

3. | ВЛАСТЬ

В комиссии Совета Федерации обсудили результаты структурной реформы на железнодорожном транспорте

5. | ГРУЗОВАЯ БАЗА

Недолгое счастье Холмска: пока ТЭЦ на Сахалине не перевели на газ, станция наращивает перевозки угля

7. | Общество

Депутаты предложили в десятки раз увеличить штрафы за продажу некачественных товаров

8. | Юго-Восточная

Слушатели дортехшколы подготовили детский кукольный спектакль и даже получили гонорар от зрительницы

25 мая 2011 года

WWW.GUDOK.RU

среда

WWW.GUDOK.INFO

№ 87 (24807)

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152758
экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Выгодные инвестиции

Недавно 30 сотрудников управленческого звена компаний получили сертификаты об окончании недельного курса в школе бизнеса в Портсмуте. Учёба была организована кафедрой «Корпоративный менеджмент» МИИТа, которая активно развивает различные формы международного сотрудничества. С помощью кафедры не первый год студенты и слушатели программы на тему «Организация бизнеса на железнодорожном транспорте за рубежом» направляются на стажировки.

Заграничные курсы (и длительные, и краткосрочные) очень полезны. Они дают возможность узнать больше о железнодорожных системах ведущих стран Запада, перенять целый ряд методов и приёмов работы в условиях рынка и конкуренции. Надо сказать, что окупаемость подобных проектов признаётся в мировой экономике очень высокой. По данным The Wall Street Journal, возврат инвестиций в повышение профессионального уровня управленцев достигает 300% в течение пяти лет.

Безусловно, в период, когда компания активно реализует масштабные международные проекты при тесном сотрудничестве с иностранными коллегами, без английского языка и дополнительных знаний, связанных с эпохой глобализации экономики, не обойтись. При этом стоит учитывать, что любое сотрудничество без хорошего понимания интересов, позиций и вообще менталитета другой стороны, даже если в совершенстве владеешь иностранным языком, обречено на неудачу. Без корректной интерпретации образа мышления и действия зарубежных партнёров можно задохнуться в собственных принципах, так и не достигнув взаимовыгодного варианта. И поэтому нужно активно развивать такую работу по повышению полезных знаний специалистов компаний.

Наряду с этим мы, разумеется, должны исходить из того, что отечественная отраслевая школа имеет колоссальный опыт и потенциал, успешно реализуемый в течение более полутора столетий, причём нацеленный на конкретные российские геополитические условия и задачи. Долгое время наша железнодорожная наука считалась в сопоставлении с западной передовой, а высшая школа давала специалисту более глубокий и широкий спектр инженерных знаний. Сегодня, безусловно, есть необходимость обогащения нашей школы, вбирая в себя всего полезного в новых условиях. В то же время нужно целенаправленно развивать и то, чем мы могли бы со здоровым чувством гордости поделиться с западными стажёрами.

ЦИФРА ДНЯ

433

грузовых поезда будут курсировать по твёрдому графику с вводом 29 мая нового расписания движения. Действующим графиком предусмотрено 355 таких поездов.

ГУДОК

Соцпакет

Натуральный обмен

Сотрудники, которые не вступают в корпоративные пенсионные программы, со временем могут лишиться ряда льгот



Негосударственное пенсионное обеспечение (НПО) на железнодорожном транспорте будет действовать по единным стандартам и в будущем должно заменить ряд социальных льгот для ветеранов.

На годовом собрании Отраслевого объединения «Желдортранс» в понедельник был принят Стандарт НПО по организациям железнодорожного транспорта. По словам генерального директора объединения Сергея Чаплинского, документ предварительно обсуждался на отраслевом экспертном совете по развитию негосударственного пенсионного обеспечения, и все участники выступили за необходимость перехода от предоставления социальных гарантит пенсионерам к участию работников в программах НПФ, и работодатели готовы нести соответствующие расходы на софинансирование пенсий».

По поводу идеи работодателей о замещении гарантит по колдоговору высокой корпоративной пенсией мнения самих пенсионеров, опрошенных «Гудком», разделились.

«Категорически не согласна! – сказала бывшая работница Куйбышевской дороги Надежда Борцова. – Даже если допустить отказ от льгот по колдоговору и увеличение корпоративной пенсии, где уверенность, что через год-другой инфляция не съест денежную прибавку? А льготы по колдоговору существуют независимо от роста цен, и мы в любое время можем им воспользоваться». Однако у пенсионерки Веры Сергиенко из Новокузнецка

Железнодорожникам предлагают включиться в систему пенсионных накоплений

ставление которых зависит от прибыльности конкретной компании, на учёте в которой состоит ветеран, – пояснил он. – Поэтому считаю честным заговоренно объявить: если после выхода на заслуженный отпуск хотите пользоваться дополнительными благами, то уже сегодня нужно участвовать в программах НПФ, и работодатели готовы нести соответствующие расходы на софинансирование пенсий».

По поводу идеи работодателей о замещении гарантит по колдоговору высокой корпоративной пенсией мнения самих пенсионеров, опрошенных «Гудком», разделились.

«Категорически не согласна! – сказала бывшая работница Куйбышевской дороги Надежда Борцова. – Даже если допустить отказ от льгот по колдоговору и увеличение корпоративной пенсии, где уверенность, что через год-другой инфляция не съест денежную прибавку? А льготы по колдоговору существуют независимо от роста цен, и мы в любое время можем им воспользоваться». Однако у пенсионерки Веры Сергиенко из Новокузнецка

решение возражений не вызвало. «Раньше льготы у пенсионеров были существеннее: отдыхать ездили в санатории, в том числе семьями. А сейчас только название. Если бы была прибавка к пенсии, я бы на неё согласилась. Пусть будет хотя бы 2 тыс. руб. – лучше продуктов наберу», – говорит она.

В Отраслевом соглашении предусмотрено, что работники получают негосударственную пенсию на основании положения организации, в которой работают. Однако сейчас условия в «дочках» РЖД разные. «Чтобы человек при перемещении из одной организации в другую не терял гарантит и понимал, какая у него будет пенсия, и вводится стандарт», – пояснил заместитель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Вячеслав Шерстнёв. – Для того чтобы условия для всех были одинаковы, в нём закреплены основные принципы единого подхода к предоставлению минимального набора гарантит по НПО».

> Окончание | 2

Компания

Новый стиль



Сергей Михайлов,
член правления
ОАО «РЖД»,
начальник
департамента
корпоративных
коммуникаций
ОАО «РЖД»

Как обстоят дела с вводом нового фирменного стиля, каким образом новый бренд меняет отношение к компании? Об этом беседа с Сергеем Михайловым.

– Сергей Владимирович, что вообще стало поводом для начала ребрендинга?

– Ребрендинг необходим, когда компания начинает что-то коренным образом, стратегически менять в своей деятельности. А такие перемены у нас идут давно. И наш новый фирменный стиль является их выражением.

Мы показываем и нашим клиентам, и самим себе: смотрите, мы становимся другими, «РЖД» – это новая, современная компания. Мы теперь по-новому выстраиваем отношения: и с рынком, и с сотрудниками.

И ребрендинг помогает нам в этом. Очень сильно помогает.

Можно сказать, что фирменный стиль является выражением нашей корпоративной идеологии. Мы таким образом демонстрируем её всем – напрямую, до ходочко, на невербальном уровне – без слов.

Как человек своим костюмом демонстрирует свой социальный статус. И поэтому нам так важен дизайн всех носителей нашего нового фирменного стиля: форменной одежды сотрудников, оформления поездов, вывесок, табло на вокзалах и многое другое.

Этот дизайн является нашим обращением ко всем вокруг: смотрите, мы меняемся, мы идём в ногу со временем, с нами стоит иметь дело.

И это же является обращением компании к своим сотрудникам, которое настраивает их на работу по-новому.

> Окончание | 4

Блиц

Жара наступает

На Дальневосточной определились с тем, кто имеет право привлекать поезда к тушению пожаров



по одному – во Владивостокский и Сахалинский.

Также пожарные формирования сопровождают на линии рельсошлифовальные поезда. Как показала практика, одна из причин зарождения пожаров в лесном массиве сопряжена с механизированной шлифовкой рельсов, при которой происходит большой разлёт искр. Так что в последние годы поезд работает только в сопровождении пожарных. Эта мера абсолютно оправдывает себя.

– Оказывает ли помощь МЧС?

– В мае поезда 18 раз привлекались к тушению лесных пожаров по запросу МЧС. В особенности это коснулось Тындинского региона, где было 14 выхаживаний. Так же выезжали в Комсомольский регион, боролись с огненной стихией в посёлках Хевчен, Болонь, Усть-Орочи, Согда.

– Как идёт взаимодействие со смежными структурами?

– Случай привлечения поезда к тушению пожара в посёлке Хевчен показал несогласованность действий причастных служб. Плюс из-за отсутствия достоверной первичной информации произошла задержка в отправлении поезда со станции Литовко. Чтобы этого избежать, 23 мая утверждено соглашение между дорогой и МЧС. В нём чётко определено, кто имеет право привлекать к тушению пожарные поезда.

Кроме железнодорожников, этими полномочиями теперь наделяются должностные лица МЧС. В частности, руководитель тушения пожара, находящийся на месте события. Кроме того, соглашение предусматривает максимально достоверное информирование нас о характере, масштабе возгорания, чтобы можно было определить, какие силы и средства необходимы для ликвидации огня.

Беседовал Павел Усов

Совещание

Работать по регламенту

Система управления нуждается в качественных нормативах

Вчера в Иркутске началось совещание начальников дорог. Его участники обмениваются опытом работы в условиях изменения системы управления и обсудят дальнейшие планы по обеспечению технической и технологической координации на территориальном уровне.

Как отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, совершенствование структур и инструментов управления должно стать непрерывным процессом, так как компания работает в условиях постоянно изменяющейся рыночной среды.

Восточно-Сибирская дорога стала одной из трёх, наряду с Октябрьской и Красноярской, где обкатывались новые схемы управления. В частности, она достаточно успешно перешла на работу без отделений, здесь без особых проблем укрупнили и ликвидировали предприятия, и

создавали новые структуры, отрабатывали схемы взаимодействия.

«Мы не допустили потери управляемости, поскольку каждый шаг тщательно продумывался», – пояснил начальник дороги Анатолий Краснощёк.

Вадим Морозов отметил, что реформирование на Восточно-Сибирской и в самом деле проходило, в общем-то, безболезненно. Вместе с тем он подчеркнул, что есть ещё немало вопросов, над которыми нужно думать вместе. К таким, в част-

ности, относятся вопросы регламентации бизнес-процессов и взаимодействие между дорогами, новыми структурами компаний.

«Одно из главных задач – это достичь единства в работе с клиентами, – считает Вадим Морозов.

В связи с этим необходимо создание качественной нормативной базы. Особенно она актуальна для Дирекции инфраструктуры, которая должна эффективно работать с дирекциями управления движением, тгти.

О том, что проблема регламентов существует, говорил и начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт. По его словам, структурные преобразования достигли своей цели, но появились и проблемы. «У нас всё ещё не определена ответственность дирекций и филиалов за несоблюдение регламентов. Не определены полночные корпоративных центров управления», – посетовал он.

«Гудок» будет рассказывать о ходе совещания.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР., «ГУДОК»
Иркутск



Фото: ДАВИД ГОРБАКОВ

– Александра Маркович, на Дальнем Востоке растёт число пожаров. Насколько серьёзно положение?

– Пожарные поезда девять раз выезжали на тушение пожаров в полосе отвода. Из них трижды – в Комсомольский регион, по два – в Хабаровский и Тындинский,

– Александра Рыбаков, замдиректора филиала Ведомственной охраны на Дальневосточной дороге

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

25 мая 2011 года

среда

№ 87 (24807)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Важные правила

На Дальневосточной дороге накануне каникул со школьниками проводят профилактические занятия, где ребята учат, как правильно себя вести на транспорте. Одно из таких мероприятий пройдёт сегодня в специализированном классе Хабаровского учебного центра магистрали, оснащённом системой тестирования, обучения и контроля знаний «Исток-мастер». Детям покажут фильмы и расскажут о правилах поведения. А уже на полигоне учебного центра школьники закрепят теорию на практике.

Олимпийские инвестиции

Инвестиции в проект «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер» с января по апрель составили около 780 млн руб. Сегодня завершается, начатое в прошлом году, строительство двухпутных вставок на перегонах Мацеста – Хоста, Дагомыс – Сочи, Лазаревская – Чемитоквадже, Сочи – Мацеста, Туапсе – Шепси и Якорная Щель – Лоо. Началась укладка двухпутной вставки на перегоне Водопадный – Лазаревская. Кроме того, на этих объектах возведут волноотбойные стены и каменно-набросные буны, препятствующие размыву полотна.

С комфортом

Вагонам беспересадочного сообщения Пермь – Москва – Соликамск присвоен статус фирменных.

26 фирменных купейных и плацкартных вагонов будут прицеплены к поездам «Северный Урал» (Москва – Приобье) и «Малахит» (Нижний Тагил – Москва).

Вагоны имеют современный удобный и уютный интерьер, оборудованы биотуалетами, информационными табло, на которых указывается следующая остановка поезда, время, температура воздуха.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Соцпакет

Натуральный обмен

>Начало | 1

Среди гарантий – минимальные размеры обязательного долевого участия работников и работодателей при формировании негосударственной пенсии; единый подход к определению пенсионного стажа и оценке права человека на негосударственную пенсию; единый порядок учёта пенсионных обязательств. На основе принятого стандарта в ДЗО будут разработаны свои пенсионные положения, которые тем не менее будут учитывать специфику каждой организации – её кадровую политику, финансование, обеспечение и т.д.

Следующим шагом, считает Сергей Чаплинский, нужно исправлять ненормальную ситуацию, когда работодатель софинансирует пенсию сотрудника, а потом ему же оплачивает набор соцгарантий. Кроме того, с 1 января выросли отчисления в страховые федеральные фонды, которые легли на компании дополнительной нагрузкой.

– После окончания срока действия нынешнего Коллективного договора РЖД нужно выйти на постепенное, поэтапное замещение множества устаревших, высокозатратных, немотивирующих гарантий и компенсаций сотрудникам современными социальными страховыми продуктами, – пояснил позицию работодателей председатель экспернского совета объединения по развитию НПО, первый заместитель начальника департамента социального развития ОАО «РЖД» Вячеслав Батаев.

– Это, например, дополнительное медицинское страхование, негосударственная пенсия, ипотечные жилищные программы, компенсируемый соцпакет, которые представляются на накопительных принципах и долевом софинансировании работника и РЖД с постепенным увеличением доли социальных страховых продуктов в общем соцпакете.

В компании не исключают, что по новому колдоговору, который начнёт действовать с 2014 года, соцпакет пенсионеров, выходящих на заслуженные отдыши, может постепенно сократиться. Взамен будут увеличены выплаты по негосударственному пенсионному обеспечению. Тех, кто ушёл на пенсию раньше, изменение порядка предоставления льгот не коснётся.

С точки зрения работодателей не согласен профсоюз. Председатель Ространсфлага Николай Никифоров считает, что для пенсионеров необходимо обязательно сохранить бесплатный проезд и медицинскую помощь. «В первом случае – это дань традициям, так как речь идёт о сложенных ветеранах и право на бесплатный проезд для них является поводом для гордости. Так же как и медицинское обслуживание в учреждениях здравоохранения РЖД», – считает он. Не согласятся с их позицией и многие работники, ветеранские организации, так что при всех положительных моментах, которые привносят приятные Стандарты НПО, дальнейшее развитие системы соцобеспечения в холдинге ждёт горячее обсуждение.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Авария

Отказали тормоза

Столкновение с «МАЗОМ» привело к сходу двух локомотивов и 14 вагонов, все люди живы



Причиной аварии на перегоне Кувандык – Медногорск Южно-Уральской железной дороги, по предварительным данным, стал отказ тормозов автомашины «МАЗ».

Об этом «Гудку» рассказал руководитель отдела криминалистики Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Михаил Шергин.

В минувший понедельник в 17.09 по московскому времени на 216-м км перегона Кувандык – Медногорск на охранимый переезд, несмотря на запрещающие сигналы светофора, опущенный шлагбаум и поднятые плиты устройства заграждения, влетел грузовой автомобиль. В это время к переезду подходил пассажирский поезд Оренбург – Екатеринбург. Произошло столкновение. От удара автомобиль выбросило на встречный путь, по которому в этот момент следовал грузовой поезд.

В результате сошли с рельсов локомотив и два почтово-багажных вагона пассажирского поезда, а также локомо-

тив и 12 цистерн с топочным мазутом грузового.

Погибших нет, госпитализированы два человека – водитель пассажирского поезда и водитель «МАЗ». Как рассказал начальник региональной дирекции медицинского обслуживания на ЮУЖД Леонид Дубачинский, на данный момент их состояние удовлетворительное. За медицинской помощью обратились ещё 10 человек.

В результате ДТП было повреждено около 300 м пути, три опоры контактной сети и оборудование переезда.

«На ликвидации последствий были задействованы восстановительные поезда станций

Оренбург, Орск и Карталинский,

также подняты пожарные поезда», – рассказал заместитель главного ревизора по безопасности движения дороги Анатолий Смирнов.

При сходе цистерн разлился мазут. Для обеспечения безопасности из Челябинска

прибыл экологический вагон-лаборатория.

Пассажиров поезда Оренбург – Екатеринбург обеспечили питанием, водой, их разместили на вокзалах. Тем, кто решил не продолжать дальнейший путь на поезде, вернули билеты в кассах.

Для движения пассажирских поездов Екатеринбург – Оренбург, Москва – Орск и Орск – Москва был разработан специальный график. Они были направлены окружным путём через Уфу и Карталинский.

Вчера в 9.18 по московскому времени на перегоне Кувандык – Медногорск было открыто движение по одному пути, в 12.53 движение восстановлено полностью.

Подъём цистерн продолжается. Работает специальная комиссия ОАО «РЖД», а Уральское следственное управление на транспорте проводит доследственную проверку.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

ПЕРЕВОЗКИ

Обычный фирменный

Скорый Иваново – Санкт-Петербург повышает статус



С 29 мая скорый поезд Иваново – Санкт-Петербург станет фирменным. Его формируют из лучших купейных, плацкартных и спальных вагонов.

«Многие годы в поезде № 45/46 курсировал вагон-кафе, где отсутствовали столики с местами для сидения, еда предоставлялась в одноразовой посуде, а меню было ограничено из-за недостатка кухонного оборудования», – рассказала начальник секции маркетинга Северного филиала Федеральной пассажирской компании Елена Ларионова. – Теперь в схему поезда включён вагон-ресторан с широким ассортиментом – от комплексных обедов до фирменных, детских и диетических блюд, которые готовятся по заказу пассажиров».

У нового фирменного не будет своего названия и индивидуального внешнего оформления – вагоны должны быть взаимозаменяемы. Интерьер вагонов – стены,

новые ковровые дорожки, занавески, покрывала и постельное бельё – выдержан в единой цветовой гамме. А вот у поездной бригады форменная одежда будет индивидуального пошива. Сама бригада сформируется из лучших проводников.

«На данном направлении имеется спрос на более качественное обслуживание», – говорит Елена Ларионова. – И мы намерены предоставить пассажирам, отправляющимся из Иванова, Ярославля, Костромы в Северную столицу, максимально комфортный поезд». При этом, по её словам, для желанных сэкономить остаётся альтернатива – поезда Самара – Санкт-Петербург и Уфа – Санкт-Петербург.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

ПЕРЕГОВОРЫ

Парк не обещаем

КАЗАХСТАНСКИЙ УГОЛЬ ЗОВЁТ РОССИЙСКИХ ОПЕРАТОРОВ

ОАО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) и крупнейшие казахстанские грузовладельцы в ходе прошедшего в Астане совместного совещания с представителями российских Первый и Второй грузовых компаний попросили увеличить подачу полувагонов для перевозок в осенне-зимний период.

Управляющий директор по эксплуатационной работе КТЖ Канат Альмагамбетов сообщил, что на казахстанской сети ощущается дефицит парка полувагонов в объёме 6 тыс. единиц.

«В осенне-зимний период эти показатели, как правило, возрастают. И нам потребуется дополнительный подсчёт, не менее 10 тыс. полувагонов», – отметил он.

Советник президента КТЖ Юрий Лаврененко сообщил, что в ходе совещания не было получено твёрдых гарантий от представителей ПГК и ВГК об увеличении количества вагонов во втором полугодии.

Как стало известно «Гудку», в ПГК говорят, что ответ будет зависеть от цены, которую готовы заплатить грузоотправители. От ВГК не прозвучало никаких вопросов и предложе-

ний, поэтому прогнозировать возможности обеспечения их вагонами казахстанских клиентов нет оснований.

Российские операторы отказались от официальных комментариев встречи. В ПГК предоставили лишь статистику: российско-казахстанские перевозки составляют более 45% от общего объёма на «пространстве 1520».

Заместитель директора по производству казахстанского оператора ТОО «Богатырь»

С уверенностью можно предположить, что парка казахстанских операторов, а также инвентарных вагонов КТЖ не хватит, чтобы в полной мере обеспечить потребности энергетических грузов. И тогда может возникнуть проблемы не только у казахстанских, но и у российских потребителей – ведь из Казахстана, в частности из Экибастузского разреза, обеспечивается углем ряд крупных электростанций в Свердловской и Челябинской областях. Проблема вполне решаема хотя бы потому, что оплата вагонов ПГК для угольщиков всегда была выше, чем парка КТЖ и дочерних структур казахстанской магистрали».

С уверенностью можно предположить, что парка казахстанских операторов, а также инвентарных вагонов КТЖ не хватит

Транс «Александр Музданов

заявил «Гудку», что пока компания справляется с объёмами перевозок.

«Но опыт прошлого года показал необходимость сезонного наращивания поступлений вагонов, – отметил он. – С уверенностью можно предположить, что парка казахстанских операторов, а также инвентарных вагонов КТЖ не хватит, чтобы в осенне-зимний период порядка 2 млн тонн угля. Поэтому необходимо обеспечить условия для привлечения вывоза нашего угля вагонами российских операторов».

Директор по сбыту и рынкам тягии ТОО «Богатырь-Коми» Сайдык Ахметов заявил «Гудку», что все заявки российских потребителей на казахстанский парк в пиковый период также удовлетворены не будут. «Нам потребуется парк, способный вывезти в осенне-зимний период порядка 2 млн тонн угля. Поэтому необходимо обеспечить условия для привлечения вывоза нашего угля вагонами российских операторов».

Леонид Григорьев

Литьё

Поезда пустили в обход

ОЧЕРДНОЙ ИЗЛОМ БОКОВОЙ РАМЫ ТЕЛЕЖКИ ПАРАЛИЗОВАЛ РАБОТУ СТАНЦИИ

Почти на сутки остановилась работа парка прибытия чётной системы станции Челябинск-Главный. Причина – сход вагона из-за излома рамы тележки.

Хвостовой вагон прибывшего в парк грузового поезда сошёл с рельсов в понедельник.

«Причина схода – излом боковой рамы тележки, выпущенной на ЗАО «Азовэлектростраль». Работает комиссия департамента вагонного хозяйства РЖД и представителей завода-изготовителя», – рассказал заместитель начальника службы вагонного хозяйства Южно-Уральской Евгений Лаврентьев.

Заключение о причинах излома будет дано специалистами виновника.

Иван Сидоров

Соседи

Как заказывали

УКРАИНА ЗОВЁТ НА ФУТБОЛ
ДЕФИЦИТНЫЙ ПАРК

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзализныця», УЗ) объявила о срочном возврате находящихся за границей украинских полувагонов.

По словам заместителя генерального директора УЗ Петра Науменко, причинами дефицита полувагонов являются старение парка и невысокая цена за использование украинского вагона по сравнению с соответствующим подвижным составом частных операторов.

«Поэтому мы вынуждены принять меры для возвращения вагонов инвентарного парка. Это поможет за одну-две недели вернуть парк, которого не хватает для перевозки во внутреннем сообщении», – пояснил он.

«Укрзализныця» вводит на месяц также ограничение на вывоз за границу полуваагонов инвентарного парка с грузами щебёночной группы.

«Учитывая то, что «Евро-2012» не за горами и объёмы перевозок будут расти, не исключено и дальнейшее продление срока ограничения. Перевозки на экспорт будут ограничены, пока не станем удовлетворять собственные потребности», – отметил господин Науменко.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника коммерческого управления УЗ Андрей Мирошников, в России находится порядка 12 тыс. украинских вагонов. «При нашем общем парке в 120 тыс. единиц в России находится 10% вагонов», – сказал он.

Между тем железнодорожная администрация сама приложила руку к тому, чтобы так называемые режимы срочных возвратов стали для неё нормой. Именно её представители на 54-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государства – участников Содружества, завершившемся на прошлой неделе, стали инициаторами откладывания в долгий ящик соглашения о принципах работы общего парка на единой сети. Хотя почти все параметры документа обсуждались на рабочих группах совета. Часть острых тем – о методике учёта вагонов, например, – предлагалось документально оформить позднее.

В новых условиях, когда частный парк на «пространстве 1520» достиг 64% инвентарный – стал действительно дешевле и большим дефицитом. Как следствие, число «срочных возвратов» всего за год выросло почти в четыре раза. И, естественно, в подавляющем большинстве случаев полуваагонов едут «домой» пустыми. И именно инвентарный парк поставляет новые рекорды по порожнему пробегу.

По информации «Гудка», из 12 тыс. полуваагонов УЗ, действительно отправленных в Россию, более 80% используются на маршрутах в адрес (или обратно) предприятий или портов Украины.

Игнат Вьюгин

Диалог

Реформу заслушали

ОБОРОТ ВАГОНОВ ПРЕДЛАГАЮТ УСКОРЯТЬ
ПОВЫШЕННОЙ ПЛАТОЙ ЗА ПРОСТОЙ



Фото: Д.А. Гаврилов

Расширенное заседание комиссии Совета Федерации по естественным монополиям вчера оценивало результаты структурной реформы на железнодорожном транспорте. Участники не смогли решить, что в преобразованиях больше: успехов или огражев.

Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников напомнил собравшимся, что в рамках структурной реформы в 2010 году была создана Вторая грузовая компания, которой будет поэтапно передано 180 тыс. вагонов из инвентарного фонда. К успехам компании можно отнести создание ФПК. В прошлом году появились высокоскоростные поезда «Сапсан» и «Аллегро».

Помимо этого, в процессе создания три «дочки» РЖД по ремонту грузовых вагонов. В 2011 году компания продолжит работу по развитию рынка операторских услуг, в рамках которой запланирована продажа 75% акций Первой грузовой компании.

Затем участники заседания стали перечислять пожелания к компании и ходу её реформирования.

Как отметил заместитель председателя комиссии Виктор Глухих, в результате реформирования отрасли возник ряд серьёзных проблем. Среди основных – рост тарифов. Темп их увеличения на 0,5% выше, чем у ав-

В Совете Федерации не нашли готовых рецептов по сокращению порожняка

томобилистов. Всё острее дефицит вагонов. Кроме того, становится больше протяжённость участков с ограниченной пропускной способностью: 1,6 тыс. км в 2009 году и 4,8 – в 2010-м. Особо отметил Виктор Глухих рост порожнего пробега.

О проблемах говорил и заместитель министра транспорта Андрей Недосеков.

вагона – это не только забота грузоотправителя. «На 90% это оперативная работа железнодорожников», – отметил он.

Нет единого мнения и относительно предложения руководства РЖД унифицировать тарифы на порожний пробег вне зависимости от класса груза.

«К этому нужно подходить очень осторожно, – считает заместитель руководителя ФСТ Тамара Стебунова. – Унификация означает изменение тарифной нагрузки для

Первые расчёты, касающиеся вопроса унификации тарифов, уже направлены в Минэкономразвития

«Значительно вырос оборот вагонов. А, к примеру, время загрузки зерна увеличилось в три раза. Возросла также дальность перевозок», – сказал он.

В числе мер, которые могли бы улучшить ситуацию, Андрей Недосеков, в частности, назвал принятие нормативных актов, которые стимулировали бы грузоотправителей сокращать сроки оборота вагонов. «Например, за непроизводственный простой на путях увеличить плату», – предложил он.

Инициатива вызвала неоднозначную реакцию в зале.

Сенатор от Тюменской области Степан Киричук обратил внимание, что оборот

пользователей – для кого-то она снижается, а для кого-то, напротив, возрастёт. И повышение прежде всего коснётся отправителей самых дешёвых, сырьевых грузов.

По словам Тамары Стебуновой, первые расчёты, касающиеся вопроса унификации тарифов, уже направлены в Минэкономразвития.

Подводя итог встречи, председатель комиссии по естественным монополиям Николай Рыжков сожалением отметил, что пока «огражев» больше. И предложил собраться снова – на расширенном «круглом столе» по проблемам реформы в РЖД в ноябре.

Галия Шакирова

Услуги

Своими руками

В июле на вокзале Междуреченск Западно-Сибирской магистрали откроются комнаты отдыха. Мини-гостиница на вокзале появится благодаря усилиям железнодорожников. «Наши сотрудники сами делают перепланировку комнат, кладут плитку, монтируют сантехнику, подводят воду и канализацию, – рассказал заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов по Кузбасскому региону Игорь Парфёнов. – Деньги, которые мы таким образом экономим, идут на другие, не менее важные хозяйствственные нужды вокзального комплекса – на тротуарную плитку, ремонт платформ и кровли, фасадов, замену окон, дверей».

Комнаты отдыха будут очень актуальны, даже несмотря на то, что вокзал ежесуточно принимает всего по одной паре пассажирских поездов и электричек. По словам и.о. начальника вокзала Ирины Зиль, номера в основном будут заполняться туристами, которые отправляются из Междуреченска в живописный уголок Поднебесных Зубьев. Это горы Хакасии.

«Те туристы, которые знают утреннее расписание электропоезда Междуреченск – Бискачма, следующего через ближайшую к Поднебесным Зубьям станцию Лужба, приезжают к нам перед самым отправлением, – пояснила Ирина Зиль. – Многие же прибывают вечером, и им приходится коротать ночь в палатах. Теперь у них появится выбор».

Тех, кто захочет переночевать с комфортом, ждут два номера на четыре человека с телевизором, холодильником, микроволновкой, чайником. Рядом с комнатами отдыха построят туалет и душевые кабины. Номера обойдутся за сутки постояльцу не более чем в 500 руб., за ночь – вдвое меньше.

За счёт таких расценок на вокзале рассчитывают привлечь постояльцев круглый год. Железнодорожники надеются на командированных, и не только из числа своих коллег. «Своя гостиница в Междуреченске есть, – пояснил Игорь Парфёнов, – но номера в ней не очень дешёвые».

Анатолий Болдырев,
сб. корр. «Гудка»
Междуреченск – Кемерово

Обязательная публикация

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 г.

Форма № 1 по ОКУД		Коды	
710001			
по ОКПО		1386533	
по ИНН/КПП		6450010433/644750001	
по ОКВЭД		45.21.2	
по ОКОПФ/ ОКФС		47/16	
по ОКЕИ		384/385	
		04.04.2011	

Единица измерения: тыс. руб.

Адрес: 410028, г. Саратов, ул. Мичуринская, 112

Дата утверждения:

Дата отправки (приятия)

Добавочный капитал	420	214824	214582
Резервный капитал	430	2835	2835
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	2414255	2421579
ИТОГО по разделу III	490	2688607	2695689
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	510	0	199380
Займы и кредиты	515	87522	69313
Отложенные налоговые обязательства	590	87522	268693
ИТОГО по разделу IV	610	3730511	4199974
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	620	1936949	5628295
Кредиторская задолженность	640	52	10
Доходы будущих периодов	690	5667512	9828279
ИТОГО по разделу V	700	8443641	12792661
БАЛАНС			

Генеральный директор Гурьянов Ю.А.

Главный бухгалтер Девятайкина П.С.

**ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ
за период январь – декабрь 2010 г.**

Форма № 2 по ОКУД		Коды	
710002			
по ОКПО		1386533	
по ИНН/КПП		6450010433/645001001	
по ОКВЭД		45.21.2	
по ОКОПФ/ ОКФС		47/16	
по ОКЕИ		384/385	

Организация: Открытое акционерное общество «Волгомост»

Идентификационный номер налогоплательщика

Отрасль (вид деятельности): Строительство

Организационно-правовая форма: Акционерная

Единица измерения: тыс. руб.

Дебиторская задолженность 230+2

Компания

Новый стиль

РЖД ПРОДОЛЖАЮТ РЕБРЕНДИНГ

>Начало | 1

– Почему компания уделяет такое большое внимание своему новому фирменному стилю?

– Возьмём логотип. Он должен давать самый мощный посыл. Поэтому цветом его выбран красный – первый, самый сильный цвет спектра. Это лидерство, это призыв. А то, как на нём изображены буквы аббревиатуры «РЖД», демонстрирует нашу мощь и нашу современность, наше стремление вперед и вверх – наклон вправо ведь не случаен. В крайних буквах угадываются силуэты новейших поездов. Любой человек, даже очень далекий от дизайна, взглянув на наш логотип, это чувствует. Даже если он не может выразить это словами – он это чувствует!

И точно так же все носители фирменного стиля должны нести такой же посыл. Начиная с того, как выглядят здания вокзалов, как выглядят наши поезда, проводники, машинисты, диспетчеры – и не только в рекламе, но и на рабочем месте, – и заканчивая такими мелочами, как фирменные конверты, бланки, пакеты – всё должно быть подчинено единому стилю, быть в гармонии.

Поэтому решением правления ОАО «РЖД» весной прошлого года было принято Положение о бренде ОАО «РЖД» и введён в действие единый брендбук – большая книга, где подробнейше, во всех деталях описано то, как должен выглядеть каждый из элементов, несущих фирменный стиль. До малейшего оттенка каждого цвета, до миллиметра в начертании символа.

Потому что каждый элемент – это выражение новой политики компании, её новой идеологии. Вообще бренд – это давно уже не просто торговая марка или товарный знак. Бренд компании сегодня – это именно отражение её корпоративной идеологии: её миссии, видения, целей, ценностей. Это её имидж, её история в глазах потребителя.

В этом, например, отличие бренда ОАО «РЖД» от названия «Сапсан», которое также очень хорошо известно рынку. «Сапсан», а также такие наименования, как «Гранит», «Витязь», «Ласточка», и другие являются, безусловно, вехами наших достижений, но при этом это лишь наименования моделей.

– Каждый из нас видит сейчас лишь какой-то фрагмент об-



Фото: ПОСЛОВ ОГРН 11051100000

щего процесса. А вы можете окунуть общим взглядом всё, что уже сделано?

– Первое массовое внедрение новой символики у нас началось два года назад – с окраски пассажирских вагонов дальнего следования. Перекрашено уже почти 15 тыс. вагонов.

После согласования положения о бренде была создана система управления им, где чётко распределены все полномочия руководителей и их права принимать те или иные решения.

Далее. Всем пригородным компаниям было предложено работать под брендом ОАО «РЖД». Не во всех нам сейчас принадлежит контрольный пакет акций, многие пытаются работать самостоятельно. Но пассажиры всё равно воспринимают их как подразделения РЖД. И мы до сих пор решаем очень многие вопросы, связанные с их деятельностью. А раз уж они к нам всё равно постоянно обращаются и мы не отказываем, то пусть тогда и работают под нашим брендом.

Но это не означает, что компаниям будет достаточно просто покрасить поезда в фирменные цвета. Им надо будет и

Красный цвет логотипа компании символизирует лидерство

работать по нашим правилам. Это очень важный момент. Если мы даём кому-то право работать под нашим брендом, то берём на себя ответственность за него. Поэтому мы вправе жёстко требовать соблюдения наших стандартов перевозок. И будем это делать. Ответственность всегда обоюдна.

Подобное решение было принято ещё для десяти недочерних компаний. Они формально не подпадают под действие бренда, но по разным причинам интересны нам как его носители. Например, компании, которые предоставляют услуги трансферной перевозки от вокзалов: «РЖД-трансфер», «РЖД-такси». Их автобусы и машины уже вовсю ездят с нашим новым логотипом.

ОАО «Зарубежстройтехнологии» тоже будет работать под нашим брендом, поскольку в ряде стран является исполнителем в нескольких важных проектах РЖД. Проекты эти весьма значимы для нашего имиджа, а компанию там воспринимают как нашего представителя. Так что это вполне логично.

Есть ещё одна важная задача, которая стоит перед носителями бренда ОАО «РЖД» (а их уже около 50): все их сотрудники – на сопоставимых должностях, естественно, – должны находиться примерно в равных условиях. В том что касается уровня оплаты труда, соцпакета, комфортности рабочего места и так далее. В этом тоже

заключать специальные договоры на использование бренда. В ближайшие три года стоимость будет компромиссной, я бы даже сказал, символической. Дальше – в зависимости от экономической ситуации. С одной стороны, на «дочках» никто не собирается наживаться. Но, с другой стороны, работа под известным и уважаемым брендом даёт любой компании ощущимые преимущества

Если мы даём кому-то право работать под нашим брендом, то берём на себя ответственность за него

должно быть соответствие определённым стандартам, близким для всех компаний. Если мы требуем от всех людей одинаково хорошей работы, то и условия везде должны быть сопоставимы. Это общая для всех задача, и она везде будет решаться.

– Должны ли ДЗО платить за использование бренда?

– Конечно, должны. Такова мировая практика, и так положено с юридической точки зрения. Уже в этом году будем

на рынке. И в перспективе стоимость для кого-то может и вырасти.

– Если какая-то сторонняя компания захочет использовать бренд ОАО «РЖД», сможет ли она получить разрешение?

– Это не исключено. Для этого нужно подать запрос в компанию и пройти экспертизу. В нашей системе управления брендом это предусмотрено. Если экспертиза даст положительный результат – прекрасно, меняемся – надо меняться.

компания может работать под нашим брендом. Только заплатит она за это, конечно же, побольше, чем наши «дочки».

– А если какая-либо сторонняя компания, арендовав подвижной состав у РЖД, захочет нанести на него свой собственный логотип – будет ли это ей позволено?

– Если речь идёт о долгосрочной аренде, то да. Мы не против, пусть игроки на рынке выступают под собственным брендом и несут полную ответственность за свою работу.

– Наш ребрендинг имел какой-то общественный резонанс?

– Да, конечно, ещё какой! Можно, например, судить по количеству публикаций в СМИ. И мы воспользовались этим. Нам было важно донести до широкой аудитории, что компания меняется не только внешне, что за сменой стиля стоят серьёзные внутренние преобразования. Ведь если мы ограничимся просто перекраской вагонов, а в своей деятельности ничего не изменим, то это даст только негативный эффект. Если мы заявляем, что меняемся – надо меняться.

И тут на поверхность вышла одна серьёзная проблема – отсутствие у РЖД навыков обслуживания на современном уровне. Корни этого в том, что у нас до сих пор до конца не изжит так называемый производственный подход, когда решение принимается исходя из того, что удобнее нам самим, и только потом уже думаем об интересах пассажира или грузо-перевозчика.

Отчасти, конечно, это продиктовано спецификой нашей деятельности – в первую очередь нужно, чтобы поезда ходили без сбоев, чтобы соблюдались нормы безопасности, технологические нормы. Но отчасти и тем, что работали мы ещё совсем недавно несколько «по-министерски» и вопрос культуры взаимоотношений с потребителем на первом месте не стоял. Система прекрасно отлажена технически, но была совершенно не приспособлена для того, чтобы свои услуги продавать в условиях конкуренции.

Мир вокруг изменился. Мы уже давно не в МПС, конкурируем с другими видами транспорта, стоим перед остройшей необходимостью переориентировать всю свою деятельность на клиента. Причём как в пассажирских, так и в грузовых перевозках. Если до реформы такие вопросы для нас просто не существовали, то теперь от них напрямую зависят доходы компаний. То есть наш с вами заработка.

Да, мы разво готовы решить любую, самую сложную, уникальную задачу. Но как только встает вопрос о том, чтобы достичь это сделать правилом, такую же услугу начать оказывать регулярно, с одинаковым качеством – вот тут проблема. А ведь именно поддержание качества услуги на должном уровне и обеспечивает лояльность клиента. Именно так завоёвывается и удерживается доля рынка. Необходимо бороться за каждого клиента – это остройший вопрос для нас, это условие выживания в конкурентном поле.

Бренд – это один из инструментов борьбы за клиента. И поэтому важнейшая задача для всех – сделать так, чтобы с новым брендом ОАО «РЖД» у всех ассоциировалось новое, стабильно высокое качество услуг.

И тогда через какое-то время наш новый бренд сам начнёт работать на нас.

Беседовала ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

ВНЕДРЕНИЕ

Экономный импульс

На железных дорогах модернизируют тяговые подстанции

В соответствии с «Энергетической стратегией железнодорожного транспорта на период до 2030 года» для повышения надёжности работы и экономичности тяговых подстанций на них в настоящем времени устанавливают 12-пульсовые выпрямители тока. А на Западно-Сибирской магистрали уже успешно эксплуатируют выпрямитель с 24-пульсовой схемой.

Как показали исследования учёных Омского государственного университета путей сообщения, такие устройства имеют целый ряд преимуществ перед широко распространёнными прежде в отрасли 6-пульсовыми выпрямителями.

Прежде всего, при использовании новых выпрямителей коэффициент мощности систем электроснабжения электрифицированных дорог повышается на 4–6%. Кроме того, улучшаются показатели качества электроэнергии питающей сети.

Для внедрения новой технологии электроснабжения специалисты омского вуза разработали оригинальную схему модернизации трансформаторов и вентильных конструкций выпрямителей действующих тяговых подстанций.

Её суть сводится к перераспределению витков вторичных обмоток в соответствии с параметрами новой схемы выпрямления. Ориентировочная стоимость модерниза-



Обслуживать модернизированные тяговые подстанции станет проще

широкое применение многопульсовых схем выпрямления тока на всей сети железных дорог нашей страны позволит скратить общий расход электрической энергии на тягу поездов на 2,5–3% в год (почти на 1 млн кВт·ч).

Одновременно существенно уменьшатся эксплуатационные затраты в энергохозяйстве отрасли в связи с упрощением обслуживания модернизированных тяговых подстанций.

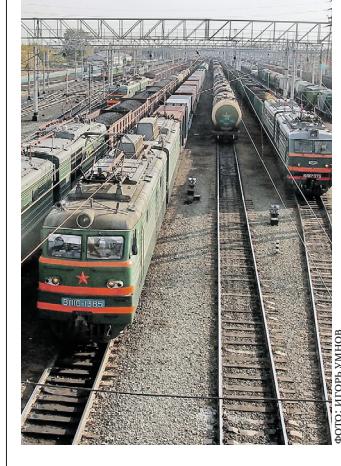
АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

Омск

Сотрудники кафедры «Управление эксплуатационной работой» ПГУПСа разработали новую технологию для станций стыкования дорог, электрифицированных постоянным и переменным током.

На электрифицированных линиях между участками с различными родами тока строят станции со специальной схемой расположения приёмо-отправочных парков противоположных направлений движения. А локомотивное депо размещают между станционными парками. Такое месторасположение обеспечивает наименьший пробег электровозов, работающих на постоянном или переменном токе, из под поезда в депо и обратно.

Сбои в пропуске поездов по нормативному графику на таких станциях приводят к значительным экономическим потерям. Они происходят из-за несоблюдения норм продолжительности и последовательности выполнения технологических операций с поездами, локомотивами



Простой поезд в ожидании локомотивов скрывает

и бригадами по различным причинам.

Учёные вуз исследовали работу станций стыкования родов тока Бабаево и Свирь Октябрьской дороги и выяснили, что поезда на них периодически простаивают на приёмо-отправочных путях в ожидании локомотивов и бригад, а также в ожидании обработки вагонов осмотрщиками в связи с изменением массы или длины со-

ставов. Последнее встречается в случае переформирования со-ставов на данной станции.

Кроме того, в таких местах отмечается неоднородность и непарность потоков поездов по направлениям, предоставление технологических «окон» большой продолжительности для ремонтно-строительных работ и недостаточная численность персонала ПТО вагонов.

Суть предложения учёных заключается в том, что для своевременного обеспечения составов локомотивами и бригадами на станциях стыкования родов тока необходимо составлять график движения с учётом научно обоснованных по продолжительности технологических интервалов и норм стоянок для пассажирских и грузовых поездов.

Кроме того, нужно обеспечить наличие технологического резерва поездных локомотивов различных видов тока и увеличить путевое развитие станций, имеющих контактную сеть двойного питания.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

БЛАГОДАРНОСТЬ

От ветерана не отмахнулись

Здравствуйте, уважаемый «Гудок»! Я ветеран Великой Отечественной войны и труда, инвалид первой группы, бывшая железнодорожница, в своё время работала в Калужской дистанции СЦБ и связи.

В 1970 году при сносе дома получила квартиру (30,2 кв. м) на первом этаже в железнодорожном доме с не очень удачной планировкой и массой неудобств. Обратилась администрацию города Калуги с просьбой заменить квартиру на более удобную, но получила отказ. Написала письмо губернатору, чтобы помогли сделать ремонт, но и здесь отказали, мотивируя тем, что у меня якобы туалет в квартире, а не на улице.

После таких ответов обратилась к начальнику Московской железной дороги В.И. Молдаверу с просьбой о ремонте, и уже через неделю от него пришёл положительный ответ, а вскорости закипела работа. За сравнительно короткое время было сделано немало: в санузле положили плитку от пола до потолка, заменили старую ванну, установили новую раковину. По моей просьбе мастер А.М. Федин со своей бригадой сделали поручни над ванной, установили стульчик, подняли на 5 см унитаз, причём работа эта была внеплановой. Как новенькие теперь моя кухня и комната: ровенькие белые потолки (эту работу отлично выполнили Нина Петровна и Валентина Алексеевна, они же клеили обои), новые входная и межкомнатные двери, плитка, линолеум, одним словом, красота! Такой светлой и уютной моя квартира не была никогда, просто душа радуется. Это при том, что людям приходилось совмещать ремонт с плановой работой, и потом я ведь не одна у них такая.

Низкий поклон и большое спасибо начальнику Калужской дистанции гражданских сооружений В.Н. Доманицкому, заместителю начальника В.А. Остапенко, мастеру Н.А. Барановой, начальнику дистанции СЦБ А.Ю. Храмцову, старшему электромеханику В.Н. Наумкину и всем тем, кто принимал участие в ремонте моей квартиры.

От души призательна и руководству Московской дороги, а конкретно её начальнику В.И. Молдаверу, заместителю начальника дороги по кадрам и социальным вопросам А.Н. Беспалову, начальнику службы гражданских сооружений С.С. Яворскому, которые, несмотря на свою занятость, находили время, чтобы ответить на мои вопросы, помочь, если возникли какие-то проблемы с ремонтом.

Спасибо всем от души и мои искренние пожелания счастья и всех благ этим замечательным людям.

С уважением,
ВАЛЕНТИНА ФЁДОРОВНА СЕМЁНОВА
Калуга

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

– Какой формы должен быть технический паспорт подъездного пути: № АН-46р Минтранса или по старой форме ещё МПС?

С уважением,
Б. Вавилихин
Кемерово



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЛЮБИТ ПОРЯДОК, В ТОМ ЧИСЛЕ В ДОКУМЕНТАЦИИ

– Распоряжение Министерства транспорта от 30 мая 2001 года № АН-46р «Об утверждении Типового технического паспорта железнодорожного хозяйства организаций (кроме отнесённого к ведению МПС)» признано утратившим силу приказом Минтранса от 2 августа 2005 года № 92, подписанным министром Игорем Левитиным. Таким образом, в настоящее время действует типовой технический паспорт подъездного пути, введённый в действие Министерством путей сообщения от 17 мая 1994 года № С-5668 «О соблюдении единых требований по организации обслуживания и обеспечению безопасности движения на подъездных путях».

АЛЕКСАНДР БОРДАЧ,
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
Западно-Сибирской дороги

Личность

Свой среди своих

НЕ КАЖДОМУ УДАЁТСЯ В 35 ЛЕТ СТАТЬ ХРАНИТЕЛЕМ УНИВЕРСИТЕТСКИХ ТРАДИЦИЙ

Александр
Панычев,
РЕКТОР
ОмГУПСа



Раздался громкий скрежет, и семь вагонов, гружёных углем, сошли с рельсов. Картина аварии, которая произошла в августе 1992 года, навсегда врезалась в память ректора Омского университета путей сообщения Александра Панычева, в то время восемнадцатилетнего помощника машиниста.

При разборе заместитель начальника депо вдруг спросил студента-практиканта Целиноградского техникума железнодорожного транспорта Александра Панычева:

– Михаил Александрович Терпеловский ещё преподает у вас? – И, услышав утвердительный ответ, обратился к членам комиссии: – У этого парня можно не спрашивать автотормоза и Правила технической эксплуатации. Он их знает как «Отче наш».

– После окончания техникума прошло уже много лет, а я до сих пор помню наизусть некоторые пункты ПТЭ, – говорит Александр Панычев.

Дальнейшая учёба в Омском государственном университете путей сообщения, в аспирантуре, а затем и преподавательская работа в вузе убедили его в том, что первостепенная задача преподавателя – отучить студентов от поверхностного отношения к предмету.

– Уверен, что студенты скажут спасибо мне и другим преподавателям за требованияность так же, как я благодарен за науку Терпеловскому, – говорит он.

Судьба распорядилась так, что в 2007 году кандидат экономических наук Александр Панычев оказался в Росжелдоре. Там за три года он прошёл путь от начальника отдела до начальника Управления учебных заведений и правового обеспечения.

– Это прирождённый руководитель и организатор – так отзываются о нём ведущий специалист отдела учебных заведений Ирина Панчева.

А сам он гордится двумя вещами. За время работы в Росжелдоре с помощью ОАО «РЖД» удалось убедить Минобрнауки сохранить в вузах специалистов по железнодорожным специальностям. А, во-вторых, включить в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» пункт о развитии материально-технической базы университетских комплексов с выделением на её финансирование свыше 20 млрд руб.

В начале прошлого года Александр Панычев принял участие в конкурсе на замещение вакантной должности ректора ОмГУПСа. И за него проголосовало свыше



Александр Панычев надеется, что студенты когда-нибудь с благодарностью вспомнят своих преподавателей, как он сам вспоминает своего учителя

80%, хотя ректор был непривычно молод для своей должности – всего 35 лет.

А сам Александр Панычев так объясняет причину успеха: те, кто голосовал за него, учили знание традиций вуза, которые он приобрёл за годы учёбы и преподавания, а также опыт работы в Росжелдоре, знание современного законодательства в области образования и его тенденций.

– Для нас не было неожиданностью, что Александр Панычев победил, – говорит главный специалист отдела учебных заведений Росжелдора Лариса Кустарева. – Сейчас главное – сохранить традиции ОмГУПСа, в том числе главную – совмещение образования с воспитанием.

Серьёзным испытанием для молодого ректора стала реформа образования. Он отнёсся к новаторским идеям без фанатизма. Если покорно принимать все новые веяния, то о главном принципе – отказе от поверхностного отношения к подготовке специалистов – придётся забыть.

– Рынок труда не знает, что делать с бакалаврами и даже магистрами, – замечает Панычев. – В прошлом году мы набирали студентов с учётом, что они будут обучаться по специалитету. А в этом году набор проводится практически без возможности обучаться по специалитету (за исключением пяти направлений). У абитуриентов нет

уверенности в будущем. В этом году свыше 98% выпускников были распределены. А что будет через пять лет?

Он заботится и о развитии университета, его будущем. Часто вспоминает любимую шутку Терпеловского – «курица по зёрнышку клюёт». Поэтому вуз не упускает возможности получить заказ на научные разработки. В минувшем году он совместно с ЗАО «Универсал-контактные сети» из Санкт-Петербурга выиграл конкурс Минобрнауки на право получить субсидию для реализации комплексных инновационных проектов.

Если покорно принимать все новые веяния, то о главном принципе – отказе от поверхностного отношения к подготовке специалистов – придётся забыть

Тема проекта – «Разработка и организация высокотехнологичного производства нового магистрального токоприёмника для применения на линиях с модернизированной инфраструктурой системы токосъёма».

– В 2010 году нам удалось обеспечить прирост доходов от инновационной деятельности на 20%, – говорит Александр Панычев.

– Я считаю, что проблема финансирования

вуза – головная боль ректора и его команды. Её решение поможет обеспечить нормальную работу всего коллектива и выполнить социальные обязательства.

Успех вузу принесло и участие в конкурсе «Волонтёрские центры России», который проводился в прошлом году среди высших и средних специальных учебных заведений страны. Омский университет стал победителем по направлению «Транспорт». Теперь более тысячи волонтёров из ОмГУПСа будут работать на Олимпийских и Паралимпийских играх в Сочи в 2014 году.

Вот только на вопрос, как сладить издержки реформы образования, у ректора пока нет однозначного ответа.

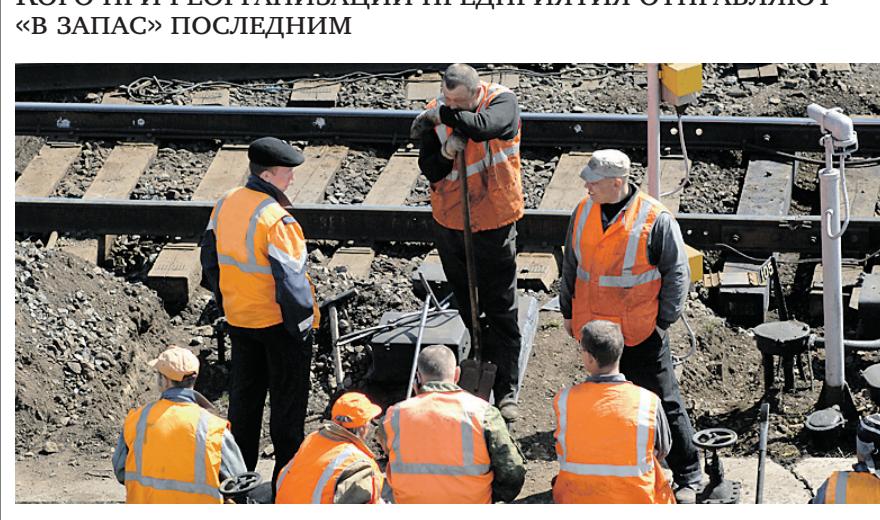
АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ

Омск – Москва

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Сокращение по кодексу

КОГО ПРИ РЕОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ ОТПРАВЛЯЮТ «В ЗАПАС» ПОСЛЕДНИМ



– Я работаю в дистанции пути Смоленского отделения Московской дороги. В связи с реорганизацией РЖД на многих предприятиях идёт сокращение. Кто в первую очередь попадает под сокращение и в какой последовательности?

ВАСИЛИЙ САМОЙЛЕНКО
(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– В соответствии со статьёй 179 ТК РФ при сокращении численности или штата преимущественное право на оставление в должности предоставляется работникам с более высокой производительностью труда и квалификацией. Например, в пункте 3.2.3. договора РЖД сказано, что работодатель обязуется не допускать увольнение двух работников из одной семьи (мужа, жена), за исключением случаев полного прекращения деятельности филиала или другого структурного подразделения.

При равной производительности труда и квалификации предпочтение отдается семьям – при наличии двух или более иждивенцев, лицам, в семье которых нет других работников с самостоятельным заработком, работникам, получившим у данного работодателя трудовое учёте или

решение о сокращении принимает начальник, хотя он может учесть мнение коллектива

профессиональное заболевание, инвалидам боевых действий по защите Отечества, повышающим свою квалификацию по направлению работодателя без открытия работы.

Коллективным договором могут предусматриваться другие категории работников, пользующихся преимущественным правом при равной производительности труда и квалификации. Например, в пункте 3.2.3. договора РЖД сказано, что работодатель обязуется не допускать увольнение двух работников из одной семьи (мужа, жена), за исключением случаев полного прекращения деятельности филиала или другого структурного подразделения.

АЛЕКСАНДР МЕРКУЛОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА
ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ ОАО «РЖД»

Разъяснение

Для надбавки не хватило вагонов

КЛАССНОЕ ЗВАНИЕ НЕ ПРИСВАИВАЕТСЯ ПОЖИЗНЕННО – ЕГО НУЖНО ПОДТВЕРЖДАТЬ ХОРОШЕЙ РАБОТОЙ

– Прошу дать разъяснение по поводу положения об оплате за звание «Осмотрщик вагонов 1-го класса» и надбавок за профессиональное мастерство. Я работаю на ПТП Урюпино Приволжской дороги старшим осмотрщиком вагонов. Стаж работы 31 год, есть очное техническое образование и звание «Осмотрщик вагонов 1-го класса», за которое перестали платить с июля 2006 года. Имею ли я право на оплату за это звание и профессиональное мастерство?

НИКОЛАЙ КАРИПОВ

Урюпино

– Уважаемый Николай Васильевич! Порядок присвоения классных званий работникам структурных подразделений компании регламентируется Положением о присвоении классных званий работникам железнодорожного транспорта, утверждённым ОАО «РЖД» от 21 мая 2005 года, № 445. В соответствии с документом классные звания работникам дороги присваиваются начальником дороги, пересмотр их проводится ежегодно по итогам выполнения производственных показателей за истекший год.

По информации, предоставленной



выполнена на 74,6% (план – 4800 вагонов, фактическое выполнение – 3581).

Надбавки за профмастерство согласно пункту 6.1. Положения о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений РЖД устанавливаются рабочим, стабильно обеспечивающим высокое качество и объёмы работ, освоившим выполнение работ по смежным операциям и профессиям.

На дороге вопрос об их установлении конкретным работникам рассматривается по представлению мастера участка производственной специальности, возглавляемая руководителем подразделения и состоящая из главного инженера, работников технадела, специалистов по организации и нормированию труда, экономистов и представителей профсоюза. Таким образом, надбавки стимулирующего характера могут быть установлены любому работнику компании при выполнении всех условий их присвоения.

СЕРГЕЙ ДАНИЛОВ,
ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ,
ОПЛАТЕ И МОТИВАЦИИ ТРУДА
ОАО «РЖД»

ГЛАС НАРОДА

Недоверие к доходам

ГРАЖДАНЕ СТАЛИ МЕНЬШЕ ИНТЕРЕСОВАТЬСЯ ИМУЩЕСТВОМ ЧИНОВНИКОВ

Спустя два года после принятия закона об обязательном декларировании доходов чиновниками интерес к такой информации существенно снизился.

Так, по данным Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), в 2009 году каждый третий хорошо знал о законе и читал декларации (33%). Сегодня же доля таких респондентов в два раза меньше (15%). Кроме того, 44% опрошенных знают об инициативе из СМИ и рассказов знакомых, но лично декларации не видели. Значительно больше стало тех, кто не знает о декларировании доходов чиновниками (с 23% до 41%).

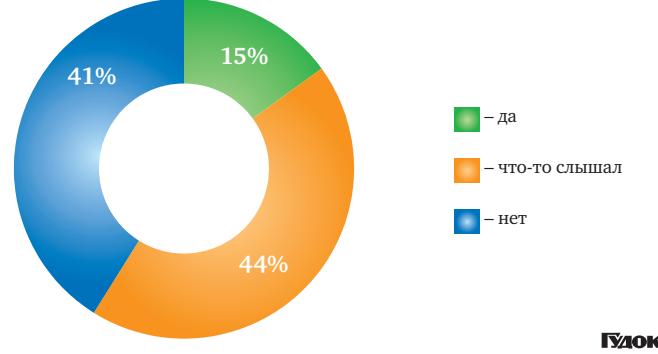
Лучше всего знакомы с законом высокоОобразованные респонденты с высшим или неполным высшим образованием – 19%. Ничего не слышали о нём, как правило, малообразованные люди с начальным или неполным средним образованием – 53%.

Почти треть опрошенных с удовольствием взглянула бы на декларацию, однако попросту не знает, где можно с ней ознакомиться (29%). Реже причиной нежелания читать такого рода документы является сложный для восприятия формат (5%).

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

В досье

Чиновники и члены их семей представляют декларации о доходах и имуществе. Знаете ли вы об этом?



При этом главная причина того, что людей не интересуют декларации о доходах чиновников, – недоверие к представленной в них информации (36%). Вторым по популярности ответом было отсутствие интереса к чужим доходам. Так ответил каждый третий респондент.

Руководитель управления социально-политических исследований ВЦИОМ Степан Львов сказал, что уровень информированности населения об этом законе упал, так как он не новый.

«Когда людям предлагают что-то новое, их может это заинтересовать. Однако ни одна тема, как правило, не любопытна гражданам в течение нескольких лет, – сказал он. – Тем более что человек по натуре ленив. Вряд ли он полезет в Интернет, будет тратить своё время, чтобы найти документ о доходах чиновников».

Также социолог добавил, что русский народ недоверчив. По его словам, согласно опросу, прежде всего недоверие свойственно москвичам и петербуржцам (44%). О том, что не знают, где можно прочитать документ, сообщают, как правило, жители крупных городов (40%).

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

Сопредседатель Союза потребителей России Евгений Мясин согласен, что штрафы за продажу некачественных продуктов просто смехотворны – 20–30 тыс. руб. для юридических лиц. «Предпринимателям выгоднее нарушать закон, чем его соблюдать, а в итоге страдает потребитель», – сказал Евгений Мясин.

К тому же действующие правила не предусматривают обязательную конфискацию испорченных продуктов питания, поэтому, заплатив 20 тыс. руб. штрафа, предприниматели продолжают продавать партии просроченных товаров, получая от этого выгоду.

«Если покупатель пришёл домой и увидел, что ему попался некачественный продукт, то в 90% случаев магазин вернёт ему деньги, отказы с каждым годом случаются всё реже, – пояснил Евгений Мясин. – Другое дело, что супермаркет не спишет этот товар, а переклеит ярлык и продаст кому-нибудь другому».

Между тем сетевые супермаркеты не боятся много-кратного увеличения штрафов за реализацию «просрочки».

Как заявил «Гудку» исполнительный директор Ассоциации компаний розничной торговли Илья Белоновский, в торговых сетях действуют весьма профессиональные департаменты качества.

За БАТОН ПРОСРОЧЕННОЙ КОЛБАСЫ МАГАЗИНУ ГРОЗИТ ШТРАФ 700 ТЫС. РУБ.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Чужой ярлык

Власти предложили в десятки раз увеличить штрафы за продажу некачественных товаров.

Соответствующие поправки в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) внесены на рассмотрение Госдумы. По словам автора документа, члена комитета по делам Федерации и региональной политики Антона Белякова, денежное наказание магазинам, выкладывающим на полки просроченные продукты, нужно увеличить с 20 тыс. руб. до 700 тыс. руб. Также предлагается приостанавливать деятельность торговой точки на срок до 90 суток.

По словам депутата, в документе предусматривается обязательная конфискация некачественного товара, а ответственность должна наступать за сам факт нахождения такого продукта на прилавке, а не с момента покупки товара.

Депутаты хотят внедрить в нашей стране европейский опыт решения проблемы. В Германии, например, средний штраф за реализацию просроченной продукции достигает 20 тыс. евро (800 тыс. руб.). При этом в Евросоюзе, как и в России, нет системы обязательной сертификации товаров. Но предприниматели, в чистых магазинах обнаружили некачественный товар, рискуют потерять бизнес. «Владельцу такой торговой точки запретят открывать магазины, в которых будут продаваться пищевые продукты, то есть вводится так называемый запрет на профессию», – отметил Антон Беляков.

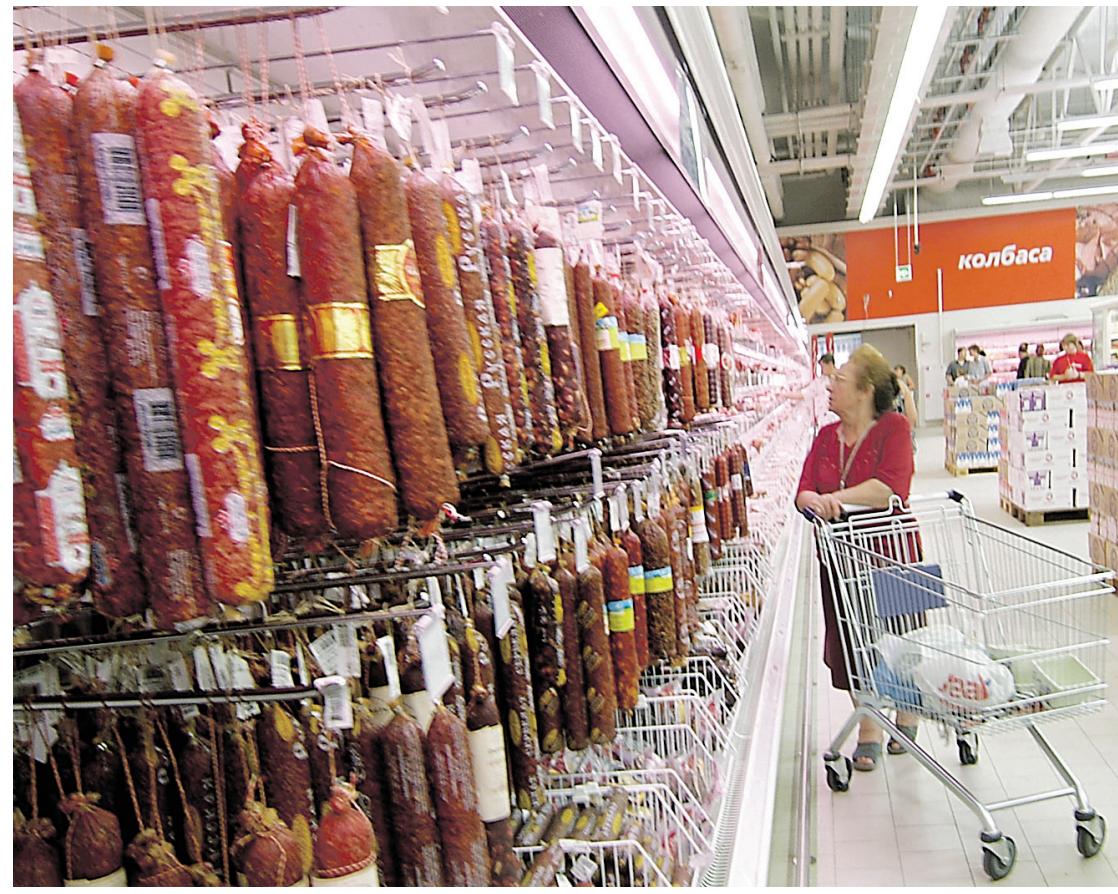
Сопредседатель Союза потребителей России Евгений Мясин согласен, что штрафы за продажу некачественных продуктов просто смехотворны – 20–30 тыс. руб. для юридических лиц. «Предпринимателям выгоднее нарушать закон, чем его соблюдать, а в итоге страдает потребитель», – сказал Евгений Мясин.

К тому же действующие правила не предусматривают обязательную конфискацию испорченных продуктов питания, поэтому, заплатив 20 тыс. руб. штрафа, предприниматели продолжают продавать партии просроченных товаров, получая от этого выгоду.

«Если покупатель пришёл домой и увидел, что ему попался некачественный продукт, то в 90% случаев магазин вернёт ему деньги, отказы с каждым годом случаются всё реже, – пояснил Евгений Мясин. – Другое дело, что супермаркет не спишет этот товар, а переклеит ярлык и продаст кому-нибудь другому».

Между тем сетевые супермаркеты не боятся много-кратного увеличения штрафов за реализацию «просрочки».

Как заявил «Гудку» исполнительный директор Ассоциации компаний розничной торговли Илья Белоновский, в торговых сетях действуют весьма профессиональные департаменты качества.



За качество продуктов на прилавке владельцы магазинов будут отвечать не только рублём, но и запретом на торговлю

«Те же магазины, которые целенаправленно занимаются продажей просроченных продуктов питания, работают по принципу недобросовестной конкуренции», – уверяет эксперт.

Однако, по его словам, высокие штрафы в отношении торговых точек, которые попались на «просрочке», не должны распространяться на первое нарушение. «Нельзя полностью исключить человеческий фактор, кто-то из сотрудников может забыть убрать товар с полки, – поясняет Илья Белоновский. – Но если подобные нарушения регулярны, то это уже умысел, за который надо наказывать».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Александр Агузуль, заведующий домом отдыха локомотивных бригад Ишим:

– Конечно, кто-то должен следить за качеством, сейчас, покупая продукты в магазине, не можешь быть полностью уверен в том, что они доброкачественные. И, возможно, увеличение штрафов снизит количество просроченных товаров на прилавках магазинов. Но, по совести, далеко не всегда в появлении некачественных товаров виноваты продавцы. Владельцы супермаркетов сейчас стараются держать марку и пристально следить за качеством, но это не всегда получается. Мне кажется, что максимально обезопасить себя от некачественных продуктов можно, покупая продукцию местных производителей, минуя посредников. Такие продукты не требуют доставлять издалека, значит, и шанс испортиться меньше, так как они не вылётывают на складах, и производитель известен. Больше доверяешь тем, кто рядом, чем неизвестно кому на другом конце страны.

1520 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI международный железнодорожный бизнес-форум

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM

1520 STRATEGIC PARTNERSHIP



СОЧИ SOCHI

31 мая – 2 июня May 31 – June 2

Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер

General Partner

Стратегический международный партнер

Strategic International Partner

Официальный международный партнер

Official International Partner

РЖД

SIEMENS

DB Mobility Networks Logistics

Международный партнер

International Partner

Генеральная строительная компания

General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения

Official Operator of Energy Supply

Генеральный IT-партнер

GeneralIT Partner

Партнер

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ФОРУМ

Закон для Интернета

В ГРОДНО ОБСУДИЛИ
ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ
ИНФОРМАЦИОННОГО
ПРОСТРАНСТВА

В ГРДНЕНСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ им. Янки Купалы ПАРЛАМЕНТАРИИ и учёные Союзного государства России и Белоруссии рассмотрели проблемы защиты национальных интересов в информационной сфере.

В частности, в центре внимания оказался Интернет как средоточие огромного количества практически неконтролируемых потоков информации. По мнению председателя комиссии Парламентского собрания по информационной политике Анатолия Ваньковича, требуется повысить



УЧАСТИКИ ФОРУМА РАССМОТРЕЛИ МЕТОДЫ
БОРЬБЫ С КОМПЬЮТЕРНЫМ ПИРАТСТВОМ

социальную ответственность пользователей сети, а также вывести на новый уровень борьбу с киберпреступностью. Особое внимание должно уделяться способам защиты человека от противоправного информационного воздействия и охране его персональных данных.

Кроме того, участники форума обсудили законодательное обеспечение противодействия компьютерному пиратству и распространения противоправной информации в Интернете. Специалисты рассказали о новых методах выявления и пресечения деятельности сайтов экстремистской и террористической направленности.

По словам депутата Госдумы Алексея Розутина, данная тематика приобретает в последнее время все большую актуальность, так как постоянно расширяется перечень государственных услуг, предоставляемых в электронном виде.

Растут области применения электронной подписи и других новых инструментов, ускоряющих работу учреждений и предприятий. Лучший пример тому – организация продажи электронных билетов в пассажирских поездах ОАО «РЖД». Поэтому современные инновационные технологии должны быть обеспечены надежной защитой от киберпреступников и мошенников.

Помочь этому должно в том числе и сближение законодательства России и Белоруссии в области охраны общественного порядка и борьбы с преступностью. Например, недавно при разработке закона этой страны «О противодействии экстремизму» специалисты приняли во внимание положения аналогичного федерального закона России.

Одновременно ведётся большая работа по расширению общего информационного пространства Союзного государства. Регулярно выходят профильные периодические издания, созданы телерадиовещательная организация, интернет-портал и интернет-газета «Время Союза».

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ
Гродно
ФОТО АВТОРА

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

70 млрд

руб. выделит правительство на вузовскую науку до 2012 года. Как сообщил премьер-министр Владимир Путин, эти средства пойдут на программы развития Московского и Санкт-Петербургского государственных университетов и ещё 8 федеральных и 29 национальных исследовательских университетов. Также учреждены специальные гранты в размере до 150 млн руб. каждый. Они предназначены для финансирования научных исследований, проводимых в российских вузах лучшими специалистами мирового уровня.

Кроме того, правительство учредит Агентство стратегических разработок для реализации наиболее перспективных проектов.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

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 № ФС77-19219.

Чередители: Журналистский коллектив редакции

газеты «Гудок». ОАО «РЖД». Ростропек. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репетин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,
Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Заграф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (спецвыпусков, корреспондентов), Марина Волкова (региональный),
Алексей Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов
(информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанович (социальной политики и писем),
Алексей Чекалкин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе
с ж/д администрациями стран Ближнего зарубежья), Павел Краминов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]
Номер вёрстки: Валерий Погорелый.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Договор морской или воздушной перевозки грузов. 8. «Зигзаг неудачи» по-самурайски. 9. Священник, постоянно слушающий греческие истории. 10. Волжская возвышенность, подарившая имя пиву и автомобилю. 12. Хвостатое земноводное семейство саламандр. 13. Врождённое пятнышко на коже. 14. Как звали ильфо-петровского Балаганова? 15. Домашнее животное – помесь ослицы и жеребца. 18. Твёрдое прошлое хлебобулочных изделий. 20. Метельная круговерть. 22. Место хранения шуллером пятого туза. 24. Клич, призывающий смыться. 26. Английский писатель, забросивший Алису в Страну чудес. 28. Гордая у военного, стройная у балерины. 30. Добавка к активу для равнovesия. 31. Усердие тех, кто рад радеть. 32. Поэт, который Пушкина «заметил и, в гроб сходя, благословил». 33. Первые сантиметры нового растения, появляющиеся из земли.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35; науки 624-63-14; бизнеса (499) 262-91-44; социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76; новостей (499) 262-92-34; специальных корреспондентов 983-08-18; культуры и спорта 624-69-34; иллюстраций 624-75-72, 262-90-52; корреспондентской связи (499) 262-58-69; справочно-биографический 624-77-79; производственный 624-56-07; (499) 262-90-25; бухгалтерии (499) 262-99-34; секретариат 624-45-16 (т/ф); 983-08-18; (499) 262-26-53; (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82; Москва (499) 262-18-66; Н.Новгород (8312) 48-46-74; Ростов-на-Дону (863) 259-55-25; Самара (846) 303-49-97; Санкт-Петербург (812) 457-69-45; Саратов (8452) 41-66-64; Хабаровск (4212) 77-80-29; Челябинск (351) 268-41-09; Ярославль (4852) 79-39-13.

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

Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

25 мая 2011 года

среда

№ 87 (24807)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ТЕАТР

Пляшут сами по себе

УПРАВЛЯТЬ КУКЛОЙ НЕ СЛОЖНЕЕ, ЧЕМ ЛОКОМОТИВОМ



Зрители тепло принимали железнодорожников-артистов

Машинисты и проводник Юго-Восточной дороги попробовали себя в роли кукловодов, показав школьникам сказку про то, как добро в очередной раз спрашивается со злом.

– Приходите в сороковую школу в четверг, там мои подопечные будут кукольный спектакль показывать, – пригласила педагог-организатор воронежской дортехшколы Светлана Асташева.

– Подопечные? Там же у вас сплошные машинисты и вагонники? – не поняла я.

– Вот они и будут показывать. Мы тут с ними репетировали.

После такого объяснения интерес к событию резко возрос. Не каждый день увидишь машиниста-кукловода.

В кабинете со скромной табличкой «Группа продлённого дня» набралось полтора десятка третьеклассников, пара учителей. Артисты уже натянули полог и увлечённо копошатся за ним.

– Я за Тобика буду гавкать, а ты бубен держи, – слышится оттуда распоряжения Светланы Асташевой.

А тем временем дети чинно рассаживаются по местам под строгим учительским взглядом. Правда, чинности хватает, только пока педагог смотрит. Стоит отвернуться, и вся ребячья удача рвётся наружу щучными тычками в бок товарищу.

– А давайте мы тоже пропетируем! Как мы будем аплодировать артистам? – увлекает детей учительница Валентина Степанова.

Аплодисменты звучат весело и дружно. Краем глаза замечаю удивлённые глаза одного из кукловодов – машиниста депо Лиски Вячеслава Камагурова. Он как раз готовил свою куклу и не расслышал, с чего это вдруг овации. Но отвлекаться некогда, ребята ждёт представления.

Начинается. Девочку Настеньку и пса Тобика бабушка и дедушка оставили в лесном домике, а сами ушли по делам, строго-настрого приказав далеко от жилища не отлучаться. Решили девочка и пёсик поиграть с воздушным шаром. Но он из-за неуклюжести Тобика лопнул, а Настенька обиделась на пса, нарушила обещание и пошла-таки гулять по лесу. По пути она разбудила лиху – чудище Грызло.

ФЕСТИВАЛЬ

Гляжуся в тебя, как в «Зеркало»

ФИЛЬМЫ СО ВСЕГО МИРА СЪЕХАЛИСЬ НА ВОЛЖСКИЕ БЕРЕГА

В ИВАНОВЕ ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТУ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КИНОФЕСТИВАЛЬ ИМЕНИ ТАРКОВСКОГО «ЗЕРКАЛО». Это уже пятый кинофорум, который проводится на родине режиссёра.

Жюри возглавляет Ральф Файнс, актёр шекспировского Королевского театра, «оскаровский» номинант за роли в фильмах «Список Шиндлера» и «Английский пациент». По словам президента «Зеркала» Павла Лунгина, г-н Файнс неожиданно легко согласился приехать в Иваново. Может, потому, что неравнодушен к русскому искусству? Он даже сыграл Онегина в одноимённом голливудском фильме.

На фестивале представлено около двухсот картин из двадцати пяти стран – анимация, документальное кино, короткометражки, студенческие работы.

В конкурсной программе «Зеркала» десять игровых фильмов, снятых Венгрии, Китае, Нидерландах, Чехии, Корее, США и других странах. Их сюжет и настроение, по замыслу отборщиков, должны соответствовать интеллектуальному духу фестиваля.

Есть в программе и российский фильм – «Обратное движение» Андрея Степанова. Павла Лунгина, г-н Файнс неожиданно легко согласился приехать в Иваново. Может, потому, что неравнодушен к русскому искусству? Он даже сыграл Онегина в одноимённом голливудском фильме.

«Свои», в которую вошли новые фильмы: «Кочегар» Алексея Балабанова, «Перемирие» Светланы Проскуриной, «Детям до шестнадцати» Андрея Кавуна, «Золотое сечение» Сергея Дебицева, «Generation P» Виктора Гинзбурга, «В субботу» Александра Миндадзе, «Гоп-стоп» Павла Бардина и другие.

Традиционно мероприятие «Зеркала» – кинопоказы, встречи со зрителями – проходят, помимо Иванова, в Плессе, а также в Юрьевце, где есть Музей Андрея Тарковского. Он был открыт в доме его бабушки. Из впечатлений детства впоследствии родился фильм «Зеркало».

В рамках фестиваля пройдёт программа российского кино. Людмила Петрова

ЛЮДМИЛА ПЕТРОВА

дище и освободили пленницу, которую чудице благодаря расторопности героя не успело схарчить.

Ерёма объяснил Настеньке, что не слушаться наставлений старших – себе дороже. Затем приводил домой к дедушке и бабушке.

Динамичный сюжет не позволял детишкам отвлечься, но вот представление закончилось, и артисты выходят на поклон. А девятилетние дети, несмотря на закалку современными страшками, во второй раз остро отреагировали на появление поверженного чудища. Снова крики восторга и опасения. Довольные успехом, взволнованные и порядком взмокшие артисты явно тронуты такой искренней ре-

акцией детворы. Не обошлось и без фотосессии с героями сказки.

– Интересно, только жалко, что сказка такая короткая, – сетовала в один голос детвора.

– Это потому, что артисты в первый раз выступали, вы уж не судите строго, они же на самом деле поезд волят, у них дело трудное и ответственное, но тут им самим пришлось много волноваться, – заступается за подопечных Светлана Асташева.

Тем временем Вячеслав и Николай убирают полог, а проводница Надежда Рябуха, которая играла Настеньку, укладывает декорации.

Идею выступить перед школьниками слушателям дортехшколы подкинула Светлана Асташева. Те не отказались, куклы и декорации сделали своими руками.

– Рисовали, вырезали, шили. У чудища даже каждый зуб отдельно сшит, – показывают куклу машинисты.

– А не отвлекала эта затея от занятий в дортехшколе?

– Свободного от учёбы времени остаётся всего минут по 40 в день. Вот их и тратили на подготовку, – рассказывает Николай Дякин.

– Потому что готовили 15-минутный спектакль несколько месяцев. К тому же у нас с учёбой строго, не явиться на занятия никак нельзя. А сейчас вовсе мы вышли на финишную прямую – 10 июня уже экзамены. Сдадим и закончим курсы повышения квалификации, – дополняет рассказ коллеги Вячеслав Камагуров.

Надежда Рябуха гордо демонстрирует первый гонорар начинающей железнодорожной труппы – небольшое круглое печенье с обломанным краешком.

– Вот девочка одна не только спасибо сказала, а ей и поделилась тем, что родители с собой на обедали, – очень бережно показывает «заработка» Надежда.

Железнодорожники, легко управляющиеся с куклами, и с локомотивами, и с пассажирами, торопятся: им нужно во время вернуться на занятия в дорожно-техническую школу.

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЁВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж
ФОТО АВТОРА

ИНИЦИАТИВА

</div