

В комиссии Совета Федерации обсудили результаты структурной реформы на железнодорожном транспорте

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

Депутаты предложили в десятки раз увеличить штрафы за продажу некачественных товаров

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

25 мая 2011 года

среда

№ 87 (24807)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная

Выходит

Тираж

транспортная

с 23 декабря

152758

газета

1917 года

экземпляров

От редакции

Выгодные инвестиции

Недавно 30 сотрудников управленческого звена компании 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 программ 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 компании. 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, вбирования ею 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 и 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.

Блиц

Жара наступает

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



Александр Рыбаков, замдиректора филиала Федеральной охраны на Дальневосточной дороге

– Александр Маркович, на Дальнем Востоке растёт число пожаров. Насколько серьёзно положение?
– Пожарные поезда девять раз выезжали на тушение пожаров в полосу отвода. Из них трижды – в Комсомольский регион, по два – в Хабаровский и Тындинский,

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.
– Оказываете 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 выходов. Также 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

Соцпакет

Натуральный обмен

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



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

Негосударственное пенсионное обеспечение (НПО) на железнодорожном транспорте будет действовать по единым 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 гарантий пенсионерам к участию работников в программах НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Это позволит формировать достаточную для покупки социальных услуг корпоративную пенсию. Например, уже тем, кто будет уходить на заслуженный отдых с 2014 года.

«Система НПО была создана для обеспечения прибавки к пенсии железнодорожнику взамен набора социальных гарантий, предо-

Железнодорожникам предлагают включиться в систему пенсионных накоплений

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

По поводу идеи работодателей о замещении гарантий 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 ими 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 гарантий и понимал, какая у него будет пенсия, и вводятся 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 гарантий по НПО».

>Окончание | 2

Совещание

Работать по регламенту

Система управления нуждается в качественных нормативах

Вчера в Иркутске началось совещание начальников дорог. Его участники обменяются 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,



ФОТО: ТАРАС ГОРБАТОВ

создавали новые структуры, отработывали 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 вопрос регламентации бизнес-процессов и взаимодействие между дорогами, новыми структурами компании. Это одна из главных задач.

«Нужно добиться чёткого взаимодействия дорог, территориальных подразделений, филиалов, ДЗО, которые находятся в границах магистралей. Основой должны стать полноценные и качественные регламенты, поскольку отдельные из существующих ныне не описывают самого взаимо-

Компания

Новый стиль



ФОТО: ЦСС ОАО «РЖД»

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 отражением.

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 – наглядно, доходчиво, 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 многого другого.

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

действия, зачастую не согласованы со всеми причастными структурами», – 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 движения, тяги.

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 полномочия корпоративных центров управления», – посетовал он.

«Гудок» будет рассказывать о ходе совещания.

Сергей Кез, соб. корр. «Гудка» Иркутск

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Важные правила

На Дальневосточной дороге накануне ка-никул со школьниками проводят профи-лактические занятия, где ребят учат, как правильно себя вести на транспорте. Одно из таких мероприятий пройдёт се-годня в специализированном классе Ха-баровского учебного центра магистрали, оснащённом системой тестирования, обу-чения и контроля знаний «Исток-мастер». Детям покажут фильмы и расскажут о пра-вилах поведения. А уже на полигоне учеб-ного центра школьники закрепят теорию на практике.

Олимпийские инвестиции

Инвестиции в проект «Усиление инфра-структуры железнодорожной линии Ту-апсе – Адлер» с января по апрель составили около 780 млн руб. Сегодня завершается, начатое в прошлом году, строительство двухпутных вставок на перегонах Маце-ста – 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 возводят волноотбой-ные 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 «Се-верный Урал» (Москва – Приобье) и «Ма-лахит» (Нижний Тагил – Москва). Вагоны имеют современный удобный и уютный интерьер, оборудованы биоту-алетами, информационными табло, на ко-торых 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 работни-ков и работодателей при формировании негосударственной пенсии; единый под-ход к определению пенсионного стажа и оценке права человека на негосударствен-ную пенсию; единый порядок учёта пенси-онных обязательств. На основе принятого стандарта в ДЗО будут разработаны свои пенсионные положения, которые тем не менее будут учитывать специфику каждой организации – её кадровую политику, фи-нансовое обеспечение и т.д. Следующим шагом, считает Сергей Ча-плинский, нужно исправлять ненормаль-ную ситуацию, когда работодатель софи-нансирует пенсию сотрудника, а потом е-му же оплачивает набор соцгарантий. Кроме того, с 1 января выросли отчисления в стра-ховые федеральные фонды, которые легли на компании дополнительной нагрузкой. – После окончания срока действия ны-нешнего Коллективного договора РЖД нужно выйти на постепенное, поэтапное замещение множества устаревших, высо-козатратных, немотивирующих гарантий и компенсаций сотрудникам современными социальными страховыми продуктами, – пояснил позицию работодателей предсе-датель экспертного совета объединения по развитию НПО, первый заместитель начальника департамента социального развития ОАО «РЖД» Вячеслав Батаев. – Это, например, дополнительное меди-цинское страхование, негосударственная пенсия, ипотечные жилищные программы, компенсируемый соцпакет, которые предо-ставляются на накопительных принципах и долевым 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, выхо-дящих на заслуженных отдых, может по-степенно сократиться. Взамен будут уве-личены выплаты по негосударственному пенсионному обеспечению. Тех, кто ушёл на пенсию раньше, изменение порядка предоставления льгот не коснётся. С точки зрения работодателей не согла-сен профсоюз. Председатель Роспрофгела Николай Никифоров считает, что для пен-сионеров необходимо обязательно сохра-нить бесплатный проезд и медицинскую помощь. «В первом случае – это дань тра-дициям, так как речь идёт о заслуженных 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 органи-зации, так что при всех положительных моментах, которые привносит принятие Стандартов 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



ФОТО: РИА «НОВОСТИ»

Причиной аварии на пере-гоне Кувандык – Медногорск Южно-Уральской дороги, по предварительным данным, стал отказ тормозов автомо-биля «МАЗ».

Об этом «Гудку» рассказал ру-ководитель отдела криминали-стики Уральского следствен-ного 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 охраняемый переезд, несмотря на запреща-ющие сигналы светофора, опу-щенный шлагбаум и поднятые плиты устройства заграждения, вылетел грузовой автомобиль. В это время к переезду подходил пассажирский поезд Оренбург – Екатеринбург. Произошло стол-кновение. От удара автомобиль выбросило на встречный путь, по которому в этот момент сле-довал грузовой поезд.

В результате сошли с рель-сов локомотив и два почтово-багажных вагона пассажир-ского поезда, а также локомо-

Повреждено около 300 м пути, три опоры контактной сети и оборудование переезда

тив и 12 цистерн с топочным мазутом грузового.

Погибших нет, госпитали-зированы два человека – про-водник пассажирского поезда и водитель «МАЗа». Как рас-сказал начальник региональ-ной дирекции медицинского обслуживания на ЮУЖД Лео-нид Дубачинский, на данный момент их состояние удовлет-ворительное. За медицинской помощью обратились ещё 10 человек.

В результате ДТП было по-вреждено около 300 м пути, три опоры контактной сети и оборудование переезда. «На ликвидации последствий были задействованы восста-новительные поезда станций Оренбург, Орск и Карталы, также подняты пожарные по-езда», – рассказал заместитель главного ревизора по безопас-ности движения дороги Анато-лий Смирнов.

При сходе цистерн раз-лился мазут. Для обеспечения безопасности из Челябинска

прибыл экологический вагон-лаборатория.

Пассажиров поезда Оренбург – Екатеринбург обеспечили пита-нием, водой, их разместили на вокзалах. Тем, кто решил не про-должать дальнейший путь на по-езде, вернули билеты в кассах.

Для движения пассажирских поездов Екатеринбург – Орен-бург, Москва – Орск и Орск – Москва был разработан спе-циальный график. Они были направлены окружным путём через Уфу и Карталы.

Вчера в 9.18 по московскому времени на перегоне Кувандык – Медногорск было открыто дви-жение по одному пути, в 12.53 движение восстановлено пол-ностью.

Подъём цистерн продолжа-ется. Работает специальная ко-миссия ОАО «РЖД», а Уральс-кое следственное управление на транспорте проводит до-следственную проверку.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА, СОБ. КОРР. «ГУДКА» Челябинск

ПЕРЕГОВОРЫ

Парк не обещаем

КАЗАХСТАНСКИЙ УГОЛЬ ЗОВЁТ РОССИЙСКИХ ОПЕРАТОРОВ

ОАО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) и крупнейшие казахстанские грузовла-дельцы в ходе прошедшего в Астане совместного со-вещания с представителями российских Первой и Второй грузовых компаний попро-сили увеличить подачу по-лувагонов для перевозок в осенне-зимний период.

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

«В осеннее-зимний период эти показатели, как правило, возрастают. И нам потребуются дополнительно, по предвари-тельным подсчётам, не менее 10 тыс. полувагонов», – отме-тил он.

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

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

ЛИТЬЁ

Поезда пустили в обход

Очередной излом боковой рамы тележки парализовал работу станции

Почти на сутки остано-вись работа парка прибытия чётной системы станции Челябинск-Главный. При-чина – сход вагона из-за из-лома рамы тележки.

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

«Причина схода – излом боковой рамы тележки, вы-пущенной на ЗАО «Азовэлек-тросталь». Работает комиссия департамента вагонного хо-зяйства РЖД и представителей завода-изготовителя», – рас-сказал заместитель начальника службы вагонного хозяйства Южно-Уральской Евгений Лав-рентьев.

Заключение о причинах из-лома будет дано специалистами ВНИИЖТа.

Как было отмечено в по-недельник на оперативном совещании у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова, это уже 18-й излом боковой рамы, произошедший с начала года.

По словам начальника стан-ции Челябинск-Главный Павла Коваленко, чтобы не нару-шить движение, все поезда, прибывающие со стороны Карталов, были направлены в обход, через Челябинск-Южный. Это потребовало от-влечения локомотивов и про-водников.

В прежнем режиме станция Челябинск-Главный заработала почти спустя сутки, ранним утром вторника парк чётной системы начал принимать поезда.

Иван Сидоров

Объявление

ОАО «ЗМУ КЧХК»

Реализует тепловозы:

1. ТТМ4А 89 г.в.
2. ТТМ23-83-48 85 г.в.
3. ТТМ40-01 90 г.в.

Находятся в г. Кирово-Чепецк Кировской обл.

Конт. тел.: (83361)93501.

Мы идем одним путем

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ
ПРОСТРАНСТВА 1520
СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ
ОБЩИЙ СТАНДАРТ
ОБЩИЙ ПУТЬ
ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:
(499) 292-99-69; PODPISKA@GUDOK.RU
WWW.GUDOK.RU/1520

ПЕРЕВОЗКИ

Обычный фирменный

СКОРЫЙ ИВАНОВО – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОВЫШАЕТ СТАТУС



ФОТО: ВИНТОР ВОРОБЕВ

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

«Многие годы в поезде № 45/46 курсиро-вал вагон-кафе, где отсутствовали столики с местами для сидения, еда представля-лась в одноразовой посуде, а меню было ограниченным из-за недостатка кухонного оборудования», – рассказала начальник сек-тора маркетинга Северного филиала Феде-ральной пассажирской компании Елена Ла-рионова. – Теперь в схему поезда включён вагон-ресторан с широким ассортиментом – от комплексных обедов до фирменных, детских и диетических блюд, которые го-товятся по заказу пассажиров».

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

В фирменных поездах пассажир должен чувствовать себя как дома

новые ковровые дорожки, занавески, по-крывала и постельное бельё – выдержан в единой цветовой гамме. А вот у поездной бригады форменная одежда будет индиви-дуального пошива. Сами бригады сформи-руют из лучших проводников.

«На данном направлении имеется спрос на более качественное обслуживание», – го-ворит Елена Ларионова. – И мы намерены предоставить пассажирам, отправляю-щимся из Иванова, Ярославля, Костромы в Северную столицу, максимально комфо-ртную поездку». При этом, по её словам, для желающих сэкономить остаётся альтерна-тива – поезда Самара – Санкт-Петербург и Уфа – Санкт-Петербург.

Николай Порецкий, СОБ. КОРР. «ГУДКА» Ярославль

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

Транс» Александр Музданов заявил «Гудку», что пока ком-пания справляется с объёмами перевозок. «Но опыт прошлого года показал необходимость сезон-ного наращивания поступле-ний вагонов», – отметил он. – С уверенностью можно пред-положить, что парка казах-станских операторов, а также инвентарных вагонов КТЖ не хватит, чтобы в полной мере обеспечить потребности энер-гетических грузов. И тогда мо-

Директор по сбыту и рынкам угля ТОО «Богатырь-Комир» Са-няндык Ахметов заявил «Гудку», что все заявки российских по-требителей на казахстанский парк в пиковый период также удовлетворены не будут. «Нам потребуется парк, способный вывести в осенне-зимний пе-риод порядка 2 млн тонн угля. Поэтому необходимо обеспе-чить условия для привлечения вывоза нашего угля вагонами российских операторов».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

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 полувагонов инвентарного парка с грузами щёбёночной 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 государств – 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 полувагоны едут «домой» пустыми. И именно инвентарный парк поставляет новые рекорды по порожнему пробегу. По информации «Гудка», из 12 тыс. полувагонов 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: ПАВЛА ГОМАЛОВА

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

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.

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 непроизводительный простой на путях увеличить плату», – предложил он.

Инициатива вызвала неоднозначную реакцию в зале.

Сенатор от Тюменской области Степан Киричук обратил внимание, что оборот

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

пользователей – для кого-то она снизится, 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 с сожалением отметил, что пока «огрехов» 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 хозяйственные 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 ежегодно принимает всего по одной паре пассажирских поездов и электричек. По словам и.о. начальника вокзала Ирины Зыль, номера в основном будут заполнять туристы, которые отправляются из Междуреченска в живописный уголок Поднебесные Зубья. Это горы Хакасии.

«Те туристы, которые знают утреннее расписание электропоезда Междуреченск – Бискамжа, следующего через ближайшую к Поднебесным Зубьям станцию Лужба, приезжают к нам перед самым отправлением, – пояснила Ирина Зыль. – Многие же прибывают вечером, и им приходится коротать ночь в палатках. 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 кабинки. 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, сов. корр. «Гудка»

Междуреченск – Кемерово

Обязательная публикация

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2010 г.

	Коды
Форма № 1 по ОКУД	710001
Дата (год, мес, сщ, число)	
Организация: Открытое акционерное общество «Волгомост»	по ОКПО 1386533
Идентификационный номер налогоплательщика	ИНН/КПП 6450010433/644750001
Отрасль (вид деятельности): Строительство	по ОКВЭД 45.21.2
Организационно-правовая форма: Акционерная	по ОКОПФ/ОКФС 47/16
Единица измерения: тыс. руб.	по ОКЕИ 384/385
Адрес: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112	Дата утверждения 04.04.2011
	Дата отправки (принятия)

АКТИВ	Код строки	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	316	306
Основные средства	120	993737	971852
Незавершенное строительство	130	28332	30222
Доходные вложения в материальные ценности	135	546	0
Долгосрочные финансовые вложения	140	1074087	4249816
Отложенные налоговые активы	145	15323	8190
Прочие внеоборотные активы	150	574	550
ИТОГО по разделу I	190	2112915	5260936
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	792437	793295
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	8628	7217
Декбиторская задолженность	230+240	4812897	5737937
Краткосрочные финансовые вложения	250	627553	640005
Денежные средства	260	87352	351884
Прочие оборотные активы	270	1859	1387
ИТОГО по разделу II	290	6330726	7531725
БАЛАНС	300	8443641	12792661
ПАССИВ	Код строки	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	56693	56693

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			
Займы и кредиты	510	0	199380
Отложенные налоговые обязательства	515	87522	69313
ИТОГО по разделу IV	590	87522	268693
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	3730511	4199974
Кредиторская задолженность	620	1936949	5628295
Доходы будущих периодов	640	52	10
ИТОГО по разделу V	690	5667512	9828279
БАЛАНС	700	8443641	12792661

Генеральный директор _____ Гурьянов Ю.А.
Главный бухгалтер _____ Девятайкина П.С.

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

	Коды
Форма № 2 по ОКУД	710002
Дата (год, месяц, число)	
Организация: Открытое акционерное общество «Волгомост»	по ОКПО 1386533
Идентификационный номер налогоплательщика	ИНН/КПП 6450010433/645001001
Отрасль (вид деятельности): Строительство	по ОКВЭД 45.21.2
Организационно-правовая форма: Акционерная	по ОКОПФ/ОКФС 47/16
Единица измерения: тыс. руб.	по ОКЕИ 384/385

Показатель	Код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
Наименование			
1	2	3	4
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	7155493	9410887

Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(5761409)	(7845756)
Валовая прибыль	029	1394084	1565131
Управленческие расходы	040	(618919)	(624017)
Прибыль (убыток) от продаж	050	775165	941114
Прочие доходы и расходы	060	7168	127117
Проценты к получению			
Проценты к уплате	070	(648114)	(681702)
Доходы от участия в других организациях	080	1	131
Прочие доходы	090	685168	4564173
Прочие расходы	100	(651175)	(4515935)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	168213	434898
Отложенные налоговые активы	141	(3437)	(2035)
Отложенные налоговые обязательства	142	2363	(29472)
Текущий налог на прибыль	150	(58486)	(78642)
Налоговые санкции	151	(1647)	(4422)
ОНА, ОНО по выбывшим активам прошлых лет	152	12151	(1365)
Уточненный налог на прибыль прошлых лет	180	12809	0
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	131966	318962

Бухгалтерская отчетность по итогам 2010 г. утверждена общим собранием акционеров, состоявшимся 04 апреля 2011 г.
Место нахождения исполнительного органа ОАО «Волгомост»: 410028, г. Саратов, ул. Мичурина, 112, тел.: 8(8452) 23-07-12, факс: 8(8452) 57-06-60
Орган государственной статистики, в который ОАО «Волгомост» представило обязательный экземпляр бухгалтерской отчетности: ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ОРГАН ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ ПО САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ (САРАТОВСТАТ)
Аудиторское заключение по финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «Волгомост» за 2010 г.

Общество с ограниченной ответственностью «Аудиторская фирма «Консул-Аудит» Лицензия № Е 004161, приказ Минфина РФ № 140 от 15 мая 2003 г. сроком на пять лет, продлена до 24.04.2013 г.
Мы полагаем, что проведенный аудит предоставляет достаточные основания для выражения нашего мнения о достоверности во всех существенных отношениях бухгалтерской отчетности.
По нашему мнению, бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «Волгомост» на 31 декабря 2010 г. и результаты финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за период с 01 января 2010 г. по 31 декабря 2010 г. включительно, в соответствии с установленными правилами составления бухгалтерской отчетности.

Директор ООО АФ «Консул-Аудит» Черникова И.П.
Дата выдачи аудиторского заключения: «02» марта 2011 года.

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, веками наших достижений, но при этом это лишь наименования моделей. – Каждый из нас видит сейчас лишь какой-то фрагмент об-



ФОТО ИКС ООД «РЖД»

щего процесса. А вы можете окинуть 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 дочерних компаний. Они формально не подпадают под действие бренда, но по разным причинам интересны нам как его носители. Например, компании, которые предоставляют услуги трансфертной 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 ощутимые 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,

компания может работать под нашим брендом. Только заплатит она за это, конечно же, больше, 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 острой 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 компании. То есть наш с вами заработок.

Да, мы разово готовы решить любую, самую сложную, уникальную задачу. Но как только встанет вопрос о том, чтобы достижение 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 завоевывается и удерживается доля рынка. Необходимо бороться за каждого клиента – это острейший 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 настоящее время 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 вентиляющих конструкций выпрямителей действующих тяговых подстанций.

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



ФОТО ПЕТРОВ УЛЬЯНОВ

ции одного выпрямительного трансформатора составляет около 0,5 млн руб., что в несколько раз дешевле приобретения нового устройства.

Также сотрудники кафедры «Электроснабжение железнодорожного транспорта» ОмГУПС совместно с коллегами из предприятия «Уралэлектротяжмаш» (Екатеринбург) разработали техническую документацию на преобразовательный трансформатор, предназначенный для использования в 12-пульсовой схеме выпрямления последовательного типа.

В настоящее время на этом заводе налажен серийный выпуск подобных устройств. По расчётам специалистов университета,

Обслуживать модернизированные тяговые подстанции станет проще

широкое применение многопульсовых схем выпрямления тока на всей сети железных дорог нашей страны позволит сократить 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

Технология

Стык на станции

Учёные нашли способ ускорить движение поездов

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 приёмно-отправочных парков противоположных направлений движения. А локомотивное депо размещают между станционными парками. Такое месторасположение обеспечивает наименьший пробег электропоездов, 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



ФОТО ПЕТРОВ УЛЬЯНОВ

Простой поездов в ожидании локомотивов сократят

и бригадами по различным причинам.

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

ставов. Последнее встречается в случае реформирования составов на данной станции.

Кроме того, в таких местах отмечаются 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 состава 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

Конъюнктура

Неурожайные перевозки

Экспорт казахстанского зерна по железной дороге упал на 70%



На объёмах перевозки сказались отсутствие спроса и отмена государственных субсидий. За 4 месяца 2011 года ОАО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) было отгружено 1334,1 тыс. тонн зерна. Наибольшее сокращение отмечено в экспортных поставках – они упали до 533,6 тыс. тонн. Внутренние же перевозки остались практически на уровне 2010 года – порядка 800,5 тыс. тонн. Глава дирекции перевозок КТЖ Еркем Тулегенов рассказал «Гудку», что снижение связано с отсутствием объёмов. «Производители просто не перевозят столько зерна, как в прошлом году», – отметил он. «Снижение объёмов экспорта – результат прежде всего снижения потенциала производителей Казахстана. Если раньше он оценивался в 7–8 млн тонн, то сейчас до урожая 2011 года планируется экспортировать 6 млн тонн», – говорит эксперт аналитического агентства «Инвесткафе» Антон Сафонов. Если в текущем году погодные условия будут благоприятными, то в сезоне-2011/2012 объём экспорта может возрасти до 8 млн тонн. «Пока же погода немного задерживает посевную кампанию, по сравнению с прошлым годом отставание на 5–7 дней, засеяно сейчас 5 млн га из 16 млн га запланированных», – добавил эксперт. Еркем Тулегенов отметил также, что на объёмах экспорта сказались и отмена в 2011 году государственных субсидий на железнодорожные перевозки зерна за пределы Казахстана, которые действовали в прошлом и позапрошлом годах. По его словам, именно этот фактор повлиял на снижение общего годового плана зерновых перевозок КТЖ.

Галия Шакирова

Справка «Гудка»

ИТОГИ АПРЕЛЯ:
– отгружено 328 тыс. тонн (или 159% к плану, 44% – к 2010 году);
– из них межобластные перевозки – 225,4 тыс. тонн (53% к плану, 87% – к 2010 году);
– экспортные – 102,6 тыс. тонн (173% к плану, 21% – к 2010 году).
ПЛАНЫ НА МАЙ:
– перевезти 265,8 тыс. тонн (29% к уровню 2010 года);
– из них в межобластном сообщении – 79,6 тыс. тонн;
– экспортные – 186,2 тыс. тонн.

С места события

Объёмы ушли под воду

Войти в план Красноярской магистрали поможет только переправа через Абакан



Валерий Лебедик, начальник Красноярского центра фирменного транспортного обслуживания

– Валерий Васильевич, в мае на дороге не выполнен план погрузки. С чем это связано?
– Запланированный объём на месяц – 173 тыс. тонн. И мы до сих пор чётко справлялись с графиком. Но действительно с середины мая у нас идёт отставание от принятого плана на 118,5 тыс. тонн. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года погрузка снизилась на 98,1%. Причина столь резкого падения – чрезвычайная ситуация, произошедшая 7 мая в Аскизском районе Хакасии, где обрушились два пролёта моста

через реку Абакан. Ваша газета уже рассказывала об этом. Ветка обслуживала Саяногорский алюминиевый завод, а также по ней шли поезда с Восточно-Бейского угольного разреза, принадлежащего ОАО «СУЭК». По просьбе администрации Хакасии мы переключили погрузку угля на станции Подсиний и Ташеба, а также организовали выгрузку глинозёма, кокса, то есть необходимых материалов для производства алюминия, на станциях Абакан, Ташеба и Минусинск. В свою очередь выгрузка, которая идёт по этим станциям, затрудняет теперь погрузку. В результате мы теряем в объёмах по перевозкам. А это более 200 тыс. тонн угля, 40 тыс. тонн цветных металлов и около 12 тыс. тонн промышленного сырья. – Насколько возросла нагрузка на эти станции?
– На станции Минусинск под выгрузку угля для Саяногорского алюминиевого завода находится 84 вагона, в Абакане – 125 и в Ташебе – 137 вагонов. В среднем же выгрузка по этим станциям составляет

50–60 вагонов в сутки. Естественно, мощностей не хватает. – Удастся ли восполнить потери за счёт других грузов?
– Перекрыть недостающие объёмы вряд ли получится. Аномально высокие температуры, которые установились этой весной, резко снизили потребление угля в котельных. На складах ТЭЦ, ГРЭС скопилось твёрдого топлива на 50% больше норматива. Лесными грузами покрыть недостающие объёмы тоже не представляется возможным. Мы недогружаем 64,7 тыс. тонн леса, что на 80% ниже уровня прошлого года. Причина – конвенционный запрет грузить на Забайкальск: китайцы вовремя не предостопили твёрдого топлива на 50% больше норматива. Лесными грузами покрыть недостающие объёмы тоже не представляется возможным. Мы недогружаем 64,7 тыс. тонн леса, что на 80% ниже уровня прошлого года. Причина – конвенционный запрет грузить на Забайкальск: китайцы вовремя не предостопили твёрдого топлива на 50% больше норматива. – Каковы прогнозы на следующие месяцы?
– Сложно точно прогнозировать ситуацию по погрузке. В частности, всё будет зависеть от того, насколько быстро собственники железнодорожного моста через Абакан восстановят переправу.

Беседовала
Олеся Мизинко,
соб. корр. «Гудка»
Красноярск

Логистика

В вагонах дешевле

Угольная компания предпочла рельсы



За счёт привлечения угля более чем вдвое выросла погрузка на станции Холмск Дальневосточной магистрали.

Станция Холмск наращивает объёмы. По итогам четырёх месяцев погрузка достигла 238,4 тыс. тонн, тогда как за аналогичный период 2010 года она составляла 115 тыс. тонн, а 2009-го – лишь 44 тыс. тонн. Тенденция роста наметилась в прошлом году, когда станция стала активно грузить уголь. Это во многом произошло за счёт привлечения на железную дорогу нового клиента – местного угледобывающего предприятия ООО «Горняк-1». Компания обеспечивает топливом объекты энергетики и ЖКХ на юге Сахалина. Как рассказал «Гудку» директор «Горняка» Константин Михиневич, два года назад предприятие заключило большой контракт с ОАО «Сахалинэнерго» на поставку топлива для ТЭЦ-1 Южно-Сахалинска и Сахалинской ГРЭС в посёлке Вахрушево. «Первоначально возили уголь автотранспортом, но это накладно. А поскольку большая нагрузка идёт на автодорожную сеть, трасса изнашивается. Решили поставить, которые направляем на ТЭЦ-1 и ГРЭС, полностью переключить на железную дорогу. В год это порядка 550 тыс. тонн», – уточнил Константин Михиневич. «Сначала погрузка шла по временной схеме – на примыкание станции Невельск, а во второй половине 2010 года «Горняк-1» построил подъездной путь недалеко от места добычи угля», – в свою очередь, отметил начальник станции Холмск Айса Камалитдинов.

Для обеспечения возросших отправок угля с Сахалина необходимо задействовать не только причалы порта Холмска

По его словам, клиент готов и в дальнейшем увеличивать отправку своей продукции по железной дороге, в частности в адрес муниципальной промкотельной, обеспечивающей теплом северную часть города Холмска. В настоящее время доставка производится самосвалами, объём более 110 тыс. тонн в год. Сейчас ведутся переговоры с мэрией Холмска в части строительства подъездного пути к котельной. Таким образом, дорога сможет дополнительно принять на себя порядка 100 тыс. тонн.

В условиях роста угольных перевозок через Холмский порт может возникнуть проблема пропуска грузопотока вследствие ограниченных площадей у его причалов

Помимо внутреннего рынка, «Горняк-1» увеличивает поставки продукции на экспорт. В текущем году в страны АТР он планирует отправить 120 тыс. тонн через Холмский морской торговый порт (ХМТП). Это также скажется на загрузке железной дороги. По словам первого заместителя председателя правительства Сахалинской области Сергея Шередкина, предприятиям угольной отрасли необходимо переориентироваться на поставки продукции за пределы региона, в том числе за границу. Ведь наращивая газификация Южно-Сахалинской ТЭЦ-1, которая является главным потреби-

телем угля на острове, неизбежно приведёт к снижению спроса. В настоящее время свою продукцию через Холмск отправляет ряд угледобывающих предприятий. Сыпучий груз, в частности, поступает со станций Смирных, Тымовск, Ильинск. ХМТП (по данным ЗАО «Морцентр-ТЭК», в 2010 году его грузооборот составил более 1,3 млн тонн) фактически единственный порт на Сахалине, имеющий выход на железную дорогу, который активно работает с углем. Однако, отмечает Айса Камалитдинов, в условиях роста угольных перевозок через Холмский порт может возникнуть проблема пропуска грузопотока вследствие ограничен-

ных площадей у его причалов. Для обеспечения возросших отправок угля с Сахалина необходимо задействовать другие портовые мощности. Например, ближайший к Холмску порт Невельск. Там, кстати, планируется создать специализированный терминал для работы с контейнерами или углем. «Если эти планы реализуются, и на Невельский порт можно будет направлять угольные маршруты с углепогрузочных станций Сахалинского региона», – сказал Айса Камалитдинов.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Холмск

Развитие

Со своей площадки

Первые крупнотоннажные контейнеры прибыли в Анисовку

Приволжская магистраль предлагает изменить сетевой план формирования вагонов с крупнотоннажными контейнерами в пределах Саратовского узла и сортировать контейнеры не на станции Трофимовский-2, а в Анисовке, где для этого открыта новая площадка.

«Из 21 клиента Саратовского региона, перевозящего грузы в крупнотоннажных контейнерах, вблизи станции Трофимовский-2 расположены всего два, остальные – на левом берегу Волги, близ Анисовки. Только для того, чтобы забрать порожняк на Трофимовском, загрузить его и вновь отвезти туда же, грузоотправители несут убытки, за раз наматывая по 400 км», – говорит заместитель начальника Приволжской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Константин Мастеров. В результате груз нередко уходит на автомобильный транспорт. Плетью приходится и транзитным контейнерам весом свыше 22 тонн, требующим таможенного досмотра и оформления. В Саратовском регионе крупнотоннажные контейнеры пока могут пройти таможенную процедуру в Озинках на границе с Казахстаном и на станции Трофимов-



Контейнеры стали ближе к грузоотправителям

ский-2. Однако контейнерная площадка в Озинках оснащена краном малой грузоподъёмности, в связи с этим 98% контейнеров для таможенного досмотра направляются на Трофимовский. Но прежде чем туда добраться, вагоны с контейнерами сортируются в Анисовке. А пройдя таможенно, грузы возвращаются сюда же и ждут формирования поезда, чтобы отправиться к месту назначения. «Хоть расстояние между станциями Анисовка и Трофимовский-2 и небольшое (38 км), но время на непродуктивное хождение вагона с учётом ожидания формирования поездов составляет от 3 до 5 суток. Дорога несёт излишние расходы на работу локомотивных бри-

гад, тяги, маневровые работы на станциях», – говорит Константин Мастеров. Поэтому было решено оборудовать в Анисовке собственную контейнерную площадку, которую оснастили козловым краном МКК-42 для переработки 20- и 40-футовых контейнеров. Первыми опробовало контейнерную площадку в Анисовке ОАО «Роберт Бош», получившее двенадцать 20-футовых контейнеров из Китая. «Раньше мы пользовались услугами ближайшей площадки на правом берегу Волги, на станции Трофимовский-2. Теряли время и несли значительные затраты на автомобильные перевозки контейнеров. Теперь доставка у нас прямо под боком», – говорит инженер отдела логистики компании «Роберт Бош» Илья Воеводин. Кроме того, правительство Саратовской области выбирает место под строительство торгово-логистического центра. «По предварительному решению преимущество имеет Анисовка», – отмечает начальник Приволжской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Сергей Шлатов. Руководство Приволжской дороги направило в РЖД предложение по изменению сетевого плана формирования вагонов с крупнотоннажными контейнерами в пределах Саратовского узла, в который необходимо включить станцию Анисовка в качестве входной и выходной и исключить Трофимовский-2.

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Саратов

Деловая пресса

Отпускная, сдерживай



Вышел в свет № 10 журнала «РЖД-Партнёр». В теме номера «Таможенный союз: новая логистическая реальность» помещены материалы с анализом перспектив принятия законопроекта «О транзите» и вероятного изменения основных международных грузопотоков на направлении Восток – Запад. Также здесь публикуется интервью с вице-президентом ОАО «РЖД» Вячеславом Лемешко о необходимости совершенствования технологии перевозок в международном сообщении. В статье Фарида Хусаинова «От слов – к инструментам», написанной по поводу десятилетия принятия Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, анализируются промежуточные результаты преобразований. Также в рубрике «Реформа» публикуются материалы проведённого журналом в Челябинске «круглого стола», посвящённого вопросам совершенствования качества обслуживания в условиях работы приватным парком. «Стране нужен второй БАМ» – так озаглавлена статья Тамары Андреевой в рубрике «Проекты и инвестиции». Актуальные вопросы тарифной политики освещены в материале «Отпускная, сдерживай». Под заголовком «ПКП «Карго»: верность рыночной философии» публикуется интервью с председателем правления компании Войцехом Бальчуном. В статье Татьяны Святкиной «Нужен склад, когда в экономике лад» анализируется рынок складской логистики. Также в номере помещены спецпроекты «Рейтинг: линзинг подвижного состава» и «Перевозки скоропортящихся грузов»; приложения «РЖД-Партнёр – Транспортное машиностроение» и «РЖД-Партнёр – Украина».

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 в 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 скорости закипела работа. За сравнительно короткое время было сделано немало: в санузел 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: ровненькие 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. И 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.Доманищкому, 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 признательна 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 возникали 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 типовый 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 Бородач,
первый заместитель начальника
Западно-Сибирской дороги

Личность

Свой среди своих

Не каждому удаётся в 35 лет стать хранителем университетских традиций

Александр Панычев,
ректор
ОмГУПС



ФОТО: ОМГУПС

Раздался громкий скрежет, и семь вагонов, гружённых 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 преподаёт 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 требовательность 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 отзывается 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 ОмГУПС. И за него проголосовало свыше



ФОТО: ОМГУПС

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 ОмГУПС, 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 специальности. А в этом году набор проводится практически без возможности обучаться по специальности (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 токоёма».

– В 2010 году нам удалось обеспечить приток 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 ОмГУПС будут работать на Олимпийских и Паралимпийских играх в Сочи в 2014 году.

Вот только на вопрос, как сгладить 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



ФОТО: ИРИНА КОЗЛОВА

– 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.

При равной производительности труда и квалификации предпочтение отдаётся семейным – при наличии двух или более иждивенцев, лицам, в семье которых нет других работников с самостоятельным заработком, работникам, получившим у данного работодателя трудовое увечье 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 отрыва от 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 увольнения двух работников из одной семьи (муж, 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 смотрителем 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 КАРПОВ
Урюпино



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

– Уважаемый Николай Васильевич! Порядок присвоения классных званий работникам структурных подразделений компании регламентируется Положением о присвоении классных званий работникам железных дорог, утверждённым распоряжением 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 руководством ПривЖД,

в 2006 году приказом начальника дороги № 80/Н от 12 апреля 2006 года звание «Осмотрщик вагонов 1-го класса» вам было отменено в связи с невыполнением производственно-финансовых показателей за 2005 год по ПТП Урюпино. Участок работ является малодеятельным, и на представлении классного звания, кроме отсутствия дисциплинарных взысканий, нарушений трудовой и технологической дисциплины, а также отсутствия случаев производственного травматизма, рассматривался показатель работы «Проследование грузовых вагонов», который за 2005 год был

выполнен 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 рассматривает по представлению мастера участка производства специальная комиссия, возглавляемая руководителем подразделения и состоящая из главного инженера, работников техотдела, специалистов по кадрам, инженеров 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.

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 ВЦИОМа 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.

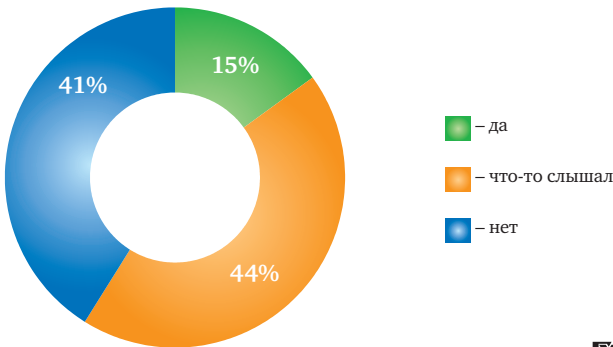
– Тем более что человек по натуре ленив. Вряд ли он полезет в Интернет, будет тратить своё время, чтобы найти документ о доходах чиновников».

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

В досье

**ЧИНОВНИКИ И ЧЛЕНЫ ИХ СЕМЕЙ ПРЕДСТАВЛЯЮТ ДЕКЛАРАЦИИ
О ДОХОДАХ И ИМУЩЕСТВЕ. ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ОБ ЭТОМ?**



From

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Чужой ярлык

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

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 политике Антона Белякова, денежное наказание магазинам, выкладывающим на полки просроченные продукты, нужно увеличиться 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 чьих магазинах обнаружился 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 Белков.

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 спешит этот товар, а переклеит ярлык и продаст кому-нибудь другому»).

Между тем сетевые супермаркеты не боятся многократного увеличения штрафов за реализацию «просрочки».

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



ФОТО: ЛЕНИС НЕЧАЕВ

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», – утверждает 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 Беловосный. – Но если подобные нарушения регулярны, то это уже умысел, за который надо наказывать».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Александр Алугуль, 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 неликвидных товаров виноваты продавцы. Владельцы супермаркетов, гипермаркетов 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 требуются доставлять издалека, значит, и шанс испортиться меньше, так как они не вылеживаютяются на складах, и производитель известен. Больше доверяешь тем, кто рядом, чем неизвестно кому на другом конце страны.



III Международный железнодорожный салон техники и технологий

07–10 СЕНТЯБРЯ 2011

Экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ»
Москва, Щербинка, Россия

Генеральный партнер





Автор: ТИМУР ГАЙФУЛЛИН, 6 ЛЕТ.

2030 ГОД – ВОЗМОЖНО, ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРНОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ; УЧАСТНИК 12^{-ГО} ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА ЭКСПО1520

Тел.: +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00
E-mail: EXPO@EXPO1520.RU

WWW.EXPO1520.RU

Организатор



Совместно с



При поддержке



ИНСТИТУТ
ПРОБЛЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ИНФОРМАТИКИ

Генеральный медиапартнер



Официальная газета



РЕКЛАМА

1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520
VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM
1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ
ИНФРАСТРУКТУРА
«Транспортные системы 1520 и 1435:
стратегия сотрудничества»
ИНВЕСТИЦИИ
ВЫСОКОСКОРостНОЕ СООБЩЕНИЕ
БЕЗОПАСНОСТЬ «ЗЕЛЕНый» ТРАНСПОРТ
КАДРОВые РЕСУРСы

Реклама

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

Международный партнер
International Partner

Генеральная строительная компания
General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения
Official Operator of Energy Supply

РУСЭНЕРГОСБЫТ

Генеральный IT партнер
General IT Partner

КОМПАНИЯ ТТК

Официальный
технологический партнер
Official Technological Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Партнер
Partner

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии
Sponsor of the Discussion

Спонсор кофе-брейка
Sponsor of coffee-break

Генеральные информационные партнеры
General Information Partners

Организатор
Organized by

WWW.FORUM1520.RU

Форум

Закон для Интернета

В ГРОДНО ОБСУДИЛИ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ИНФОРМАЦИОННОГО ПРОСТРАНСТВА

В Гродненском государственном университете им. Янки Купалы парламентарии и учёные Союзного государства России и Белоруссии рассмотрели проблемы защиты национальных интересов в информационнои 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



Участники 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 Розувана, 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 пассажирские поезда ОАО «РЖД». Поэтому современные инновационные технологии должны быть обеспечены надёжной 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 № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспрофсоюз. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретопин
Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Перескипин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (экспертной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушиннов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанометова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамной (материалы)
Советник главного редактора: Валентин Завалов
Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вел Валерий Погорелый.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | 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 сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 25 мая 2011 года
Номер: 87 (24807) | Тираж: 152758 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.55
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-05-00377] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Театр

Пляшут сами по себе

УПРАВЛЯТЬ КУКЛОЙ НЕ СЛОЖНЕЕ, ЧЕМ ЛОКОМОТИВОМ

Машинисты и проводник Юго-Восточной дороги попробовали себя в роли кукловодов, показав школьникам сказку про то, как добро в очередной раз справляется 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 понял 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 рассказывают по местам под строгим учительским взглядом. Правда, чинности хватает, только пока педагог смотрит. Стоит отвернуться, и вся ребячья удаль рвётся наружу шуточными тычками в бок товарищу.

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

Аплодисменты звучат весело и дружно. Краем глаза замечаю удивлённые глаза одного из кукловодов – машиниста дело 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 лихо – чудище Грызло.



Зрители тепло принимали железнодорожников-артистов

Надо заметить, что оно – размером раза в два больше вековой сосны – выскочило с жутким рёвом. Когти размером с девочку Настю и громоподобный рык в исполнении Вячеслава Камагурова произвели на школьников изрядное впечатление, они с испуганно весёлыми воплями подпрыгнули с мест.

Тем временем чудище уволокло девочку в своё логово. Однако призыв о помощи достиг слуха героического Ерёмы, который тоже гулял в лесу. Он бросился спасать девочку. По пути встретился с Бабой Ягой, которая и выдала ему меч-кладенец. Дальше дело техники, лихой рубака Ерёма под управлением второго машиниста из Кочетовки Николая Даякина одолел чу-

дище и освободил пленницу, которую чудище благодаря расторопности героя не успело схарчить.

Ерёма объяснил Настеньке, что не слушаться наставлений старших – себе дороже. Затем препроводил 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 страшилками, во второй раз остроотреагируют на появление поверженного чудища. Снова крики восторга и опасения. Довольные успехом, взволнованные и порядком взмокшие артисты явно тронуты такой искренней ре-

Инициатива

Испугались людей

ЛЕСА ИЗБАВИЛИ ОТ ГЛАВНОЙ ОПАСНОСТИ

В Тверской области местные власти некоторых районов запретили отдыхать в лесу в связи с угрозой возникновения пожаров.

В областных лесах уже зафиксирован четвёртый класс пожарной опасности. Как заявили в региональном департаменте территориальной и информационной политики, проводятся все необходимые оперативные мероприятия по тушению пожаров.

Член комитета по безопасности Государственной думы Алексей Розуван заявил «Гудку», что подобная инициатива может распространиться и на другие регионы. «Все мы помним прошлое лето, когда из-за жары горели леса. В этом году в некоторых районах такая же сухая погода. Поэтому, если в регионе наблюдается пожароопасная обстановка, местные власти вправе принимать даже самые крайние меры, – уверен депутат. – Учитывая то, что число

акций 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 поезда водят, 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 шит, – 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 и 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 ещё и поделилась тем, что родители с собой на обед дали, – очень бережно показывает «заработок» Надежда.

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

Сергей Михалёв,
сов. корр. «Гудка»
Воронеж
Фото автора

Фестиваль

Гляжусь 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 хранения шутером пятого туза. 24. Клич, призывающий смываться. 26. Английский писатель, забросивший Алису в Страну чудес. 28. Гордая у военного, стройная у балерины. 30. Добавка к активу для равновесия. 31. Усердие тех, кто рад радеть. 32. Поэт, который Пушкина «заметил и, в гроб сходя, благословил». 33. Первые сантиметры нового растения, появляющиеся из земли.

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

В конкурсной программе «Зеркала» десять игровых фильмов, снятых в Венгрии, Китае, Нидерландах, Чили, 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 Стемпковского. Но главным фаворитом конкурса считается картина «Туринская лошадь» венгра Бела Тарра.

В рамках фестиваля пройдёт программа российского кино

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

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

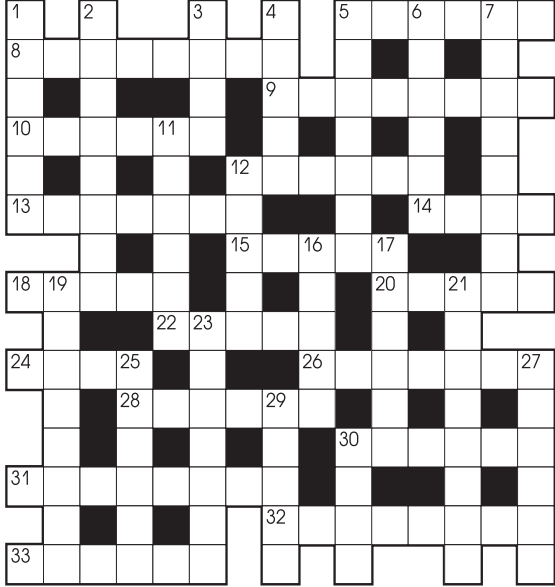
Людмила Петрова

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Договор морской или воздушной перевозки грузов. 8. «Зигзаг неудачи» по-самурайски. 9. Священник, постоянно слушающий греховные 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 шулером пятого туза. 24. Клич, призывающий смываться. 26. Английский писатель, забросивший Алису в Страну чудес. 28. Гордая у военного, стройная у балерины. 30. Добавка к активу для равновесия. 31. Усердие тех, кто рад радеть. 32. Поэт, который Пушкина «заметил и, в гроб сходя, благословил». 33. Первые сантиметры нового растения, появляющиеся из земли.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Парень, пытающийся покорить сердце девушки. 2. Руководитель производственного коллектива. 3. Юбка-дразnilка. 4. И главарь шайки, и генсек КПСС, и глава государства. 5. Типичный недуг каторжанина. 6. Шанс сделать «дубль», даваемый победителю побеждённым. 7. Лошадь с бивнем, «водящаяся» на некоторых гербах. 11. Большой, хорошо вооружённый корабль. 12. Им пудрятся спортсмены перед свиданием со штангой. 16. Непородистая собака, обычно дворовая или уличная. 17. Пивная единица объёма у англичан. 19. Устаревший синоним природы. 21. Поведение пушкинского ничего, у которого экспроприировали копейку. 23. Выдающийся работник или обычный барабанщик. 25. «Я знаю только то, что ничего не знаю» (древнегреческий философ). 27. Дождь, который не столько идёт, сколько стоит стеной. 29. «Всегда готов!» – политическое ... пионера. 30. Жемчужина, с которой сравнивают остроумное высказывание.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 24 мая

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Агава. 4. Варвара. 11. Заморозки. 12. Розга. 13. Абориген. 14. Караул. 16. Лиса. 18. Семинария. 21. Энтузиаст. 22. Табу. 25. Восток. 26. Единение. 29. Стихи. 30. Сантехник. 31. Караоке. 32. Оскал.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Гумно. 3. Версия. 5. Ария. 6. Вурдалак. 7. Развалина. 8. Израиль. 9. Измерение. 10. Марья. 15. Диссидент. 17. Синусоида. 19. Пуловина. 20. Рулетка. 23. Твист. 24. Индекс. 27. Нонна. 28. Ясак.