

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

24 октября 2011 года

понедельник

№ 193 (24913)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ФОТОФАКТ



В Санкт-Петербург 20 октября был доставлен Честной Пояс Пресвятой Богородицы.

В Новодевичий монастыре, при котором похоронены великие железнодорожники, его привезли председатель попечительского совета Фонда апостола Андрея Первозванного глава ОАО «РЖД» Владимир Якуни 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 прошлым 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 избавляться от бесплодия, благополучно выносить и родить ребёнка. Теперь у многих россиянок, 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 верёвок из шерсти Самой Девой и отдан апостолу Фоме. Пояс Богородицы побывает в 12 городах страны. В частности, планируется, что после Петербурга святыня будет отправлена в Екатеринбург, где также пребудет четыре дня.

ФОТО: ПАВЕЛ НОВИКОВ

ЧП

Диверсия в Дагестане

В минувшую субботу около половины восьмого вечера вблизи посёлка Манас были подорван грузовой поезд.

Это уже шестой подрыв полотна с начала года на полигоне Махачкалинского региона. Диверсия произведена в Карабудахкентском районе республики на 2321-м км перегона Манас – Ачи. В результате теракта повреждения получил локомотив, разрушен несколько шпал и около двух метров рельсов. Жертв и пострадавших нет.

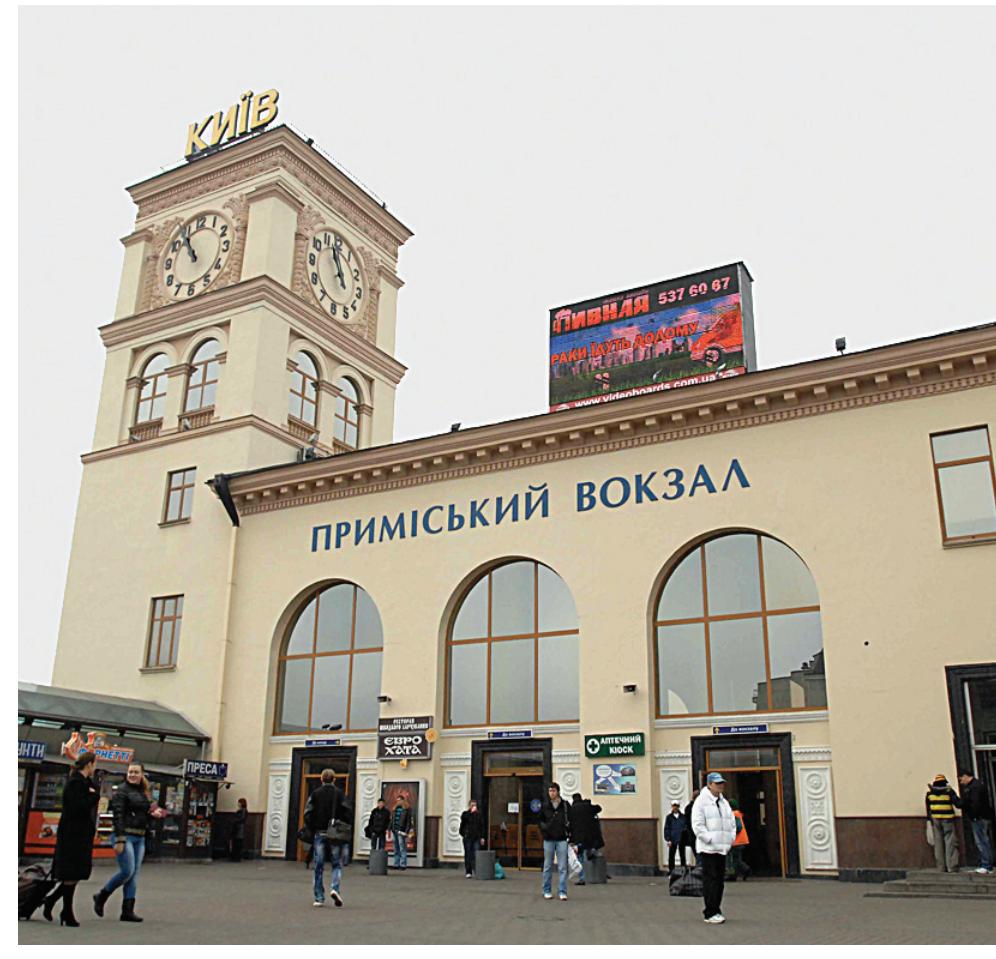
Восстановительные работы на месте происшествия начались с наступлением светлого времени суток, после осмотра окружающей территории специалистами-взрывотехниками. В воскресенье около 10 часов утра движение на участке было восстановлено. По факту подрыва возбуждено уголовное дело.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
РОСТОВ-НА-ДОНЕ

Соседи

Путаница времени

ПРОДАЖА БИЛЕТОВ НА УКРАИНУ ОТПРАВЛЕНИЕМ С 3 ДЕКАБРЯ ПРИОСТАНОВЛЕНА



ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» ПРИОСТАНОВЛЯЕТ 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 НЕОЖИДАННЫМ ПЕРЕХОДОМ УКРАИНЫ НА ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ И ТРЕБУЮЩЕЙСЯ КОРРЕКТИРОВКОЙ РАСПИСАНИЯ.

Как сообщили в ОАО «ФПК», новое решение Верховной 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-

писанию, разработанному ранее. В связи с этим поезда при пересечении границы с Украиной будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время поезд, следующие на Украину, будут прибывать на границу на один час раньше. Всё это приведёт к тому, что одни пассажиры будут опаздывать, а другим придётся ждать.

Чтобы у пассажиров была возможность заблаговременно приобретать билеты на поезда дальнего следования (за 45 суток во внутреннем сообщении и за 60 суток в международном), ОАО «РЖД» в сотрудничестве 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 Украины вновь решили перейти на зимнее время, ФПК была вынуждена также ограничить до 30 суток сроки предварительной продажи билетов на поезд дальнего следования, отправляющиеся с начальных станций 30 октября, что доставит неудобства пассажирам. Марьяна Балашкина

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

ПЕРЕВОЗКИ

Азия вошла во вкус

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ РЫБА ВСЁ БОЛЬШЕ УХОДИТ НА ЭКСПОРТ – ПРОМЫСЛОВИКИ НЕ ХОТИЯТ СБЫВАТЬ УЛОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ОПТОВИКАМ ЗА БЕСЦЕНОК

На дальневосточной дороге снизилась погрузка рыбы. Несмотря на то что с начала года общий показатель погрузки рыбы превышает прошлогодние данные, октябрь пока остаётся в минусе.

За 19 дней этого месяца в рефсекциях и вагонах-термосах со станций дальневосточной отправлено чуть более 21 тыс. тонн рыбной продукции. К уровню аналогичного периода прошлого года погружено лишь 78%.

«Погрузка оживилась только в последние дни, практически большую часть месяца наблюдалась застой. Хотя склады рыбных портов переполнены, а изотермического подвижного состава на полигоне дороге достаточно для вывоза рыбы», – сказали в дальневосточном ТЦФО.

Главную причину там видят в отсутствии долгосрочных договоров на поставки морепродуктов 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 экспорт дальневосточных морских биоресурсов. По данным Приморской краевой статистической службы, в январе – сентябре организациями Приморья экспортировано более чем на \$0,5 млрд. По сравнению с девятью месяцами 2010 года это почти на 5% выше. В натуральном выражении за границу отправлено 364,6 тыс. тонн – на 8,7% больше прошлогоднего результата.

«Рыба и морепродукты в январе – сентябре экспортировались в 15 стран дальнего зарубежья и стран Содружества. Наибольшие стоимостные объёмы экспорта приходятся 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 мороженая рыба. Для сравнения: только 5% приходится на поставки рыбного филе.

«Необходимо понимать, что переработка рыбы даёт стране добавочную стоимость. А это будущее прибрежных посёлков, развитие сопутствующей инфраструктуры, в том числе логистической», – отметил заместитель начальника отдела маркетинга ТЦФО Александр Редько.

Но без мер господдержки отрасли не обойтись. «Наполнение внутреннего рынка качественной и доступной белковой продукции – по сути государственная задача. Здесь должны быть действенные меры, как это было с зерном, госзакупки, установление стабильных ценовых коридоров», – рассуждают в ТЦФО.

Не исключено, что это отразилось бы и на потребительских ценах. Только в Приморском крае с начала года рыбная продукция подорожала с 5,1 до 13,5%.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

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

Длина десятипролётного сооружения – 1198 м. Это самый протяжённый мост на Забайкальской дороге. По нему круглогодично следуют грузовые и пассажирские поезда с Дальнего Востока на запад.

– Мост наведён в 1914 году и давно нуждался в обновлении. На опорах появились трещины. Да и со временем поезда не становились легче – совсем напротив, – говорит заместитель начальника отдела инженерных сооружений Дирекции инфраструктуры Забайкальской дороги Михаил Калашников.

Теперь мост уверенно выдержит поезда-тяжеловесы.

– Отремонтированы семь из девяти опор. Бурили отверстия 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-

поеzdов или дождь не попадут на металлы. В целом строители дают сооружению вековую гарантию.

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 самую большую, 800-тонную 127-метровую ферму, делали 90-часовое «окно».

Мостовое полотно теперь безбалластное. Что также увеличит срок службы сооружения – отходы из проходящих

специалисты подтвердили: объект «вылечен» полностью.

На реконструкцию затрачено более 3 млрд руб. А в 2013 году запланировано подобное обновление и соседнего, чётного моста-близнеца через Зею.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЧИТА

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

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия «Гудок»
8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачиваются 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
ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО
В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ
ВРЕМЕНИ.

ВСЕ СООБЩЕНИЯ ПЕРЕДАЮТСЯ
В ОТДЕЛ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ
И ПИСЕМ РЕДАКЦИИ ГАЗЕТЫ «ГУДОК».
ПО ФАКТАМ ЖАЛОБ СОТРУДНИКОВ
ПРОВОДИСЬ ПРОВЕРКА.

ОТВЕТЫ НА ЗАДАННЫЕ ВОПРОСЫ
ПУБЛИКУЮТСЯ В ГАЗЕТЕ «ГУДОК»,
НА САЙТЕ www.gudok.ru,
А ТАКЖЕ В ДОРОЖНОЙ ГАЗЕТЕ
ВАШЕЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.



Реклама

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 трансальпийской 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 Атлантическо-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 колеей (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 пре-бывает Европа, и в частности Испания, инвестиции в инфраструктуру оправданы.

Денис Виксне

Восточно-Сибирская

Цех на вырост

УВЕЛИЧИВАЮЩИЙСЯ ГРУЗОПОТОК ПО ТРАНССИБУ ОБСЛУЖИВАЮТ 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.

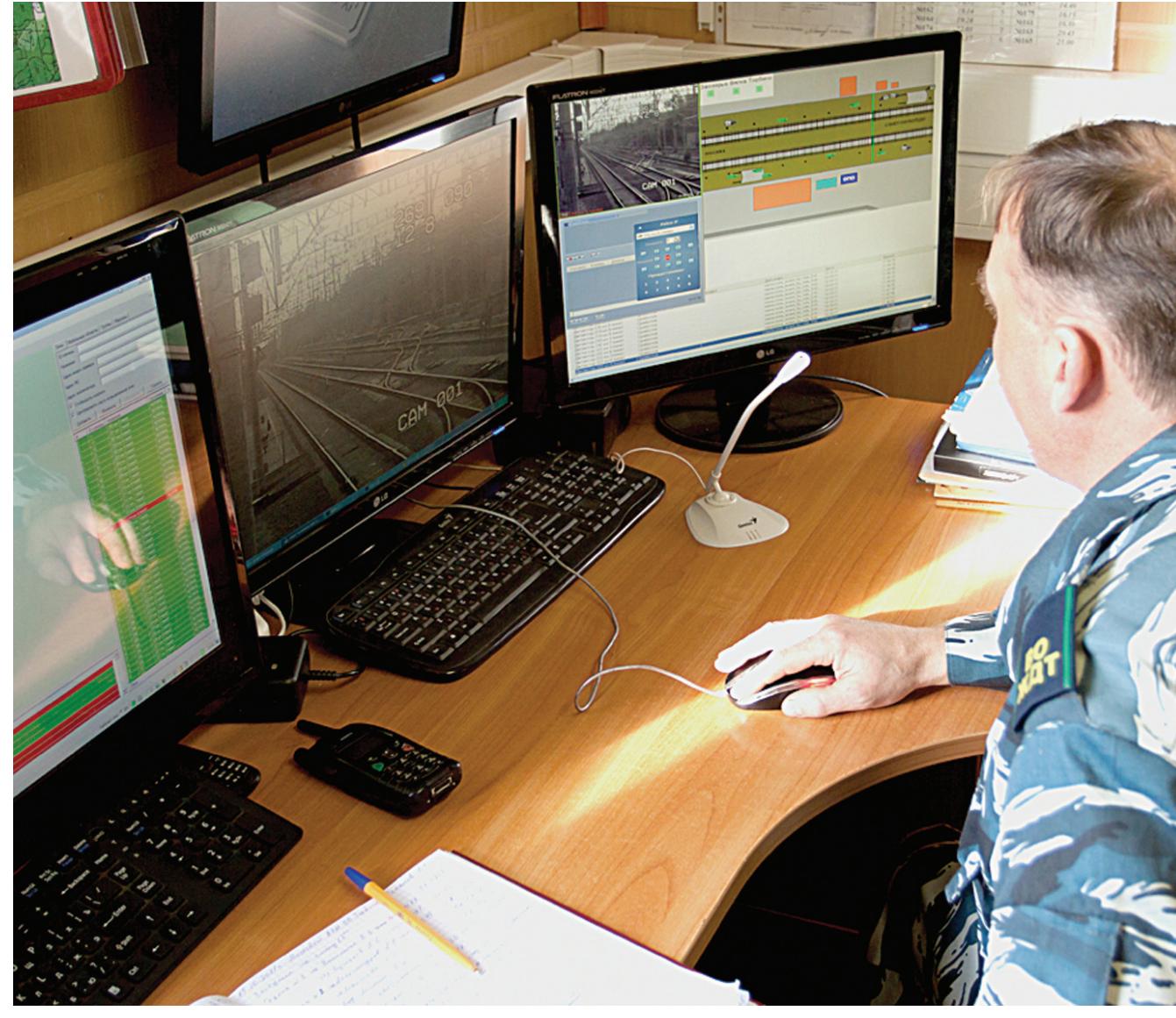
В новом цехе эксплуатации будет просторно и комфортно всем работникам депо. На первых двух этажах здания общей площадью почти 4000 кв. м размещены уютная комната ожидания локомотивных бригад, комнаты приёма пищи, кабинеты предрейсового инструктажа, медосмотра, отдел расшифровки скоростемерных лент, другие 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 приходить 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.

СИСТЕМА НАБЛЮДЕНИЯ СВЕДЁТ К МИНИМУМУ ВЕРОЯТНОСТЬ ТЕРАКТОВ



На Октябрьской дороге начал работать первый ситуационный центр безопасности.

Наблюдения за железной дорогой теперь ведутся днём и ночью в любую погоду

рут 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,

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 рисуют отвинчивать гайки и ломать устройства СЦБ в поисках цветного металла.

Предполагается, что до конца текущего

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 требуют не всегда – на детей отпугивающие действуют громкая связь, по которой

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 – Балтийская.

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

И грузовые, и пассажирские поезда должны без проблем проходить станцию Слюдянка

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

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 видеопрограмматором. Сохранность вещей пассажиров обеспечена электронным замком. Помимо купе, в вагоне-люкс 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 оценил губернатор Воронежской области Алексей Гордеев. Тогда он выразил сожаление, что в составе фирменного поезда Воронеж – Москва такие вагоны отсутствуют.



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.

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

пассажирская компания» Александра Басакова. – Это очень важно, ведь поезд – одна из визитных карточек столицы Черноземья».

По словам Алексея Гордеева, новшество должно привлечь дополнительных пассажиров бизнес-класса. «А при возникновении потребности в перевозках официальных лиц в столицу и обратно правительство Воронежской области полностью выкупит билеты в этом вагоне», – отметил губернатор.

Сергей Михаилев,
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»

– 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 единство идеологическое и технологическое пространство. Это необходимо не только для обеспечения безопасности движения, но и от 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, привила 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-



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 резерва 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 резерве 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 – соответствующий 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

резерв, а также в ближайшее время запустим дистанционный модуль оценки кандидатов.

– Пионерами, прошедшими через «ассесмент-центр», были топ-менеджеры компаний?

– Да. Вице-президенты, начальники департаментов и дорог с заместителями. И по результатам их оценки было решено, что система позволяет по-новому сформулировать требования к работникам и понять для всех.

Ведь, формируя резерв, мы не ставим перед собой цель понять уровень человека и на этом остановиться. Наша задача – найти работника, в меру способного и талантливого, и развивать в нём недостающие навыки и умения. Потому-то, кроме оценки кандидатов, Корпоративный университет и ДЦОМПы обязаны давать рекомендации по планам индивидуального развития, а сами работники – постоянно учиться и совершенствовать навыки.

С начала года тестирование в центрах оценки прошли более 1500 работников. Мы планируем, что через 3–5 лет все кандидаты в единий резерв будут проходить процедуру комплексной оценки в ДЦОМПе, расположенному в его регионе, а высшее руководство – в Корпоративном университете. Также мы создали единую автоматизированную базу данных всех перспективных работников, прошедших объективную оценку.

Но, как и в любой системе, в нынешнем механизме формирования единого кадрового резерва есть что улучшать. И со временем, думаю, качество этой работы будет только расти за счёт новых технологий и критерии оценки.

БЕСЕДОВАЛА

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Детали

Ольга Ильягушева, 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 эксперты обмануть сложно – нужно решать практические ситуации и задачи, условия которых приближены к рабочим. Тем не менее для сохранения объективности мы старались 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).

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 управленицы 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, впитавшие 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?

Инновации

Генератор комфорта

УЧЁНЫЕ СОЗДАЛИ УСТАНОВКУ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩУЮ МИКРОКЛИМАТ В КАЖДОМ КУПЕ

Специалисты ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ разработали установку, позволяющую обеспечить максимальный 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 дыхоты. 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 застывать.

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

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



пассажиров, создавая подвижность воздуха по всему купе.

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

Система, получившая 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-

фортности поездки

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

По мнению профессора Константина Кима, деревне предлагаемой учёными университета системы кондиционирования воздуха с покупкой регулированием повысит уровень комфорта в поездах.

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

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ
Санкт-Петербург

Модернизация

Водная закалка

РАЗРАБОТАН МЕТОД ПРОИЗВОДСТВА ВЫСОКОПРОЧНЫХ ПРУЖИН ДЛЯ РЕССОР ВАГОНОВ

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

Как сообщил заведующий лабораторией института Алексей Борз, 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 постепенных сжатиях деталей.

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

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 быстроводяющем потоке воды. Его применение позволяет экономить электроэнергию, обеспечивает экологическую чистоту процесса термообработки и усиливает прочность продукции.

Для производства пружин учёные разработали экономично 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

ПЕРСПЕКТИВЫ

Объединение по интересам

ПРОДАВАЕМЫЕ «ДОЧКИ» МОГУТ ОСТАТЬСЯ ЧЛЕНАМИ «ЖЕЛДОРТРАНСА»

Сергей Чаплинский, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОБЪЕДИНЕНИЯ «ЖЕЛДОРТРАНС»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

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, удается ли выполнять задачи, ради которых создавалась «Желдортранс»?

— Конечно. Достаточно сказать, что именно мы разрабатываем и подписываем Отраслевое соглашение, которое определяет гарантированный 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 определенные 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

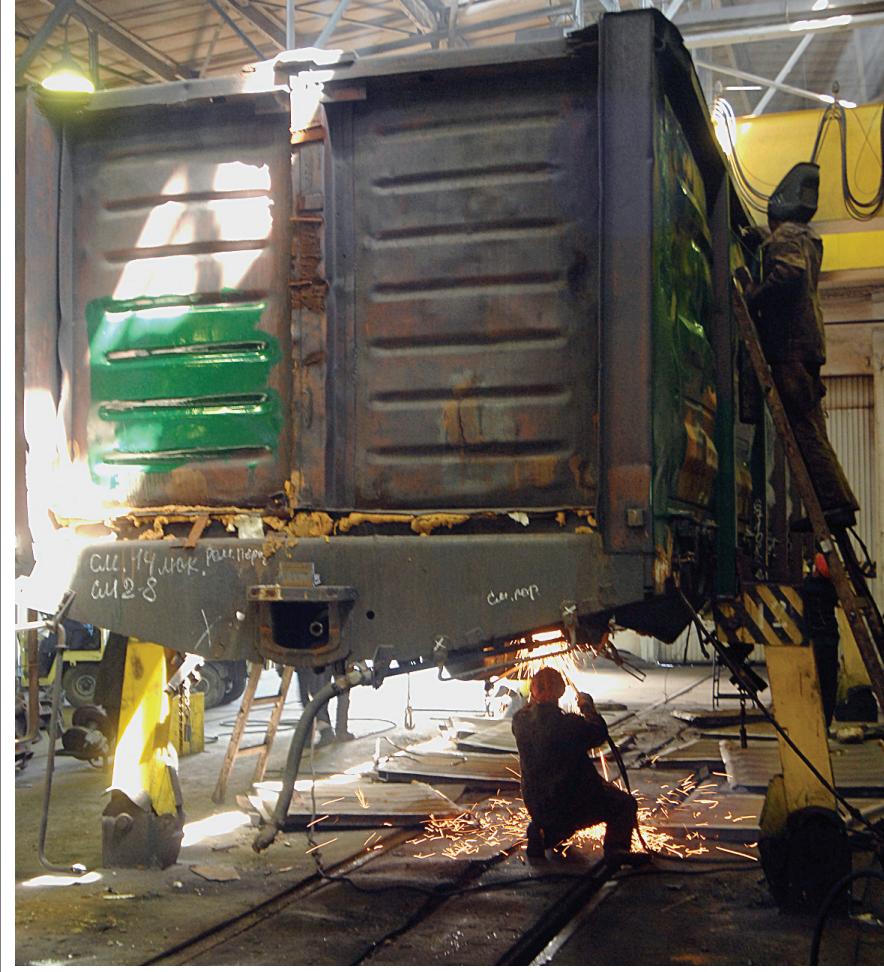


ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

ВАГОНОРЕМОНТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОЖИДАЮТ НЕПРОСТЫЕ ВРЕМЕНА В БОРЬБЕ ЗА ЗАКАЗЫ

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

— *О каких-то определенных 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 соптаратии. 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-

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 сознают, что мы защищаем 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 произойдет 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 дешевле, налоговая нагрузка ниже и более щадя-

— *Железнодорожники пока еще значительно отстают от многих других отраслей в защите своих интересов на местах*

ций 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 определенные 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

Машиностроение

Выявить слабое звено

КОНСТРУКЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ УЗЛОВ ЭЛЕКТРОВОЗА 2ЭС6 НУЖДАЕТСЯ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ



ЗАВОДСКИМ НЕДОРАБОТКАМ ПОМОЖЕТ СИСТЕМА СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

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

Помимо отказов ТЭД, имеют место неисправности таких узлов, как электропневматические контакторы ПК, быстродействующие контакторы БК-78Т, преобразователь собственных нужд электровоза ПСН, вспомогательные машины (компрессорные агрегаты и вентиляторы обдува ТЭД). Несмотря на то что электровозы 2ЭС6 уже работают на Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорогах, не на всех пунктах технического обслуживания (ПТОЛ), куда при-

ходят эти локомотивы, имеется запас материалов и запасных частей. Зачастую из-за недоукомплектованности 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 работы по выявлению и устранению слабых мест в конструкции электровоза, работы с поставщиками оборудования, внедрение инновационных технологий.

Игорь Кочетков,

старший инспектор-

приёмщик ЦТР

История

Любители есть, общества нет

ВО ВЛАДИКАВКАЗЕ МЕЧТАЮТ О МУЗЕЕ

У ВЛАДИКАВКАЗА БОГАТАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИСТОРИЯ, ВЕДЬ КОГДА-ТО ДАЖЕ СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ 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 железнодорожных дорог. Понятно, что установить паровоз стоит недёшево, нет здесь пока таких бизнесменов – любителей дорог.

Но организовать небольшой музей в маленьком помещении – дело не очень затратное. Не знаю, может, и есть нечто подобное в техникуме, но он расположен вдали от общественных мест. Нет во Владикавказе и отделения Всероссийского общества любителей железнодорожных дорог. Любители-то сами есть, но они разъединены. Может, здесь нам поможет председатель этого обще-



ВОКАЗ БЕЗ МЕМОРИАЛЬНОГО ПАРОВОЗА ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ДОРОГ ПУСТОВАТ

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

И.Г. Дзагоев

любитель железнодорожных дорог,

бывший работник ВВРЗ

Александр Непомнящий, монтёр Краснодарской дистанции пути:

— Резко отрицательно. У нас и сейчас работает бригада из шести человек. А общем, который выполняем, рассчитан на десятерых. Но зарплата от этого больше не становится. Да и работа у путейцев не из лёгких. До сих пор 80% всех работ делается вручную.

Геннадий Гогоман, начальник Воронежской дистанции пути:

— Мне лично сокращать уже просто некого, раньше на дистанции работали 1300 человек, сейчас – 780. Меньше просто нельзя, ведь существуют технологии, согласно которым выполнить те или иные работы может определённое число людей. Однако если предложить сокращение, то те, кто останется и станет получать увеличивающуюся зарплату, в конце концов не обрадуются. Им придётся выполнять больший объём работ. Например, во время снегогорбы нужны люди, и как потом справляться малым штатом? Надо будет успеть и снег убрать. Не жить же на работе!

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

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ 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»



ВОПРОС ДНЯ

Как вы относитесь к идеи увеличения зарплаты за счёт сокращения штата?



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Александр Кабанов, мастер цеха периодического ремонта электровозов ремонтного локомотивного депо Самара-Пассажирская:

— Категорически не согласен, потому что дело не в рублях и повышении зарплаты, а в качестве выполняемой работы. У нас в депо на пункте техосмотра локомотивов работают 27 слесарей в четыре смены. В случае, если один из сотрудников уходит, к примеру, на учёбу, в отпуск или на больничный, мы вынуждены брать на замену работника из других цехов. Даже в случае увеличения зарплаты на существующий объём работы нам просто не хватит меньшего количества сотрудников. Ведь от этого зависит качественное техобслуживание локомотивов перед выдачей под поезд. А это уже прямая угроза безопасности движения. Всё решает не увеличение зарплаты, а наличие квалифицированных специалистов в нужном количестве.

Александр Лахтарин, замначальника по эксплуатации пути Горьковской дирекции инфраструктуры:

— Положительно, но только если это не вредит производительности труда. Мы не просто готовы выполнять одну и ту же работу меньшим числом работников с большим заработком, мы на это нацелены, это рационально в путевом хозяйстве.

Елена Сукачёва, начальник вокзала Топки:

— К сокращению штата за счёт увеличения зарплаты ни я, ни мой коллектив не готовы. Штат всегда должен быть укомплектован, а каждый человек в коллективе – на своём месте. Реализовать эту идею применительно к вокзалу нельзя. Кроме основных обязанностей, у наших сотрудников работы хватает – когда надо, и снег разгребаем, и плитку кладём, и фасад красим. Так что мы, наоборот, за пополнение.

Сергей Михайлов, мастер заготовительного участка ремонтного локомотивного депо Вологда:

— Штат нашего инструментального цеха и так уже минимизирован – 12 человек, а загруженность очень большая. Мы ремонтируем инструменты и детали для всего депо. Дальше уменьшать число работников уже некуда. Если штат ещё сократить, мы просто с работой не будем справляться. К тому же здесь коллектив уже сработанный, и на такую жертву никто не пойдёт. Уверен, никто из слесарей не захочет добиваться повышения зарплаты за счёт увольнения одного или нескольких своих коллег.

Александр Непомнящий, монтёр Краснодарской дистанции пути:

— Резко отрицательно. У нас и сейчас работает бригада из шести человек. А общем, который выполняем, рассчитан на десятерых. Но зарплата от этого больше не становится. Да и работа у путейцев не из лёгких. До сих пор 80% всех работ делается вручную.

Геннадий Гогоман, начальник Воронежской дистанции пути:

— Мне лично сокращать уже просто некого, раньше на дистанции работали 1300 человек, сейчас – 780. Меньше просто нельзя, ведь существуют технологии, согласно которым выполнить те или иные работы может определённое число людей. Однако если предложить сокращение, то те, кто останется и станет получать увеличивающуюся зарплату, в конце

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 баклушки бьёт, а уже работает на Приволжской железной дороге. И её даже посыпают 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, «телефон доверия» нашей газеты рассказала старшая сестра этой девушки: «Она приехала на свой вокзал и обратилась за билетом в окно № 1. Но кассир отказалась ей в гробовой 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 работникою железной дороги».

Вы знаете, как наши служащие умеют ловко осадить любого, кто мешает болтать по телефону с подружками, отстранённо разглядывая, сидят 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 бедельников не изменились – это же их любимый способ лентяйничать. Так было в средние века, когда передвигались на колесницах. Так и сейчас, во времена межпланетных сообщений.

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

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 железной 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 числится ни в одном Совете ветеранов. Конечно, можно прожить и без общественной организации, но очень обидно, что мы лишиены 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 настороже время состоят на ветеранском учёте в этой дистанции. Так что, думаю, возможности для общения у вас есть.

Вы имеете право на корпоративную пенсию. И в настороже 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 вам 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 Винчугов,
начальник службы
УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

– 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Л.П. САЛЬНИКОВ
Тихорецк

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 ЛЕТИЩЕЙ 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 УЧИТЕЛИ, НИ ЗНАКОМЫЕ? МОГЛИ ВЕДЬ ПАРНИ 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, помочь ему уже не требовалась.

Город Реутов, в котором Славик ходил в школу, поразил меня уютом и благоустроенностю. 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 «засцеперов». Едва ли не каждый вечер местные старшеклассники выкладывают ужающие ролики в Интернет. И никому до этого нет дела. Тянет детей к железной дороге, как бабочек на огонь, так пусть, мол, железнодорожники лучше охраняют 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 давала 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 откликнулся от этой смерти.

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

Учителя с журналистами встречаться не хотят. О Славе говорят скучно: «хороший мальчик», «душа коллектива». Никогда, мол, не совершил таких поступков, чтобы за него приходилось краснеть. Учился на «тричетыре». 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 Щапова. – 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».



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, сказала: «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 крышиках 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 Антона отец пьёт, мама в секте, живёт парень на 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 выходит». 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 Витя 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 «шоколаде»: родители «не пасли» его, как некоторые, и деньги всегда имелись. Дедушка в нём просто души не чаил, внук часто и подолгу жил у него в Домодедово. Там по настояния 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 совершил не ради неё, а «просто так», доказать, что он «мужик». И вообще, мол, не в девочках дело, просто тот, «у кого книшка не тонка», по мнению Славиного окружения, «экстремом» обязан увлекаться. А «засцеп» – 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 начиналось: с детских «шуток», которые остались

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

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: Славка 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 увлечения 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 привлекают 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 «засцепинга»: 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 лобищих родителей.

Может быть, поэтому лейтенант полиции Сергей Ноздрачёв считает, что «бороться с «засцеперами» бесполезно и бессмысленно». Он вспомнил случай двухлетней давности в подмосковной Шатуре, когда «засцепер» 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 сдадём 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 обединяются по интересам, а порой и собираются 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 покажут плачами: 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 Подмосковье 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 выложенная 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 в тридорога.

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 ущемлению услуги», – предложил Голомолзин.

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



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.

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 стекло, 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



Были бы приличные контейнеры, а население готово их наполнить

и хранение отходами». «Мусор делится на потоки: медицинские, резиновые изделия, аккумуляторы, пластик, ртутьодержащие. 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 в Тюмени, Самаре и Москве. Сергей Архипов уверен, что при должном внимании к вопросу контейнеры и для раздельного сбора мусора, и для энергосберегающих ламп могут появиться на территории всей страны лишь через два-три года.

Население готово к цивилизованному отношению к мусору.

Сообщество. 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 кадров 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 стационарного 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

Экология

Тренируемся на лампочках

Столицу Урала приобщают к культуре правильной утилизации отходов



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 энергоеффективности организации «Гринпис» Игорь Подгорный. – Но система приема переработки 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

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 «Ладьей». 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 Яковleva 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 «Тереке» 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 Асильдара и Мусавенкиса Мгуни. 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 Мгуни. 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 продление борьбы за медали, перенял в гостях нижегородскую «Волгу» – 2:0. Оба мяча гости забили во втором тайме – отличились Отар Марцивадзе и Юра Мовсисян.

– У нас было два-три момента, которые надо было реализовывать, – сказал наставник «Волги» Дмитрий Черишев. – Никита Маляров после углового был 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.

В итоге 1:1 завершили матч «Кубань» и «Крылья Советов». Московский «Локомотив», накануне в Лиге Европы разгромивший греческий АЕК – 3:0, встречу со «Спартаком» 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 обогнал опытного Евгения Лапенкова – 1:11,73 против 1:12,12. На дистанции 3000 м лучшим был призёр Олимпийских игр Иван Скобрев.

Роман Вишнёв

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.

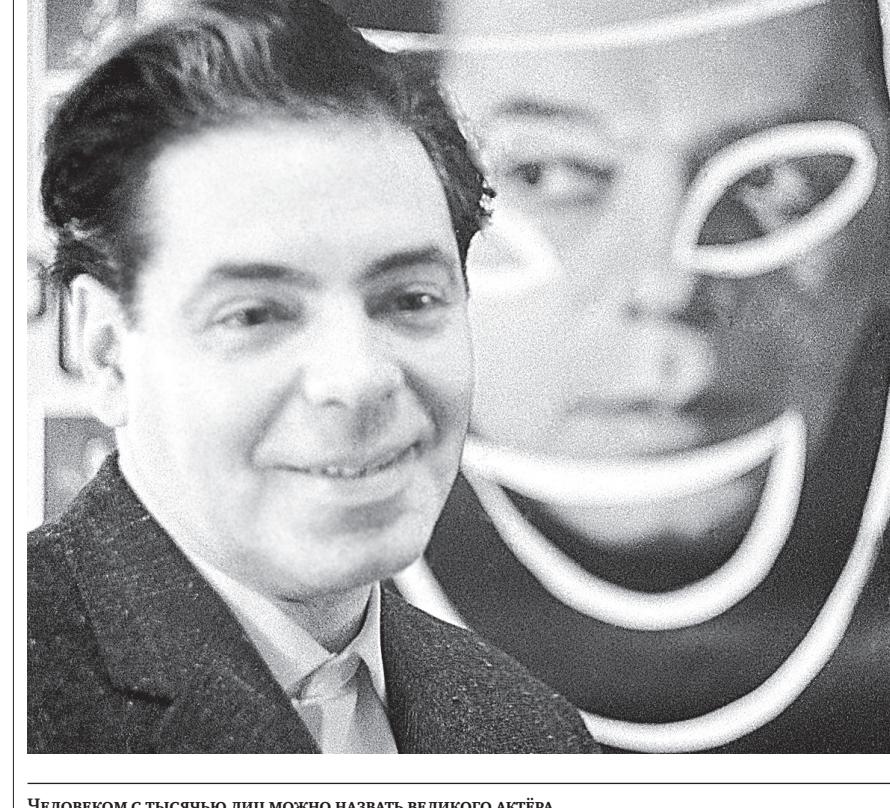
И каждый был неподражаем. Как этот уже немолодой человек в френче, застёгнутом на все пуговицы, – типичный продукт административной системы. Или другой – с чёрными пучками волос вокруг большой лысины: пришёл в музей, вытащил стакан, закуску, только расположился, а к нему уже служительница с возгласом: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

Говорят, за спектакль Райкин менял по несколько мокрых от пота рубашек. Невероятным трудом достигалась та лёгкость, с какой он перевоплощался на сцене. Маски не для того, чтобы просто смешить публику, – они помогали артисту творить образы, которые запоминались 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 блестательно, но слишком «эстрадно», отмечал критик журнала «Искусство и жизнь».

Он в самом деле был насквозь эстраден. Молодым, весёлым, обаятельным конфрансом Райкин представил 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 тысячью лиц можно назвать великого актёра

стомы. 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 высыпалась из уже написанного и отредактированного монолога какую-то острую фразу, он говорил друзьям: «Я сделаю паузу, промолчу, и будет ясно без слов. Даже если острее. Публика всё поймет». И публика действительно всё понимала.

Райкинская сатира, носящая 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

чтение 80-х годов, когда Ленинградский театр миниатюр переехал в Москву.

«Я всегда критически относился к семейственности на производстве, – шутит по этому поводу Аркадий Райкин, – а теперь вот сам впал в этот «грех», но николько в нём не раскаиваюсь. Мой сын принимает труное фамильное наследство...»

Райкин-младший понимает, что как художественный руководитель его отец был «не сахар» – настоящий тиран. Все 45 лет работы в своём театре только он был главным и единственным. Остальные на подхвате – и с этим нужно было молча соглашаться или уходить.

Случай с Михаилом Жванецким, Романом Карцевым и Виктором Ильченко особо показателен. Райкин открыл их, сделал профессионалами, можно сказать, вывел на орбиту искусства. Но, откыв одесских юмористов, Райкин же и «закрыл» их, когда почувствовал, что они слишком самобытны и самостоятельны, чтобы оставаться в его тени. «Когда Жванецкий выходит на сцену со своим старым портфельчиком, битком набитым текстами, то не нуждается ни в ком, кроме слушателей, и никакая аудитория ему не страшна», – признавался король смеха.

Даже расставшись, он с большим интересом следил за тем, как складывались творческие судьбы бывших питомцев, искренне радовался и гордился за них. Райкину было приятно сознавать, что Жванецкий и его друзья с благодарностью вспоминают те времена, когда проходили школу Ленинградского театра миниатюр. «Закончившие высшую школу Райкина, – отвечал Жванецкий, – привыкают нестись вперед головой. Так и пробиваем лёд – кто-то сверху ломом, мы – снизу головой. Привыкаем не бояться написанного, не дрейфить от своего мужества».

А вот мнение Геннадия Хазанова, считающего себя учеником великого комика: «Не видел и не знаю ни одного артиста, который по моему, по силе дарования и обаяния, по совершенно магнитескому воздействию на зал мог бы приблизиться к Райкину хоть на какое-нибудь расстояние. Честно говоря, нам всем так же далеко до него, как до ближайшей планеты Солнечной системы».



Руководство и коллектив ОАО «Транссигналстрой» 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.

Беспокойтесь, 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 не выходя из дома.

Замдиректора Санкт-Петербургского НИИ скорой помощи



Больным помогут новые технологии

им. Джанелидзе Вадим Стожаров уверен, что в регионах проделали колоссальную работу, но не в каждом населённом пункте есть быстрый Интернет. «А чтобы SMS-услуги работали, нужно провести большую работу для распознавания ложных вызовов», – отметил эксперт.

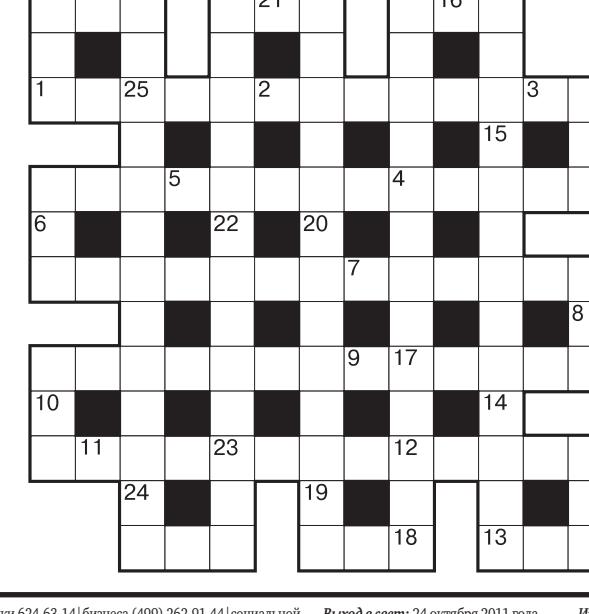
Алла Панасенко

КРОССВОРД

1. Парень, «евший в детстве мало каши». 2. Столовская мясная лепёшка, где мяса немножко. 3. Животное, которое природа забыла покрасить. 4. «Волшебная палочка» в руках виртуозного скрипача. 5. Высокое шумное болотное растение из песни. 6. Продающиеся на каждом углу китайские вещи. 7. Забава «закаты-кашарик в лузу». 8. Место, куда ходят проштрафившиеся студенты для получения нагоняя. 9. «Змеевик», который часто посещают экскурсии. 10. Ради него пчёлы трудятся от рассвета до заката. 11. «Аутсайдер» среди одноклассников. 12. Каптёрщик на гражданике. 13. Точки на «обработанной» шулером колоде. 14. Возможность порезаться в

карты с самим собой. 15. Самая ценная часть уличного фонаря, с точки зрения тяляющих кобелей. 16. Наука, изучающая «поведение» пули во время полёта. 17. Верёвка, скавшая шею пленённого оленя. 18. «Выбирая жену, умный смотрит на руки, а глупый – на ...» – гласит народная мудрость. 19. Любопытство в культурной форме. 20. Работник молочной промышленности, выпускающий дырявую продукцию. 21. Фамилия русских царей. 22. Оказывается в желудке после первого. 23. «Преступник» с точки зрения инквизиции. 24. Ежемесячная статья расходов жильца многоэтажки. 25. Курага, пока круглая до румяна была.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 21 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Кипр. 3. Степь. 9. Аргон. 10. Промокашка. 12. Тройник. 13. Оговор. 15. Собакевич. 16. Мики. 18. Мыс. 19. Изюминка. 21. Вар. 23. Алтын. 24. Техосмотр. 26. Вертел. 27. Поцелуй. 30. Дозаправка. 31. Скетч. 32. Наука. 33. Дань.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Капрон. 2. Прополис. 4. Трал. 5. Пакт. 6. Крейсер. 7. Политикан. 8. Ноготки. 11. Ариадна. 14. Досмотр. 16. Мышеловка. 17. Изумруд. 20. Алгебра. 21. Выставка. 22. Повесть. 25. Алтарь. 28. Йога. 29. Маяк.