфетом

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНА ЗАСТАВИЛО ЗАДУМАТЬСЯ ОБ УСЛУГАХ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

С НОЯБРЯ В СОСТАВЕ ФИРМЕННЫХ ПОЕЗДОВ МОСКВА – ВОРОНЕЖ БУДУТ ХОДИТЬ ВАГОНЫ КЛАССА ЛЮКС.

В каждом из четырёх купе супервагона есть диван, трансформирующийся в полутораспальную кровать. Кроме того, есть верхнее спальное место, столик, шкаф для одежды, биотуалет, душ, кондиционер и телевизор с видеопроектором. Сохранность вещей пассажиров обеспечена электронным замком. Помимо купе, в вагоне-люксе есть собственный буфет.

В купе могут ехать двое взрослых и один ребёнок, но выкупить его можно только целиком. Оформляется один проездной билет, где указаны данные всех пассажиров купе. Стоимость проезда в люксе от Москвы до Воронежа составит 11,7 тыс. руб., однако при покупке билетов «туда» и «обратно» установлен понижающий коэффициент – цена в оба конца составит 19,9 тыс. руб.

Во время поездки в столицу в подобном вагоне комфорт оценит губернатор Воронежской области Алексей Гордеев. Тогда он выразил сожаление, что в составе фирменного поезда Воронеж – Москва такие вагоны отсутствуют.



ФОТО: ТАБЛЕИ МОСКВА

В нынешнем году фирменные поезда позволят воронежцам прокатиться до Москвы с особым комфортом

Исследования маркетинговой службы ОАО «ФПК» подтвердили необходимость использования вагона-люкса на маршруте Воронеж – Москва. В оба состава фирменного поезда решено включить по одному такому вагону.

«Экономика Воронежской области развивается стремительно, в регион идут инвестиции, в том числе из-за рубежа. Наличие в составе фирменного поезда вагона высокого класса удобно для бизнесменов и государственных деятелей, – подчёркивает руководитель Юго-Восточного филиала ОАО «Федеральная

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Международное признание

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин награждён грамотой Содружества Независимых Государств за плодотворную работу на должности председателя Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Эта награда вручалась всего несколько раз за 20-летнюю историю Содружества.

Популярность «Спутника» растёт

В поездах повышенной комфортности за девять месяцев 2011 года Московская дорога перевезла почти 10 млн человек. По сравнению с прошлыми годами число пассажиров, перевезённых электропоездами «Спутник», увеличилось на 953 тыс. человек. Наибольшей популярностью пользовался скоростной маршрут на участке Москва – Железнодорожный. Здесь количество перевезённых пассажиров по сравнению с уровнем прошлого года увеличилось на 44% и составило более 2 млн человек.

Проехал на красный

В Западной Грузии в ночь на воскресенье столкнулись два грузовых поезда. Два локомотива и несколько вагонов сошли с рельсов и перевернулись. Пострадали три человека. Инцидент произошёл в районе станции Натанеби.

По предварительным данным, ЧП произошло из-за невнимательности одного из машинистов, который проехал на красный свет. Движение на участке, где произошла авария, восстановлено. Предварительный ущерб оценивается в 18 млн руб.

Расчётливая семёрка

В нынешнем году семь регионов приняли экономически обоснованные тарифы на пригородные пассажирские перевозки. Об этом заявил статс-секретарь ОАО «РЖД» Сергей Епифанцев во время рабочей поездки на Восточно-Сибирскую дорогу. Там он посетил Иркутский государственный университет путей сообщения, где на встрече со студентами затронул ряд злободневных тем, таких, как недостаточность существующей транспортной инфраструктуры и установление регионами экономически обоснованных тарифов в пригородных перевозках.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ВОРОНЕЖ

Кадры

Шкала развития

РЕЗЕРВ УПРАВЛЕНЦЕВ ТЕПЕРЬ ФОРМИРУЮТ ДЛЯ ВСЕГО ХОЛДИНГА С ПОМОЩЬЮ ОБЪЕКТИВНОЙ СИСТЕМЫ ОЦЕНОК



Олег Шунатов, заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

В ОАО «РЖД» и «дочках» начато формирование единого кадрового резерва. Как запасные детали должны соответствовать заданным параметрам, чтобы при замене не было сбоев в работе механизма, так и при назначении людей на должности в компании или ДЗО руководство должно быть уверено, что новые управленцы обладают нужным набором качеств.

– Олег Игоревич, кадровый резерв – это не только организационные затраты, но и финансовые, ведь людей нужно учить. Почему нельзя от него отказаться?

– Железнодорожный транспорт – высокотехнологичная отрасль. При этом многие нормативы и даже неформально сложившиеся традиции подчинены главной задаче – обеспечению безопасных перевозок. В таких условиях хорошо руководить процессами могут только люди, прошедшие школу работы в отрасли, виптавшие её главный принцип.

Требования к профессиональным компетенциям, опыту работы и квалификации постоянно меняются в ходе модернизации, усложнения технологических процессов. Поэтому персонал на руководящие должности мы подбираем из числа внутреннего резерва и значительно реже используем внешний рынок.

Мы накопили большой опыт использования кадрового резерва и сейчас формируем его не только для компании, но и для холдинга в целом.

– Но дочерние компании являются всё-таки самостоятельными бизнес-единицами, почему возникла необходимость общего для холдинга резерва?

– Реформирование отрасли в соответствии с программой, утверждённой правительством, направлено на создание конкуренции в области перевозок, работу по законам рыночной экономики. Потому выделяются «дочки», строятся вертикали управления по видам деятельности.

Однако жизнь по принципу каждый сам по себе – это путь в никуда. И руководство компании старается сохранить единое идеологическое и технологическое пространство. Это необходимо не только для обеспечения безопасности движения, но и с точки зрения оптимальных условий работы для железнодорожников, привыкших ассоциировать себя с таким значимым для страны явлением, как РЖД.

Ведь не случайно вопросы заключения и выполнения коллективных договоров в филиалах и ДЗО постоянно находятся на контроле у руководства компании. И обеспечение льготами и гарантиями стараются решать именно с учётом холдингового подхода. Например, в этом году принят единый стандарт пенсионного обеспечения, и сотрудник, переходя из компании в «дочку», сохраняет права на корпоративную пенсию, права её начисления.

Одним словом, компания транслирует дочерним обществам принципы социальной, кадровой политики по отношению к персоналу. В том числе и в создании кадрового резерва.

– Резерв – это общность людей, которым гарантировано продвижение по карьерной лестнице, если освобождается подходящая должность?

– Если сильно упростить подход, то можно охарактеризовать его и так. Но речь о гарантиях идти не может – всё зависит от уровня подготовки сотрудника. К тому же внедряются принципы конкурсного отбора и кандидатов в резерв, и уже подготовленных работников при назначении.

По Положению о формировании единого резерва ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ определены несколько видов резерва: стратегический, корпоративного развития и базовый. В двух последних выделяются молодёжные группы.

Резерв стратегического развития – это люди, способные занять должности вице-



ФОТО: ИГОРЬ ЯКИН

Сегодня специалист любого уровня любого железнодорожного предприятия может самостоятельно заявиться в кадровый резерв

президентов, начальников департаментов и их заместителей, начальников дорог. Во вторую категорию попадают руководители среднего звена (начальник предприятия, дистанции и т.д.), в базовый резерв – перспективные сотрудники на занятие должностей выше рабочих. Для каждого из видов резервов разработаны программы подготовки. И работник может следовать по карьерной лестнице поэтапно – от базового до резерва стратегического развития.

При этом стандартный подход к организации развития не означает стандартизации личности – всё базируется на учёте достижений сотрудника, его потенциала к развитию.

– Но ведь рекомендации в резерв даёт непосредственный начальник, и по-человечески он субъективен. А вы говорите об объективной оценке...

– Раньше часто приходилось слышать: «Я никогда не попаду в резерв, потому что начальник меня не рекомендует». И субъ-

ективизм действительно присутствовал. Но с прошлого года в компании появился инструмент объективного отбора – к оценке профессиональных качеств добавлена оценка корпоративных компетенций, позволяющая составить более полный портрет кандидата.

Каждый из шести параметров – компетентность, клиентоориентированность, корпоративность и ответственность, качество и безопасность, креативность и инновационность, лидерство (модель 5К+Л) – подразумевает определённые качества, которыми должен обладать специалист того или иного уровня (оцениваются также возможность развития компетенций и потенциал работника). Скажем, для рядовых сотрудников критерий «качество и безопасность» означает выполнение работ с высоким качеством, а для руководителей высшего звена – умение управлять эффективностью производства.

И если раньше лишь к концу года создавались списки тех,

кого руководители рекомендуют в резерв, и их оценка шла в течение короткого времени, то сейчас списки кандидатов в резерв будут формироваться руководителями постоянно и оценка будет осуществляться в постоянном режиме в течение всего года. Кроме того, теперь специалист может самостоятельно предложить свою кандидатуру.

С этого года заработали центры оценки, молодёжной политики и мониторинга персонала (ДЦОМП), которые мы создали на всех дорогах (на малочис-

ленной Калининградской – ответствующий отдел). В них передана технология оценки персонала «ассесмент-центр», которую предварительно отработали в Корпоративном университете РЖД.

Это сложный метод, но объективный – за счёт его многоуровневости и участия экспертов. В нём может одновременно участвовать лишь небольшое количество человек. В наших масштабах – это определённый минус, но мы выйдем из ситуации, привлекая к оценке руководителей, уже зачисленных в

Детали

Ольга Ильгуева, заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»:

– Базовое тестирование рассчитано на один час. Проходить оно будет в рабочее время. Но это только часть оценки: после него идёт проверка по методу «ассесмент-центр», где экспертов обмануть сложно – нужно решать практические ситуации и задачи, условия которых приближены к рабочим. Тем не менее для сохранения объективности мы постарались технологически устранить возможность сохранять и фотографировать вопросы. В Корпоративном университете и центрах оценки при использовании «ассесмент-центра» процедура занимает два дня. Направляются туда кандидаты также в рабочее время с соблюдением всех законодательных норм. Уже на следующий день подводятся итоги, и человек узнаёт, какие компетенции у него на каком уровне. Все волнующие моменты можно сразу обсудить с экспертом. Более полный результат тестирования выдаётся самому тестируемому, менее подробный вариант, где прописаны корректирующие меры и рекомендации, – его руководителю (здесь список допущенных к результатам чётко ограничен).

Модернизация

Водная закалка

РАЗРАБОТАН МЕТОД ПРОИЗВОДСТВА ВЫСОКОПРОЧНЫХ ПРУЖИН ДЛЯ РЕССОР ВАГОНОВ

На заводе «Вагонмаш» (Железнодорожный) освоили выпуск деталей грузовых вагонов по инновационной технологии, предложенной специалистами ОАО «ВНИИЖТ».

Как сообщил заведующий лабораторией института Алексей Борц, учёные давно работают над повышением эксплуатационного ресурса тележек подвижного состава. Одно из направлений исследований – упрочнение винтовых пружин рессорного подвешивания, обеспечивающих гашение колебаний, возникающих при движении поезда.

Эти узлы испытывают огромные нагрузки, поэтому зачастую выходят из строя, не отслужив нормативного срока. Одна из главных причин изломов пружин – разрушение внутренней структуры металла из-за высокого уровня напряжений в поверхностных слоях деталей.

Проблема в том, что серийная технология производства, предусматривающая закалку пружин в масле, не обеспечивает стабильный уровень свойств, необходимых им при эксплуатации в интенсивных условиях. Кроме того, технологические процессы на предприятиях-изготовителях не отвечают со-



ФОТО: СЕРГЕЙ РАКИН

Пружины рессор вагонов изготовят по новой технологии

временному уровню. Например, они до сих пор практически не автоматизированы.

Сотрудники ВНИИЖТА сформировали новые требования к конструкционному материалу и технологии выпуска пружин для рессор тележек на основе отечественного метода объёмно-поверхностной закалки деталей в быстродвижущемся потоке воды. Его применение позволяет экономить электроэнергию, обеспечивает экологически чистоту процесса термообработки и усиливает прочность продукции.

Для производства пружин учёные разработали экономно легированные стали пониженной прокаливаемости. После закалочного охлаждения в потоке воды детали подвергают низкотемпературному отпуску, что также экономит энергоресурсы.

В конце прошлого года специалисты института получили сертификат соответствия на пружины, изготавливаемые по новой технологии. Согласно планам объём годового выпуска таких деталей для тележек грузовых вагонов составит около 800 тыс. комплектов в год.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Инновации

Генератор комфорта

Учёные создали установку, обеспечивающую микроклимат в каждом купе

Специалисты Петербургского государственного университета путей сообщения разработали установку, позволяющую обеспечить максимально комфортные условия для путешествий в пассажирских вагонах.

Как рассказал «Гудку» заведующий кафедрой «Теоретические основы электротехники» вуза профессор Константин Ким, существующие в настоящее время общеобменные системы вентиляции и кондиционирования воздуха рассчитаны на весь вагон. По этой причине они, как правило, не способны обеспечить нужный микроклимат для пассажиров в каждом отдельном купе.

К тому же в них нет аэроионизаторов воздуха, поэтому у детей и пожилых людей зачастую в ходе поездки возникает ощущение постоянной духоты. Кроме того, из-за несовершенной системы вентиляции в некоторых частях купе может создаваться сильный сквозняк и в то же самое время в других зонах воздух будет застаиваться.

Сотрудники ПГУПС совместно с коллегами из петербургского научно-производственного объединения «Фитотехнологии» смогли решить данную проблему, сконструировав новую воздухораспределительную решётку, устанавливаемую на выходе приточной вентиляции купе.

Устройство значительно увеличивает угол расширения струи поступающего в купе воздуха и быстро гасит скорость потока. Благодаря этому новшество обеспечивает комфортный микроклимат для



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАТОВ

пассажиров, создавая подвижность воздуха по всему купе.

Причём оптимальный температурный режим можно поддерживать автоматически. А размещённый в воздуховоде bipolarный ионизатор формирует состав атмосферы в соответствии с санитарными нормами и гигиеническими требованиями, утверждёнными для производственных и общественных помещений.

Система, получившая рабочее название «генератор комфорта», включает в себя также чувствительные сенсорные датчики, следящие за температурой и расходом воздуха в каждом купе. В случае отклонения этих параметров от нормы они подадут тревожный сигнал.

После этого автоматические устройства подогреют или охладят атмосферу до ком-

Новая система кондиционирования повысит комфортность поездки

фортных значений, а также при необходимости усилят или ослабят вентиляцию всего вагона.

По мнению профессора Константина Кима, внедрение предлагаемой учёными университета системы кондиционирования воздуха с покупным регулированием повысит уровень комфортности в поездах.

Важно, что одновременно снизится утомляемость пассажиров и обслуживающего персонала в ходе поездки, а также улучшится их психоэмоциональное состояние при путешествиях даже на весьма значительные расстояния.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Перспективы

Объединение по интересам

ПРОДАВАЕМЫЕ «ДОЧКИ» МОГУТ ОСТАТЬСЯ ЧЛЕНАМИ «ЖЕЛДОРТРАНСА»



ЧЕТЫРЕ ГОДА НАЗАД КОМПАНИЯ И РЯД «ДОЧЕК» СОЗДАЛИ ОТРАСЛЕВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПРОФСОЮЗАМИ И ОРГАНАМИ ВЛАСТИ. СЕГОДНЯ В «ЖЕЛДОРТРАНС» ВХОДИТ 44 ОРГАНИЗАЦИИ.

— Сергей Игоревич, каковы итоги деятельности объединения за эти годы, удаётся ли выполнять задачи, ради которых создавался «Желдортранс»?

— Конечно. Достаточно сказать, что именно мы разрабатываем и подписываем Отраслевое соглашение, которое определяет гарантируемый уровень соцобеспечения работников железнодорожных компаний. Тем самым проводится единая социальная политика холдинга, где материнская компания выступает не только как ответственный работодатель, но и собственник дочерних зависимых обществ.

В связи с изменениями в законодательстве у нас появились и новые возможности. Теперь определённые вопросы взаимодействия с органами власти и профсоюзами отнесены к исключительной компетенции объединений работодателей. К примеру, мы можем проводить экспертизу законопроектов, оспаривать решения, действие или бездействие федеральных и местных властей, нарушающих права и законные интересы бизнеса.

В частности, в этом году «Желдортранс» много работал с Минздравсоцразвития по компенсациям за работу во вредных условиях труда, а также по организации летнего детского отдыха. Сейчас регулирование этого важного вопроса с федерального уровня спустили на региональный. Нам пришлось с большим количеством субъектов РФ договариваться напрямую, направлять разъяснения министерства, так как во многих регионах просто нет ответственных за эту сферу.

Тесно взаимодействовать с местными властями приходится и по другим вопросам. Поэтому сейчас мы пытаемся внедрить на всей сети новый подход к решению проблем: организации железнодорожного транспорта должны участвовать в региональных трёхсторонних комиссиях, так же как мы это делаем на федеральном уровне в Российской трёхсторонней комиссии, решая вопросы с любым министерством



ВАГОНРЕМОНТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОЖИДАЮТ НЕПРОСТЫЕ ВРЕМЕНА В БОРЬБЕ ЗА ЗАКАЗЫ

и ведомством. Мы пока ещё значительно отстаём от многих других отраслей в плане защиты своих интересов на местах.

— О каких-то определённых дивидендах здесь уместно говорить?

— Безусловно, ведь на местах существует много социальных программ для работодателей и работников. Наши предприятия в них, как правило, не участвуют, но ведь это возможность получить различные преференции. Например, правительство Москвы выделяет различные гранты и субсидии тем работодателям, которые заботятся о своём персонале: обучают, предоставляют соцгарантии. И так практически в каждом субъекте РФ. Или другой момент: во время кризиса зачем тратить собственные средства на переподготовку персонала, если это можно сделать как по региональным, так и федеральным программам?

Сейчас проводится всероссийский конкурс на лучшее социально ответственное предприятие по 10 номинациям. Он проходит в два этапа – региональный и федеральный. Из-за того, что многие предприятия отрасли имеют юридический адрес в Москве, а производственная база, филиалы находятся в регионах, они ис-

ключены из конкурса. Поэтому готовим предложения в регламент его проведения, чтобы железнодорожные компании могли в нём полноценно участвовать. Это и престижно, и выгодно.

— Что будет с объединением в связи с продажей «дочек» новым собственникам?

— По законодательству выход из объединения работодателей не отменяет для них вы-

Железнодорожники пока ещё значительно отстают от многих других отраслей в защите своих интересов на местах

полнение взятых социальных обязательств. Кроме того, по Трудовому кодексу даже организация, никогда не состоявшая в объединении, обязана соблюдать Отраслевое соглашение. Правда, здесь есть небольшой правовой пробел: у государственных трудовых инспекций недостаточно полномочий для проверки предприятий, не имеющих профсоюза.

Впрочем, я не сомневаюсь, что в будущем наше объединение будет только расширяться, несмотря на переход ДЗО к но-

вым собственникам. Уже сейчас поступают заявки от независимых перевозчиков, которые видят пользу в деятельности «Желдортранса» и осознают, что мы защищаем и их интересы тоже.

Сложно будет в следующем году трём новым вагоноремонтным «дочкам», так как уже есть большое количество подобных предприятий, никак не аффилированных с РЖД. И за счёт экономии на персонале у них себестоимость ремонта вагона ниже, соответственно туда могут уйти наши потенциальные клиенты со всеми вытекающими последствиями.

У нас сейчас с пригородными компаниями аналогичная ситуация. Например, Ставропольский край хочет отказаться от пригородных перевозок. И к чему это приведёт? Да, вагоны можно передать на другие дороги, а что делать со слесарями, машинистами, другим персоналом, тем более что в крае есть участки, где нет грузовых и дальних перевозок, только пригород?

— Какой видите выход из ситуации?

— По всему этому блоку вопросов нужно принимать решения на федеральном и региональном уровнях. Как раз здесь объединение работодателей обладает правом вести официально переговоры с органами власти, и нам не могут в этом отказать.

Вскоре произойдут радикальные изменения в части предоставления компенсаций за работу во вредных условиях. Это будет огромная нагрузка на работодателя, но мы здесь вместе с РЖД кропотливо работаем, чтобы переход был постепенным и при этом учитывались интересы работодателей. Сейчас, к сожалению, наша страна начинает проигрывать даже Евросоюзу, где установлены менее жёсткие стандарты. А у нас ещё есть соседи по таможенному пространству – Казахстан, Белоруссия. Тот же ремонт вагонов будет уходить в Казахстан – там дешёвле, налоговая нагрузка ниже и более щадя-

щий Трудовой кодекс. Что касается Белоруссии, то там вообще 90% персонала работают на краткосрочных (не более 1 года) трудовых договорах. Туда также могут из России перейти определённые виды железнодорожной деятельности. И здесь ведь нужно учитывать, что эти проблемы в целом государства, а не только отраслевые. Поэтому и решать их нужно на федеральном уровне. Конечно, с учётом мнения объединений работодателей.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

История

Любители есть, общества нет

Во Владикавказе мечтают о музее

У Владикавказца БОГАТАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИСТОРИЯ, ВЕДЬ КОГДА-ТО ДАЖЕ СЕВЕРОКАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НАЗЫВАЛАСЬ ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ.

Сегодня в городе помимо железнодорожной станции действуют вагоноремонтный завод (ВВРЗ) и железнодорожный техникум, в котором, кстати, когда-то учился отец нынешнего президента России. Но нет на территории вокзала или станции хотя бы макета паровоза, в то время как во многих городах установлены и настоящие паровозы. Отсутствует у нас и музей железных дорог. Понятно, что установить паровоз стоит недёшево, нет здесь пока таких бизнесменов – любителей дороги. Но организовать небольшой музей в маленьком помещении – дело очень затратное. Не знаю, может, и есть нечто подобное в техникуме, но он расположен вдалеке от общественных мест. Нет во Владикавказе и отделения Всероссийского общества любителей железных дорог. Любители-то сами есть, но они разведены. Может, здесь нам поможет председатель этого обще-



ВОКЗАЛ БЕЗ МЕМОРИАЛЬНОГО ПАРОВОЗА ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПУСТОВАТ

ства Алексей Вульф? Или в руководстве Северо-Кавказской дороги обратят внимание на моё письмо и помогут нам в решении поставленных вопросов?

И.Г. ДЗАГОВЕВ
любитель железных дорог,
бывший работник ВВРЗ

Машиностроение

Выявить слабое звено

Конструкция отдельных узлов электровоза 2ЭС6 нуждается в совершенствовании

Одним из конструктивных недостатков электровоза 2ЭС6 является конструкция тяговых электродвигателей (ТЭД), что приводит к периодическим перебросам электрической дуги по коллектору, прогарам конусов, пробоям якорей.



ЗАВОДСКИМ НЕДОРАБОТКАМ ПОМОЖЕТ СИСТЕМА СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ходят эти локомотивы, имеется запас материалов и запасных частей. Зачастую из-за недоуклопкованности ПТОЛ и ремонтных депо приходится отправлять электровоз в депо приписки, что увеличивает время его простоя. В этой связи необходимо в кратчайшие сроки организовать квалифицированное сервисное

обслуживание 2ЭС6. Также немалую роль должны играть работа по выявлению и устранению слабых мест в конструкции электровоза, работа с поставщиками оборудования, внедрение инновационных технологий.

ИГОРЬ КОЧЕТКОВ,
старший инспектор-приёмщик ЦТА



ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

РЕКЛАМА

ФЕЛЬЕТОН

Протяните человеку ручку



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

А можно было бы назвать нашу очередную трагикомическую историю чуть иначе: ну протяните же человечку ручку!

Потому что эта история приключилась с вполне ещё юной девушкой, которая, замечу, не баклуши бьёт, а уже работает на Приволжской железной дороге. И её даже посылают в служебную командировку – значит, доверяют.

И вот недавно, слегка волнуясь и, может быть, даже шаловливо прыгая через лужи, она отправилась на саратовский вокзал, в пункт продаж Волжский, чтобы по выданному ей специальному талону взять билет!

О том, что было дальше, «телефону доверия» нашей газеты рассказала старшая сестра этой девушки: «Она приехала на свой вокзал и обратилась за билетом в окно № 1. Но кассир отказала ей в грубой форме. Суть была в том, что сестре надо было заполнить талон, а ручки у нас с собой не было. Но кассирша дать ручку наотрез отказалась. И я прошу разобраться с этой женщиной, потому что она была не права, тем более что говорила с таким же работником железной дороги».

Вы знаете, как наши служащие умеют ловко осадить любого, кто мешает болтать по телефону с подружками, отстранённо разглядывая, сияет ли свежий лак на ногтях. Тут разговор короткий – ну, скажем, так: «Талон формы 14 не заполнен!» Со времён иероглифов и вплоть до компьютерных будней аргументы бездельников не изменились – это же их любимый способ лентийничать. Так было в средние века, когда передвигались на колесницах. Так и сейчас, во времена межпланетных сообщений.

Представьте разговорчик при пересадке с Венеры на Марс: «А нельзя ли попросить ручку, я заполню талон формы 14?» – Чернила кончились. Свою надо в космосе иметь!»

Такой была полная, причём очень лёгкая победа профессионала над наивным новичком в Саратове. И девушка, глотая слёзы, отправилась за ручкой домой, на другой конец города. Неужто не сообразила зайти в ближайший магазин? Но тут сработала психология обиды...

Я уже много писал в «Гудке» вместо чернил слезами своих читателей и пришёл к выводу, что источник этих слёз неосушим. Ну разве можно, не плача от счастья, читать такие строчки: «В технологический перерыв билетным кассиром была приобретена авторучка и размещена на подоконнике окна билетной кассы № 1 со стороны пассажира для удобства пассажиров. С билетным кассиром Киселёвой Т.В. по выходу её из очередного отпуска будет проведена разъяснительная работа с участием психолога (!) по соблюдению служебного этикета (!!) и культуры общения с пассажирами (!!!). Приносим свои извинения за предоставленные вам и вашей сестре неудобства. Начальник агентства Ю. Мартынов».

В целом перепиской с «телефоном доверия» «Гудка» по космической проблеме ручки поучаствовали:

- 1) Филиал «Дирекций железнодорожных вокзалов» – Приволжская региональная дирекция железнодорожных вокзалов;
- 2) Приволжский филиал ОАО «Федеральная пассажирская компания» – Приволжское железнодорожное агентство.

Причём и сам филиал, и это агентство даже находятся в одном доме № 1 на Привокзальной площади Саратова. Причём и сам филиал, и это агентство даже находятся в одном доме № 1 на Привокзальной площади Саратова.

В общем, всё тут такое сплошь приволжское, что, откровенно говоря, уже хочется путешествовать не по шумной железной дороге, а по тихой волжской речной глади. Правда, останавливает недавний печальный опыт перевозки путешественников теплоходом «Булгария»...

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Общайтесь на здоровье

При реорганизации депо Тихорецкая О ветеранах не забыли

– Более 25 лет я отработал в рефрижераторном вагонном депо станции Тихорецкая Северо-Кавказской дороги. Когда его вывели из состава ОАО «РЖД», нас, пенсионеров, перевели в Совет ветеранов локомотивного депо станции, затем распределили по разным структурам на станциях Тихорецкая, Краснодар, Кавказская. Я и мои товарищи «по несчастью» попали сначала в Тихорецкую, а затем в Батайскую дистанцию защитных лесонасаждений. В результате мы не числимся ни в одном Совете ветеранов. Конечно, можно прожить и без общественной организации, но очень обидно, что мы лишены возможности общения между собой из-за реорганизаций компаний.

Л.П. Сальников
Тихорецк

– Уважаемый Леонтий Петрович! С 1 января 2011 года на основании приказа начальника Северо-Кавказской железной дороги была создана дистанция защитных лесонасаждений, в которую вошли Ростовская, Тихорецкая, Георгиевская дистанции.

Вы, как и остальные пенсионеры Тихорецкой дистанции защитных лесонасаждений, в том числе и бывшие работники рефрижераторного вагонного депо Тихорецкая (всего более 146 человек), в настоящее время состоите на ветеранском учёте в этой дистанции. Так что, думаю, возможности для общения у вас есть.

Вы имеете право на корпоративную пенсию. И в настоящее время задолженности по её выплате нет. Кроме того, с 2008 года вы получаете ежегодные разовые выплаты ко Дню пожилого человека (1 октября) через Благотворительный фонд «Почёт».

В дальнейшем по всем вопросам социальной поддержки пенсионерам, предусмотренной Коллективным договором на 2011–2013 годы, рекомендуем обращаться в Тихорецкий региональный участок дистанции по адресу: 352120, г. Тихорецк, ул. Лесная, 6 (инженер Купина Юлия Борисовна, ж.д. тел. по Тихорецкой: 6-35-70).

Сергей Винчтов, начальник службы управления персоналом Северо-Кавказской железной дороги

ПРОФЕССИЯ

Ювелир-конструктор

С моделями инженера сверяются при «большом» строительстве

Инженер Ижевского участка Дирекции эксплуатации зданий Рудольф Камалов – весьма уважаемая персона среди городских моделистов-конструкторов. И не мудрено, ведь он – автор многочисленных журнальных статей на эту тему. Его работами восхищались специалисты на выставках в Ижевском музее железнодорожного транспорта, где он руководит клубом моделистов. А ещё этот незаурядный человек обучает молодёжь основам работы транспорта.

«Когда мне говорят, что инженер – какая-то скромная должность, я вспоминаю всегда исходный смысл этого французского слова. Оно значит – изобретатель, – рассуждает Рудольф. – Я действительно изобретатель. У меня есть восемь патентов, много незапатентованных разработок».

Как и многие в Ижевске, Камалов накрепко связан с оборонной промышленностью. Его родители работали на секретном заводе, выпускающем вооружение, он сам окончил механический институт по специальности «обработка металлов давлением». Одним из первых изобретений, запатентованных Камаловым вместе со своими соавторами, стал счётчик патронов для магазина автомата Калашникова. Электромагнитный механизм позволял выводить на табло цифру, ведь в бою каждый солдат должен знать, сколько выстрелов ему осталось до смены магазина.

«Но Калашников – это гений, – улыбается Камалов. – Когда он понял, что такая проблема есть и ей уже все-рѐз занимаются, он придумал пластиковую прозрачную полосу в рожке автомата. Посмотрел – и всё видно, цифр не надо!»

Со школьных лет Камалова увлекала железная дорога. В седьмом классе он сделал маленький тепловоз ТЭ2, паровоз О. А потом задумался – как бы сделать для них рельсы, станцию, перегоны, переезды. Так детское хобби перешло во взрослую жизнь. На работе Камалов создавал модель пресса. А дома – очередной локомотив.

В начале 90-х на одной из московских выставок специалисты изумились искусности, с которой была сделана рельсошпальная решётка под одной из моделей из Ижевска. Выяснилось, что её делал специалист по обработке металла. Разумеется, им был Камалов, получивший впоследствии заслуженную награду той выставки.

Прошло немного времени, и ижевские оборонщики, в то время подолгу сидевшие без работы, получили заказ от московских моделистов. Камалов сделал чертежи штампов рельсошпальной решётки для колеи 16,5 мм, а затем их изготовили на электромеханическом заводе. Инженер долго прикидывал, сколько должны весить отдельные детали, чтобы модель была устойчива, хорошо двигалась. Камалов был убеждён – части моделей должны делать профессионалы, а не кустари. И в столице в очередной раз восхитились мастерством ижевских оружейников.

Вот тут-то Камалов и почувствовал, как не хватает ему специфических железнодорожных знаний и понял, что должен получить второе высшее. Выбрал специальность «управление процессом перевозок», ведь именно она вобрала в себя все направления железнодорожной науки.

Вот уже 24 года Рудольф Камалов трудится на Горьковской магистрали. Он никогда не стремился делать карьеру, но постоянно думал над техническими решениями проблем. К примеру, вместе с товарищами запатентовал конструкцию раздвижных колёсных пар. Он и сейчас уверен – будущее за поездами, «умеющими»



Особую страсть инженер питает к макетам железных дорог

ходить по колее разной ширины. С не меньшим энтузиазмом инженер взялся за разработку устройства, помогающего улавливать ворс при отжиме и сушке белья, чтобы железнодорожная прачечная не загрязняла атмосферу текстильной пылью. Он же нарисовал эскиз и сделал макет пограничного знака ГЖД, ныне встречающего поезда со стороны Екатеринбургa.

Сегодня проектно-сметная группа под руководством Рудольфа Камалова выполняет заказы, связанные со строительством типовых зданий – постов СЦБ, служебного жилья на небольших станциях. Под проекты требуется подготовить площадки, сделать расчёты для подведения к ним коммуникаций. Всё это – непростая инженерная работа.

Камалов был убеждён – части моделей должны делать профессионалы, а не кустари

Однажды Рудольфу Камалову заказали макет полигона учебного центра Ижевского региона. Потом попросили его сделать то же самое для Казани. Если раньше реальные локомотивы, линии и здания его усилиями превращались в игрушечные модели, то на сей раз всё было наоборот – он сделал в миниатюре то, что стало реальностью в жизни.

Подобные заказы стали всё чаще повторяться. На Горьковской три года назад появилось такое понятие – эталонный объект. То есть во всех отношениях образцовый – оборудованный без малейшего отступления от требований, обеспечивающий безупречное соблюдение технологии, наконец, выполненный с технической точностью и аккуратностью.

Эталонные объекты складываются в итоге в целые станции, пусть и небольшие. Первой такой станцией в Ижевском регионе стала Солдатка. Маленькая, самая отдалённая – 510 км от Ижевска, на границе со Свердловской дорогой. Макет будущей эталонной Солдатки руководители заказали Камалову. Он тщательно изучил и обмерил всё, приехав на местность. На огромном столе сделал балласт, проложил пути, воспроизвёл склоны Уральских гор, «посадил» на них «деревья». По такому случаю смастерил и расставил поездa. И только после этого взялся за постройки...

Спустя несколько месяцев он оказался в Солдатке с комиссией начальника дороги, принимавшей работу. Руководители сличали с его макетом каждую мелочь. Вида не подали, но, видимо, остались довольны, ведь вскоре Камалову поручили аналогичную работу для

станции Вятские Поляны, где строился новый большой вокзал. И снова все сверялись с его моделью.

Недавно Камалову пришлось поработать и над макетом реконструкции Ижевского железнодорожного техникума – с мансардными этажами, с новыми постройками и учебным полигоном. Инженеру такая работа в охотку, ведь учиться в техникуме будут как раз те школьники, с которыми он занимается сегодня в кружке «Юный железнодорожник». Он аккуратно клеит картонные здания и понимает, что для кого-то создаёт новый, ещё неизведанный мир.

Николай Морохин
Ижевск
Фото автора

Наша консультация

С отпуском придётся подождать

Местные приказы в депо Иваново не противоречат закону

– Я работаю машинистом локомотивного депо на Северной дороге. Нам приходится выходить в свой выходной на комиссионный осмотр, и это не оплачивают. Кроме того, ничем не обоснованными местными приказами сокращают продолжительность выходных до 42 часов, не дают отпуск по семейным обстоятельствам без сохранения зарплаты. Хотелось бы знать, правомерны ли такие приказы?

Владимир Самохвалов
Иваново

– Привлечение работников локомотивных бригад к проведению осеннего комиссионного осмотра локомотивов происходит в депо Иваново (согласно телеграфному указанию вице-президента ОАО «РЖД» А.В.Воротилкина от 18 августа 2011 года) на основании приказа начальника эксплуатационного локомотивного депо от 29 августа. Работа на комиссионном осмотре оплачивается согласно нормам Трудового кодекса и корпоративной системы оплаты труда за фактически отработанное время с сохранением среднего заработка.

Выходные дни бригадам депо Иваново предоставляются в соответствии с ТК РФ, приказом МПС № 7 от 5 марта 2004 года и правилами внутреннего трудового распорядка. В них, в частности, говорится, что работникам локомотивных и кондукторских бригад выходные предоставляются в различные дни недели равномерно в течение месяца путём добавления 24 часов к расчётному времени отдыха, положенному после очередной поездки в рабочей неделе. В соответствии со ст. 110 Трудового кодекса продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не должна составлять менее 42 часов.

Отпуск без сохранения заработной платы по семейным обстоятельствам, согласно ст. 128 ТК РФ, может быть предоставлен по усмотрению работодателя. В связи со сложной эксплуатационной обстановкой у администрации нет возможности предоставления таких отпусков, так как это влечёт за собой образование часов сверхурочной работы.

Владимир Зданович,
начальник Дирекции тяги Северной железной дороги



ФОТО: АНДРЕЙ ИВАНОВ

РАЗЪЯСНЕНИЕ

В одном вагоне далеко не уедешь

Поезд в Красный Кут отменили из-за низкой населённости

В редакцию пришло письмо от жителей станции Гмелинская Приволжской дороги. Они жалуются, что больше года назад отменили пассажирский поезд № 961 /962 Верхний Баскунчак – Красный Кут. Теперь им сложно ездить на работу и по своим делам. Добираются кто как может. А в северном направлении, по их словам, вообще бездорожье.

Ко всему прочему, пишут авторы обращения, билетная касса на их станции работает «не пойми как». Частенько за билетами на проходящие поезда приходится ехать в Палласовку, а это почти 40 км от Гмелинской. Нельзя ли вернуть поезд, попросили они выяснить «Гудок».

С 1 апреля 2010 года функция перевозчика пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем сообщении перешла от ОАО «РЖД» к ОАО «ФПК». И, как пояснил первый заместитель начальника Приволжского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» Владислав Губанов, поезд Верхний Баскунчак – Красный Кут был экономически чрезвычайно неэффективным: он курсировал с одним вагоном, населённость которого составляла всего 10–17%.

В настоящее время от станции Гмелинская до станции

Верхний Баскунчак и обратно жители могут добираться на поездах круглогодичного обращения: № 147/148 Нижневартовск – Астрахань, № 93/94 Москва – Астрахань, № 109/110 Санкт-Петербург – Астрахань, № 341/342 Нижний Новгород – Астрахань и № 85/86 Москва – Махачкала. Все указанные поезда имеют двухминутную стоянку на станции Гмелинская в обоих направлениях. Билеты можно приобрести в кассе, график работы которой зависит от пассажиропотока и действую-

Одного-двух пассажиров на вагон возить накладно

щего расписания движения поездов. Часы работы указаны на расписании, вывешенном на станции. Кроме того, билет предварительно можно заказать по Интернету.

Предусмотрен для возврата к прежней системе обслуживания жителей Гмелинской нет. И тем не менее ОАО «ФПК» приносит свои извинения за причинённые неудобства.

Марина Снежина

ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ

Игры со смертью

В молодёжной среде пошла мода на «ЭКСТРИМ»

Я ВИДЕЛА РОЛИК В ИНТЕРНЕТЕ: КРАСИВЫЙ СПОРТИВНЫЙ ПАРЕНЬ, ШИРОКО РАСКИНУВ РУКИ, СТОИТ НА КРЫШЕ ЛЕТАЮЩЕЙ ЭЛЕКТРИЧКИ. ОТ ЭТОЙ КАРТИНЫ КРОВЬ В ЖИЛАХ СТЫНЕТ – ВЕДЬ БУКВАЛЬНО В САНТИМЕТРАХ ОТ НЕГО ПРОВОДА ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ В 10000 ВОЛЬТ! НЕУЖЕЛИ НИКТО ЭТОГО РОЛИКА НЕ ВИДЕЛ – НИ РОДИТЕЛИ, НИ УЧИТЕЛЯ, НИ ЗНАКОМЫЕ? МОГЛИ ВЕДЬ ПАРНЯ ОСТАНОВИТЬ...

Погиб Владислав Лямин в мае этого года. Глупо, нелепо. Кто-то в поезде рванул стоп-кран, и он слетел с крыши прямо на рельсы. Когда доставили в больницу, помощь ему уже не требовалась.

Город Реутов, в котором Славик ходил в школу, поразил меня уютом и благоустроенностью. Тихие улочки, парки, детские площадки, оформленные в стиле русских народных сказок, где охотно играют малыши. И вот в этом тихом, спокойном городе, если верить социальным сетям, живёт большая часть подмосковных «зацеперов». Едва ли не каждый вечер местные старшеклассники выкладывают ужасающие ролики в Интернет. И никому до этого нет дела. Тянет детей к железной дороге, как бабочек на огонь, так пусть, мол, железнодорожники лучше охранят свою зону повышенной опасности.

Нарушила ли сонное царство в городе смерть подростка? Боюсь, что её никто не заметил. А ведь Слава Лямин увлекался смертельной игрой около двух лет. И трудно поверить, что об этом никто не знал. Я задавала эти вопросы в городской администрации, людям, отвечающим за работу с детьми, в школах и на городских улицах. Но все очень неохотно говорили со мной об этом. Видно, старались поскорее забыть печальную историю. Город просто открестился от этой смерти.

Его отец и мать тоже не признали в случившемся своей вины. Когда в дом к Ляминам приехали журналисты, его родители перед телекамерами во всём обвинили учителей, которым «нет дела до детей – они тупо преподают предметы, вместо того чтобы рассказывать ученикам о том, что опасно».

Учителя с журналистами встречаться не хотят. О Славе говорят скупо: «хороший мальчик», «душа коллектива». Никогда, мол, не совершал таких поступков, чтобы за него приходилось краснеть. Учился на «три-четыре». Мог и лучше, память прекрасная, но не старался. А вина за его гибель, считают, целиком лежит на родных, которые мало уделяли ему внимания, вот и не уследили.

«Родители порой забывают о самом главном – ребёнок должен всё время быть под контролем», – говорит директор школы № 4 Наталья Шапова. – К сожалению, многие считают, если дети одеты, обуты, накормлены, то всё в порядке. Но их надо занимать чем-то и после школы, иначе они сами себе найдут занятие. А мы не можем проследить, чем занимаются наши ученики за порогом школы, это должны делать родители».



ФОТО: АЛЕКСАНДР ИВАНОВ

Вот так подростки показывают сегодня свою «крутость»

Она рассказала недавний случай: учительница увидела ученицу, катающуюся на «хвосте» электропоезда. В школу тут же пригласили её родителей. А девочка, глядя на учителей честными глазами, соврала: «Это была не я!» И что тут – следствие проводить? «Одна школа против детских жестоких игр бессильна», – замечает директор. И она права.

Но ведь и родителям зачастую не до детей. Взять компанию реутовских ребят, которые увлекаются катанием на крышах электричек. Один из них откровенно сказал: «У Виталькиных родителей бизнес в Москве, они и ночами-то не всегда дома бывают, у Кирилла родители в разводе, и он живёт на два дома, у Антохи отец пьёт, мама в секте, живёт парень у бабушки...»

И это сегодняшняя реальность: дети для многих стали лишней обузой в этой жизни. Родители, скорее всего, и знать не знают, что их сыновей увлекла захватывающая игра для «реальных пацанов», где есть всё: шифровка (чтобы никто из посторонних не узнал раньше времени и не поднял шума), азарт и полный драйв.

Славин друг Артём со знанием дела рассказывает: «Сначала мы пробовали ездить между вагонами электрички, но это «не втыкает». Другое дело – во весь рост и на крыше». На его памяти уже два «реальных» пацана «кеды на крючок повесили» (погибли) – один в 2009-м, другой в 2011 году.

Но смерть Славы он считает «невероятной случайностью». «Это просто несчастный случай», – говорит Артём. – Он точно так же мог погибнуть, переходя дорогу. Вот Витка Михалёв реально рисковал, когда полез на

мокрую электричку, а тут...» Артём до сих пор не понимает, как Славик не смог удержаться, ведь он много раз бывал в подобных ситуациях, и всегда всё шло как по маслу. Весной даже установил своеобразный рекорд: 7 минут простоял в полный рост на крыше электрички. Потом слез – как ни в чём не бывало.

О Славике говорит, что жил тот в «школаде»: родители «не пасли» его, как некоторых, и деньги всегда имелись. Дедушка в нём просто души не чаял, внук часто и подолгу жил у него в Домодедове. Там по настоянию деда его и похоронили.

Наверное, мы никогда не узнаем, что заставило его лезть на крышу электрички:

Наверное, мы никогда не узнаем, что заставило

подростка лезть на крышу электрички:

нехватка адреналина или желание самоутвердиться?

нехватка адреналина или желание самоутвердиться? Друзья, посвящённые в его личные тайны, рассказывают, что Славик был влюблён в девочку старше его на два года, но «подвиги» свои совершал не ради неё, а «просто так», доказать, что он – «мужик». И вообще, мол, не в девчонках дело, просто тот, «у кого кишка не тонка», по мнению Славина окружения, «экстримом» обязан увлекаться. А «зацеп» – самое подходящее для этого дело. Если даже и поймают, что из того? Пожурят и отпустят, максимальная сумма штрафа за такое правонарушение – 100 руб.

Мне рассказывали, с чего всё это началось: с детских «шуток», которые остались

безнаказанными. Учась примерно в классе седьмом, Лямин и его одноклассники поставили на рельсы наряженный снеговик, на голову которого водрузили несколько открытых пакетов томатного сока. В тёмное время суток шок машинисту проходящего поезда был обеспечен, а сок с замёрзшего стекла долго не смывался.

Затем как-то на спор Слава лежал под поездом. А потом у него появился «навороченный» телефон, и все его приключения стали появляться в социальных сетях. Но при этом он вёл себя осторожно. Артём вспоминает: Слава ни разу не попался. Даже в том случае со снеговиком четверых пацанов поймали, а он единственный успел «смыться». Может, попадись он тогда железнодорожникам и выслушай, что о

нём думают, не играл бы больше в свои игры на дороге.

Самое удивительное, что Владислав хотел стать машинистом поезда. И дед его увлечение поддерживал, считал, что внук выбрал настоящую мужскую профессию. Когда Слава писал школьное сочинение на тему «Моя будущая профессия», он не лукавил, говоря, что на железной дороге его привлекает всё: чувство новизны, опасности, постоянного движения, новых встреч с людьми...

Машинистом он уже не станет. Его мечта умерла вместе с ним на рельсах. Но других это не остановило.

Недавно работники линейного отдела полиции буквально с крыши электрички сняли

14-летнего Ильдара Зараева. Он регулярно снимал свои «геройства» на видео и выкладывал в Сеть, писал о них на своей страничке в Интернете, именуя себя «одним из лидеров «зацепинга»: смотрите, мол, и завидуйте!

В линейном отделении составили протокол и вызвали родителей. Те выразили недовольство и обещали «пожаловаться начальству», а штрафную квитанцию выкинули тут же в урну. После чего посадили сына в машину и уехали. Вот вам и реакция любящих родителей.

Может быть, поэтому лейтенант полиции Сергей Ноздрачёв считает, что «бороться с «зацеперами» бесполезно и бессмысленно». Он вспомнил случай двухлетней давности в подмосковной Шатуре, когда «зацепер» подобно Лямину не удержался на крыше и разбился насмерть. Его друзья вызвали милицию и «скорую», а когда те приехали, сели на «хвост» электрички и укатили.

«Задерживать их на какой-то срок, – говорит Сергей Александрович, – мы права не имеем. Доставим в отделение, установим личность и сдаём на руки родителям, которые нас же иногда и обвиняют в грубом обращении с детьми. А чаще всего у детей нет при себе документов, говорят, что родителей или нет, или они в дальней командировке и телефоны у них не отвечают. Поэтому берём с них объяснения и информацию о задержании отправляем в административную комиссию по месту жительства».

Эффект от этого нулевой. Не нашлось в Реутове никого, кто бы забил тревогу и попробовал вместе со специалистами и психологами выяснить: чего не хватает подросткам? Почему увлеклись они не спортом, а смертельными играми? Кстати, есть ведь в городе хороший спортивный комплекс: и занятия в секциях бесплатные или за чисто символическую плату – 150 руб. в месяц. А спортивные залы полупустые. Почему? Может, не умеют тренеры завлечь мальчишек?

Сеть Интернет стала для молодёжи той площадкой и тем клубом, где объединяются по интересам, а порой и сбиваются в «волчьи стаи». Кто знает – чему там учат, каким моральным ценностям? Кто из взрослых ведёт там воспитательную работу с детьми? Никто. Почему? Задашь этот вопрос в городской администрации, наверняка пожмут плечами: мол, в наши обязанности это не входит, да и нет денег, времени, специалистов...

А дети продолжают гибнуть на рельсах. Пока я собирала материал для этой статьи, в Подмоскowie произошло ещё четыре случая со смертельным исходом. И это менее чем за месяц. География смертей: города Железнодорожный, Ногинск, Мытищи, Королёв...

Сегодня на месте гибели Славы Лямина лежат цветы и камнями выложена надпись «Любим!»). А его друзья планируют новые маршруты для смертельных игр. Кто их остановит?

ОЛЬГА ИЖЕНЯКОВА,
СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»
РЕУТОВ

Мобильная связь

Дорогие переговоры

В антимонопольной службе высказались за отмену внутрисетевого роуминга

РОССИЯНАМ, ЧАСТО ПУТЕШЕСТВУЮЩИМ ПО ГОРОДАМ СТРАНЫ, УСЛУГА ДАЛЬНЕЙ СВЯЗИ ОБХОДИТСЯ ВТРИДОРОГА.

Замруководителя Федеральной антимонопольной службы Анатолий Голомолзин заявил, что причина в пути самого сигнала: сотовые операторы вынуждены пропускать свой трафик через сеть дальней связи, то есть через инфраструктуру наземных операторов. «Мы просим скорректировать правила прохождения трафика. Необходимо разработать оптимальный путь для него, чтобы способствовать удешевлению услуги», – предложил Голомолзин.

Инициативу ведомства поддержал зампреда комитета Госдумы по информационной политике, информационным технологиям и связи Борис Резник, который на собственном примере убедился в недобросовестности некоторых операторов по отношению к клиентам. «Наши операторы просто жульничают. В командировке в Америке и у меня за два с половиной дня роуминг «съел» 13 тысяч. Оказывается, минута «БиЛайна» там стоит 119 руб., то есть 4\$, а американский оператор берёт всего 10 центов за минуту, и можно



ФОТО: БОРИС КАШКИН

Роуминг в России требует перерасчёта

говорить со всем миром, – рассказал «Гудку» депутат. Господин Резник уверен, что отмена внутрисетевого роуминга не повлияет на финансовое положение операторов, разве что «Ростелеком» понесёт издержки, но можно расширять сети или увеличивать количество предоставляемых услуг», – добавил депутат.

Цены на роуминг в России рассчитываются иначе, чем в Европе, сообщили в пресс-службе ОАО «ВымпелКом». «Звонки в нашей стране делятся на местные и междугородные, что позволяет снизить стоимость местной связи для абонентов.

Введение усреднённого единого тарифа на такую огромную территорию не может не отразиться на клиентах негативно. При этом национальным роумингом пользуются далеко не все абоненты», – сообщили в пресс-службе компании.

Ведущий аналитик «Мобайл Ресерч Групп» Эльдар Муртазин подчеркнул, что мобильные операторы не будут сопротивляться отмене внутрисетевого роуминга. «В своё время государство приняло закон о том, что операторы сотовой связи должны приземлять звонки, пропуская их через наземного оператора. Финансовую выгоду от этого получила государственная компания «Ростелеком», которая тогда фактически являлась монополистом. Затем операторы начали строить свои наземные сегменты, и доля «Ростелекома» начала уменьшаться», – пояснил Муртазин. «Деньги, которые операторы тратят на приземление звонков, – их затраты. Доходы от внутрисетевого роуминга чуть больше. Отсутствие роуминга меняет структуру доходов-расходов, но суммы остаются прежними – операторы к этому готовы, но ради возможных государственных льгот могут заявить, что страдают от нововведения», – заявил эксперт.

АЛЛА ПАНАСЕНКО

Экология

Тренируемся на лампочках

Столицу Урала приобщают к культуре правильной утилизации отходов

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ РАССТАВИЛИ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ СБОРА ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИХ ЛАМП.

По закону к 2015 году в стране должны светить только энергосберегающие лампы, которые работают в 5–20 раз дольше и экономят до 80% энергии в сравнении с обычными. Минус таких лампочек в том, что они (за исключением светодиодных) наполнены парами ртути и инертным газом, а значит требуют особых условий утилизации. В магазинах они продаются активно, а вот над тем, чтобы их не выбрасывали вместе с бытовыми отходами, предварительно не подумали. И сейчас проблему только начинают решать.

Власти Екатеринбурга первыми создали и запатентовали контейнеры для сбора люминесцентных ламп, а также термометров и батареек. Они герметичны, внутри отделаны мягким материалом, чтобы лампочки, ударяясь о стенки, не разбивались. Не так давно на улицах города появилось 50 таких контейнеров.

По словам председателя комитета по экологии и природопользованию городской администрации Сергея Архипова, это только часть проекта «Управле-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Были бы приличные контейнеры, а население готово их наполнить

ние отходами». «Мусор делится на потоки: медицинские, резиновые изделия, аккумуляторы, пластик, ртутьсодержащие. Мы уже внедрили проекты по раздельному сбору лекарств с истекшим сроком годности, ртутных термометров и теперь наладили процесс сбора у населения энергосберегающих ламп и химических источников тока – батареек и аккумуляторов».

Желание перенять опыт екатеринбуржцев уже выразили только в следующем году. Судя по опросам, около 70% россиян готовы раздельно утилизировать мусор, но это возможно только при поддержке со стороны властей. Проекты в регионах – первые шаги в этом направлении».

Население готово к цивилизованному отношению к му-

Были бы приличные контейнеры, а население готово их наполнить

Экологи разделяют озабоченность регионов. «В России ежегодно продаётся 50 млн энергосберегающих ламп, – говорит руководитель программы по энергоэффективности организации «Гринпис» Игорь Подгорный. – Но система приёма перегоревших источников света у населения должна наладиться только в следующем году. Судя по опросам, около 70% россиян готовы раздельно утилизировать мусор, но это возможно только при поддержке со стороны властей. Проекты в регионах – первые шаги в этом направлении».

Население готово к цивилизованному отношению к му-

сору. Что опять же подтверждает опыт уральцев. По словам Сергея Архипова, жители легко приняли нововведение. «С помощью прессы и акций мы сумели донести до граждан смысл проекта: если кто-то дома или во дворе разбил лампочку, то порядка 30 кв. м будет заражено ртутными парами. А подвергать своё здоровье опасности никто не хочет».

Но информирования, судя по опросу железнодорожников, не хватает. В частности, начальник отдела руководства кадрами Свердловской железной дороги Любовь Лапшина рассказала, что у них во дворе стоят контейнеры для раздельного сбора мусора: «Нас никак не информировали об их установке и правилах пользования, но мы с радостью поддерживаем эту инициативу. Я эколог по образованию и считаю эту меру очень правильной».

А старший электромеханик станционного технологического центра Дмитрий Осипов и вовсе специальных контейнеров пока не видел: «В центре города чисто, аккуратно, но о раздельном сборе мусора я не слышал. Хотя, если контейнеры расставят по всему городу, с удовольствием приму участие в охране окружающей среды».

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Новости спорта

Встречи ярославского «Локо»

Ярославский «Локомотив» провёл очередные матчи в чемпионате Молодёжной хоккейной лиги. На своей площадке подопечные Владимира Воробьёва провели две встречи с тольяттинской «Ладыёй». В первом матче железнодорожники уступили по буллитам – 3:4, а во второй встрече «Локо» соперника разгромил – 7:2. В этом матче в составе ярославцев дебютировал защитник Егор Яковлев, который перешёл в «Локо» из казанского «Ак Барса». Также руководство ярославского клуба достигло договорённости о переходе в команду нападающего Олега Яшина, который прежде выступал за подмосковный «Атлант», а в прошлом сезоне входил в состав молодёжной сборной России. Яшин присоединится к своей но-



Кирилл Ворин, Кирилл Капустин, Ян Красовский (слева направо) из молодёжного хоккейного «Локомотива» претендуют на переход в основной состав клуба

вой команде уже в ближайшие дни. Переходы Яковлева и Яшина – это первые шаги в реализации программы по возрождению «Локомотива».

«Терек» пошёл

В субботу прошли первые матчи 28-го тура чемпионата российской футбольной премьер-лиги. Первую победу под началом Станислава Черчесова одержал грозненский «Терек», одолевший «Амкар» – 1:0. Станислав Черчесов в «Терек» идёт по восходящей. В первом матче было поражение от «Спартака» из Нальчика, во второй – ничья с ЦСКА. И вот третья игра принесла клубу из Грозного победу. «Терек» на своём поле одолел «Амкар», где также недавно произошли перестановки в тренерском штабе – Рашида Рахимова сменил Миодраг Божович. Для того чтобы порадовать болельщиков победой, Черчесов выпустил на поле сразу двух форвардов – Шамиля Асильдарова и Мусавенкоси Мгуну. Но не они принесли «Тереку» долгожданные три очка. Единственный и победный гол в этой встрече забил Антонио Феррейра, который добил в ворота мяч, отскочивший от штанги после удара Мгуну. Впрочем, победа «Терека» была закономерной – футболисты «Амкара» за всю игру не смогли создать у ворот соперника ни одного опасного момента. При этом ни «Терек», ни «Амкар» уже не имеют ни единого шанса на попадание в первую восьмёрку, и теперь их ждёт борьба за сохранение места в премьер-лиге, которую будут вести клубы, по итогам двух первых кругов попавшие во вторую восьмёрку. «Краснодар», также практически лишившийся шансов на продолжение борьбы за медали, переиграл в гостях нижегородскую «Волгу» – 2:0. Оба мяча гости забили во втором тайме – отличились Отар Марцваладзе и Юра Мовсисян. – У нас было два-три момента, которые надо было реализовывать, – сказал наставник «Волги» Дмитрий Черышев. – Никита Малиarov после углового бил фактически с пяти метров. Затем мяч метался по вратарской, пару раз был почти на линии. Не хватает чего-то в завершении – работаем, стараемся, но нет результата. Вничью 1:1 завершили матч «Кубань» и «Крылья Советов». Московский «Локомотив», накануне в Лиге Европы разгромивший греческий АЕК – 3:0, встречу со «Спартак» из Нальчика проведёт сегодня вечером.

Лобков пока второй

В Коломне, в Конькобежном центре Московской области прошли контрольные старты сборной России по конькобежному спорту. В них приняли участие спортсмены из группы главного тренера Константина Полтавца и группы Маурицио Маркетто. На дистанции 500 м у мужчин участник трёх Олимпийских игр, представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Дмитрий Лобков показал второй результат, уступив Алексею Есину – 35,80 против 35,73. На дистанции 1000 м Артём Кузнецов обыграл опытного Евгения Лаленкова – 1.11,73 против 1.12,12. На дистанции 3000 м лучшим был призёр Олимпийских игр Иван Скобрев.

Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающий редактор: Анна Зограф
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазинаметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вёл Валерий Погорель.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новости (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 24 октября 2011 года
Номер: 193 (24913) | Тираж: 151570 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.15
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Пасхи шрифтом», – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066
Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-10-00419] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Юбилей

Главный и единственный

Даже в те годы Аркадий Райкин мог говорить со сцены правду

Многие из тех, кто никогда не видел его на сцене, начинают улыбаться, услышав имя Аркадия Райкина. Великий артист оставил ярчайший след в памяти людей. Мы вспоминаем о нём сегодня – в день столетнего юбилея со дня его рождения.

На афишах эстрадных программ можно было смело писать – «Аркадий Райкин – человек-оркестр». Мгновенно переодеваясь за ширмой во время представления, он не просто менял внешность и тембр голоса, а полностью входил в новый образ – менялся внутренне. За один спектакль зритель видел в исполнении Райкина до 50 персонажей.

И каждый был неподражаем. Как этот уже немолодой человек во френче, застёгнутом на все пуговицы, – типичный продукт административной системы. Или другой – с чёрными пучочками волос вокруг большой лысины: пришёл в музей, вытаскил стакан, закуску, только расположился, а к нему уже служительница с возгласом: «Разве можно в Греческом зале!» «В Греческом зале, в Греческом зале!» – передразнивает её посетитель.

Говорят, за спектакль Райкин менял по несколько мокрых от пота рубашек. Невроятым трудом достигалась та лёгкость, с какой он перевоплощался на сцене. Маски не для того, чтобы просто смешить публику, – они помогали артисту творить образы, которые запомнились на всю жизнь.

На большую сцену он впервые вышел в Ленинградском театре имени Ленинского комсомола – исполнил главную роль в спектакле по пьесе Мольера «Проделки Скапена». Райкин играл блистательно, но слишком «эстрадно», отмечал критик журнала «Искусство и жизнь».

Он в самом деле был насквозь эстраден. Молодым, весёлым, обаятельным конфрансье Райкин предстал в 1939 году перед членами жюри Первого всесоюзного конкурса артистов эстрады. В звании лауреата поступил в Ленинградский театр миниатюр, который вскоре превратился в театр одного актёра. Каждый спектакль был его, Аркадия Райкина, спектаклем.

Конечно, он не мог обходиться без тех, кто отвечал за свет и звук, декорации и ко-



Человеком с тысящейо лиц можно назвать великого актёра

стюмы. Между прочим, его личный костюмер, оберегавшая покой обожаемого мэтра, однажды не пустила к нему министра культуры, строго отрезав: «Министров много, а Райкин один!»

Мэтр репетировал – работал над жестом и словом... Когда редакторская рука выбрасывала из уже написанного и отрепетированного монолога какую-то острую фразу, он говорил друзьям: «Я сделаю паузу, промолчу, и будет ясно без слов. Даже ещё острее. Публика всё поймет». И публика действительно всё понимала.

Райкинская сатира, носившая преимущественно социальный характер, может показаться сегодня мелкой, утилитарной, сосредоточенной на «отдельных» недостатках. Но он, как никто, умел придать этим недостаткам столь обобщающий характер, что за ними вставала порочность самой системы. Зрители чувствовали и подтекст, и его искреннюю интонацию. Прибавьте к этому огромное, буквально фантастическое

обаяние Райкина. Он играл и комические роли, и трагикомические. Были миниатюры, в которых Аркадий Райкин сам плакал и публика плакала. Случались интермедии, когда зрители хохотали до упаду. А между тем возникали и такие моменты, которые заставляли задуматься. Этим он отличался от многих эстрадных шутников. Он был очень серьёзен по поводу негативных явлений, происходивших в нашей стране. Со сцены он произносил такие смелые слова, от которых многие вжимались в кресла в ожидании расправы над артистом.

К счастью, страшная участь его миновала. Но система, насаждённая в эпоху репрессий, продолжала действовать, воспитанные ею люди «доставали» Райкина разными способами. Они вынуждали ходить его по инстанциям, отстаивая свои спектакли, вести изнурительные споры.

«На постоянную борьбу с ними он тратил много здоровья и сил», – говорит Константин Райкин, вставший рядом с отцом в на-

Руководство и коллектив ОАО «Трансигналстрой» поздравляет Главного инженера Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»

КАЗИЕВА Гурама Дмитриевича с ЮБИЛЕЕМ!

Уважаемый Гурам Дмитриевич! Примите в этот праздничный день, наши поздравления и пожелания успешной реализации всех планов и проектов, неиссякаемых идей, а также удачи, здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!



Медицина

Помощь онлайн

ВЫЗВАТЬ ВРАЧА МОЖНО SMS, А ПОЛУЧИТЬ ЕГО КОНСУЛЬТАЦИЮ – ПО СКАЙПУ

В АСТРАХАНИ ЖИТЕЛЬ МОЖЕТ ВЫЗВАТЬ ВРАЧА НА ДОМ, ОТПРАВИВ СООБЩЕНИЕ НА ТЕЛЕФОН МЕДИЦИНСКОГО УЧРЕЖДЕНИЯ.



Больным помогут новые технологии

Беспокоиться, что сообщение затеряется и не будет прочитано, не стоит: главврач местной станции «Скорой помощи» Пётр Ярошинский сообщил, что телефон всегда при себе у администратора и старшего врача. Новшество в первую очередь предназначено для людей, страдающих дефектами речи и слуха. А в Нижегородской области получить консультацию врача возможно по скайпу – интернет-телефону. Люди, которым тяжело добираться до поликлиники, могут получить рекомендации по лечению ложных вызовов», – отметил эксперт.

Замдиректора Санкт-Петербургского НИИ скорой помощи

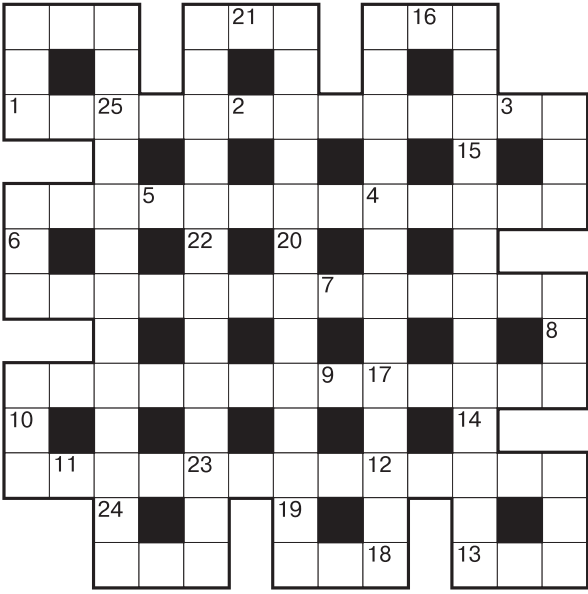
Алла Панащенко

Кроссворд

- Парень, «евший в детстве мало каши».
- Столовая мясная лепёшка, где мяса немножко.
- Животное, которое природа забыла покрасить.
- «Волшебная палочка» в руках виртуозного скрипача.
- Высокое шумное болотное растение из песни.
- Продающиеся на каждом углу китайские вещи.
- Забава «закати-ка шарик в лузу».
- Место, куда ходят проштрафившиеся студенты для получения нагоняя.
- «Змеевик», который часто посещают экскурсии.
- Ради него пчёлы трудятся от рассвета до заката.
- «Аутсайдер» среди одноклассников.
- Каптерщик на гражданке.
- Точки на «обработанной» шулером колоде.
- Возможность порезаться в

- карты с самим собой.
- Самая ценная часть уличного фонаря, с точки зрения гуляющих кобелей.
- Наука, изучающая «поведение» пули во время полёта.
- Верёвка, сжавшая шею пленённого оленя.
- «Выбирая жену, умный смотрит на руки, а глупый – на ...» – гласит народная мудрость.
- Любопытство в культурной форме.
- Работник молочной промышленности, выпускающий дырявую продукцию.
- Фамилия русских царей.
- Оказывается в желудке после первого.
- «Преступник» с точки зрения инквизиции.
- Ежемесячная статья расходов жильца многоэтажки.
- Курага, пока круга до румяна была.

Составил МИХАИЛ СЕРГЕЕВ



Ответы на кроссворд за 21 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Кипр.
- Степь.
- Аргон.
- Промокашка.
- Тройник.
- Оговор.
- Собакевич.
- Микки.
- Мыс.
- Изюмина.
- Вар.
- Алтын.
- Техосмотр.
- Вертел.
- Поцелуй.
- Дозаправка.
- Скетч.
- Наука.
- Зна.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Капрон.
- Прополис.
- Трал.
- Пакт.
- Крейсер.
- Политикан.
- Ноготки.
- Ариада.
- Досмотр.
- Мышеловка.
- Измурд.
- Алгебра.
- Выставка.
- Повесть.
- Алтарь.
- Йога.
- Маяк.