

Правительство Красноярского края отменило решение повысить стоимость проезда в электропоездах на 13%

Узбекистан приостановил железнодорожный транзит грузов в Киргизию

Как можно исключить возможность наездов на крупный рогатый скот или хотя бы сократить их количество

При Омском госуниверситете путей сообщения начал работу Центр подготовки волонтеров к Олимпиаде

26 мая 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 88 (24808)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152958
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Стимул для творчества

В сегодняшнем номере нашей газеты на шестой странице мы публикуем список победителей отраслевого смотра-конкурса «Идея ОАО «РЖД» – 2011». Среди них авторы лучших изобретательских и рационализаторских предложений, внедрённых на железнодорожном транспорте в последнее время. Размер вознаграждений, полагающихся лауреатам, составляет от 6 до 40 тыс. руб. Кроме того, такое признание является важным моральным стимулом для дальнейшего развития инновационной деятельности в отрасли.

Но надо отметить, что РЖД – одна из немногих в стране структур, продолжающих из года в год поддерживать изобретателей и рационализаторов. Поддерживает, поскольку новаторские предложения помогают развитию научно-технического прогресса в отрасли.

К сожалению, несмотря на официальное провозглашение модернизации, государство в последнее время сворачивает меры по поддержке технического творчества. Лучший пример тому – упразднение в сентябре прошлого года почётных званий «Заслуженный изобретатель РФ» и «Заслуженный рационализатор РФ».

Они присваивались десятки лет авторам идей, внедрение которых вносило существенный вклад в совершенствование производства, повышение производительности труда, улучшение качества продукции, условий труда и техники безопасности. Их разработки позволяли обеспечить высокое качество научных исследований и учебного процесса.

По мнению многих учёных и специалистов в области инноваций, данное решение – большая ошибка чиновников. Если перед ними стояла задача сократить количество почётных званий в стране, то можно было бы вместо двух прежних наград учредить знак «Заслуженный новатор РФ» с формулировкой «за разработку и внедрение новых передовых (высокоэффективных) технологий».

Ведь дело не в экономии средств, поскольку упразднённые почётные звания не приносили их владельцам практически никаких материальных выгод. Но это был сильный моральный стимул для новаторов, поскольку присваивали их действительно только за реальные достижения. Многие лауреаты были обладателями 100 и более патентов.

А в науке и технике общественное признание всегда очень важно. Поэтому допущенную ошибку надо как можно быстрее исправить.

Цифра дня

6,3 тыс. пунктов продаж билетов на поезда дальнего следования будет открыто в период летних пассажирских перевозок. Из них около 2,6 тыс. класс ФПК обслуживают пассажиров ежедневно.

Блиц

Сфера влияния

Железнодорожные машиностроители добиваются государственной поддержки НАОКР



Анатолий Задорный, генеральный директор ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»

– Анатолий Александрович, как вы оцениваете результаты совместного заседания комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России и расширенного Наблюдательного совета Объединения производителей железнодорожной техники?

– Наше предприятие полностью поддерживает принятое решение обратиться к Правительству России с предложением увеличить государственное финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НАОКР) в области железнодорожного машиностроения, предусмотрев возможность передачи прав интеллектуальной собственности на разработки организациям – исполнителям работ. Также мы считаем необходимым создать механизм отнесения затрат предприятий на разработку стандартов на себестоимость выпускаемой продукции.

– Основным заказчиком для вас является ОАО «РЖД»? – Да, поставки для ОАО «РЖД» обеспечивают оптимальную загрузку завода. Производство маневровых машин для нужд РЖД сохранится на уровне 2011 года, а производство ма-

гистральных превысит уровень текущего года. Благодаря успешному завершению испытаний 2ТЭ25А «Витязь» на полигоне тяжеловесных поездов ОАО «РЖД» разместило у нас большой заказ на этот тепловоз. Выпуск будет определяться производственными мощностями завода, которые будут расширяться. Так, если в 2011 году мы построим пять двухсекционных машин, то в будущем – уже не меньше восьми.

– Какова роль НП «ОПЖТ» в вашей работе? – Благодаря ОПЖТ у железнодорожных машиностроителей есть возможность влиять на развитие одной из наиболее важных отраслей промышленности. К примеру, через эту структуру мы можем влиять на сроки поставок, качество и добротность комплектующих, которые мы получаем от смежников.

Беседовала
Марьяна Балашкина

Инициатива

Поездка в займы

Кредит на покупку электронных билетов может повысить их продажи на 5–7%



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Предложение микрофинансовых организаций о займе на покупку железнодорожного билета расширит сеть продаж.

Национальное партнёрство участников микрофинансового рынка (НАУМИР) выступило с инициативой выдавать пассажирам кредиты на покупку электронных авиа- и железнодорожных билетов. Микрофинансовые организации и кредитные кооперативы смогут до 1 июля 2011 года подключиться к системе, позволяющей предоставлять новую услугу, а на поток продажа билетов в кредит будет поставлена уже с начала 2012 года.

Президент НАУМИР Михаил Мамута пояснил «Гудку», что услуга подразумевает только оформление электронных билетов, о выписке бумажных бланков речи не идёт. «Микрокредиты увеличат рынок электронных билетов, особенно в небольших городах и сельской местности, ведь именно там находятся офисы 70% микрофинансовых организаций, и они всем из-

Для некоторых пассажиров радость встречи может стать доступнее с помощью кредита

вестны, – сказал Михаил Мамута «Гудку». Всего в стране насчитывается более 2 тыс. таких компаний, их услугами пользуется около 800 тыс. человек. «Если хотя бы половина из них начнёт покупать электронные билеты в кредит вместо того, чтобы не покупать никаких билетов вообще, это может увеличить пассажиропоток, – считает он. – Кроме того, сработает «сарафанное радио», и за этой услугой будут обращаться новые клиенты».

Пока предполагается, что в области кредитования билетов микрофинансовые организации будут сотрудничать не напрямую с РЖД, а с транспортными агентствами. Комиссия за продажу билета может составить 2%. Часть этой суммы пойдёт агентству, а часть – микрофинансовой организации.

Заместитель генерального директора Федеральной пассажирской компании Олег Никитин заявил «Гудку», что появление та-

ких микрозаймов расширит сеть продаж электронных билетов и это в интересах ФПК. «Но будет эффективнее, если микрофинансовые организации со своей идеей обратятся непосредственно к нам, а не станут действовать через коммерческие билетные кассы, услуги которых могут дорого обойтись клиентам, – отметил Олег Никитин. – Мы не хотим, чтобы в результате нововведения пострадали пассажиры, они ведь в первую очередь наши клиенты».

Между тем, по данным ФПК, россияне постепенно начинают осваивать технологию покупки билетов в электронном виде. Если в 2007 году, когда эта услуга только появилась на сайте РЖД, ею воспользовались не более 281 тыс. пассажиров (0,08% от всех продаж), то в 2010 году – уже свыше 1,2 млн, а в I квартале этого года – более 600 тыс. На сегодня доля электронных железнодорожных билетов выросла до 7,5%.

>Окончание | 2

Совещание

Ремонта не будет

Для эффективной профилактики пожаров необходимы решительные действия

Наиболее сложная ситуация в пожароопасный период ожидается в Хабаровском и Забайкальском краях, а также Амурской, Иркутской, Кемеровской, Новосибирской, Курганской и Ярославской областях.

Об этом сообщил вчера со ссылкой на данные МЧС старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович на внеплановом заседании пожарно-технической комиссии. С начала сезона пожарные поезда компании 140 раз выезжали для тушения возгораний в полосе отвода и 114 раз для оказания помощи территориальным подразделениям МЧС. Наибольшее количество выездов для тушения пожаров в полосе отвода зафиксировано на Свердловской железной дороге, а также на Дальневосточной и Забайкальской.

«Категорически запрещая сервисное обслуживание и



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ГОРБАТОВ

Проблема утилизации старых шпал стала общесетевой

все виды ремонта пожарных поездов в пожароопасный период», – заявил Валентин Гапанович.

Как сообщил главный инспектор по пожарному надзору на железнодорожном транспорте Валерий Аксютин, на сегодняшний день по России зарегистрировано 420 очагов пожаров, «лидеры» по их количеству – Пермский и Дальневосточный край.

Кроме того, исходя из докладов руководства ряда железных дорог общесетевой стала проблема утилизации старогонных шпал. Бизнес-структура, которой планировалось передать на аутсорсинг функции утилизации деревянной шпалы, не оправдала ожиданий. Суть проблемы обрисовал главный инженер Свердловской железной дороги Игорь Набойченко: «Мы просто можем затова-

рится – более миллиона шпал должно быть утилизировано в этом году».

В связи с этим Валентин Гапанович отметил, что проблеме нужно решать не через организацию, которой ранее планировалось передать данную функцию, а посредством строительства заводов по утилизации деревянных шпал – такой опыт уже сложился на Восточно-Сибирской железной дороге.

Старший вице-президент поручил начиная с следующей недели в ежедневном режиме докладывать о ходе доработки АСУ «Пожарная безопасность» и по каждому выезду пожарного поезда. При создании АСУ в ОАО «РЖД» перед разработчиками ставились задачи: оперативное информирование о пожарах, загораниях и работе пожарных поездов и автоматизация контроля пожарной профилактики.

Альбина Булатова

Лента новостей

Засилье лекарств

Доля отечественных фармацевтических компаний в области высоких технологий крайне низка – об этом заявил на презентации Агентства по стратегическим инициативам премьер-министр Владимир Путин. «Российские фармпроизводители представлены в самом дешёвом сегменте рынка – это зелёнка, бинты, вот там объём отечественного продукта большой. А в высокотехнологичных товарах очень маленький», – подчеркнул глава правительства и назвал текущую ситуацию «засильем иностранных фармкомпаний на рынке». Премьер добавил, что созданное агентство будет заниматься отбором наиболее перспективных проектов, в том числе выделять на развитие фармацевтической и медицинской промышленности сотни миллиардов рублей – нужно только выявить проекты, заслуживающие господдержки.

Экономия на силе

Министр финансов Алексей Кудрин предложил сократить расходы на военных и силовые структуры, чтобы уменьшить дефицит госбюджета в 2012 году. Согласно плану, разработанному в ведомстве, следует отказаться от увеличения численности офицеров и контрактников, что позволит экономить около 160 млрд руб. в год. Также в Минфине предлагают сократить расходы на армию на 15% за три года: если в 2012-м на этом получится сэкономить 10 млрд руб., то в 2014-м – 49,9 млрд. Кроме того, подготовлены поправки в бюджет по расходам, связанным с МВД: в 2012 году экономия может составить 97 млрд руб., а ещё 100 млрд – на реализации федеральных целевых программ.

Право на экзамен

Вчера Совет Федерации одобрил закон, позволяющий ученикам средней школы при итоговой аттестации сдавать дополнительно экзамены по родному языку и родной литературе. Соответствующие поправки внесены в законы «Об образовании» и «О языках народов РФ». В пояснительной записке к документу сообщается, что ученики смогут сдать экзамены по этим дисциплинам добровольно и не в форме ЕГЭ. Форму и порядок экзаменов по этим дисциплинам будут определять органы исполнительной власти субъектов Федерации, осуществляющие управление системой образования.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Боковина из Поднебесной

Первая партия крупного вагонного литья, изготовленного в Китае по заказу ОАО «Торговый дом РЖД» для Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД» и ЗАО «Уральская большегрузная техника – Уралвагонзавод», поступила в страну. Всего Торговый дом РЖД получит из Китая 32 тыс. боковых рам серийного производства. После отгрузки потребителям данной партии будет в соответствии с текущей заявкой оформлен сертификат на новую партию.

Мост для пешеходов

На станции Оренбург Южно-Уральской дороги начался капитальный ремонт пешеходного моста. По словам замначальника Оренбургской дистанции пути по искусственным инженерным сооружениям Евгения Владимирцева, будут обновлены все пролётные строения, заменены несущие балки обоих сходов и их опор. А также уложат новое асфальтовое покрытие и установят фонари, которых прежде не было. Мост над станцией построен 50 лет назад. В 1982 году он дополнен новыми пролётными строениями и с той поры ни разу капитально не ремонтировался. Обновлённый мост планируется открыть для пешеходов 23 сентября.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ИНИЦИАТИВА

Поездка взаимы

>Начало | 1

В НАУМИР не скрывают, что готовы сотрудничать и напрямую с ФПК в сфере реализации билетов, если компания проявит интерес к их идее. В этом случае вопрос уровня комиссии будет решаться отдельно. В то же время гендиректор ООО «РЖД-Тур» Михаил Изотов считает, что появление нового кредитного продукта может незначительно увеличить пассажиропоток, однако большинство туристов предпочитают покупать билеты через кассы или сайт РЖД именно для того, чтобы избежать лишних расходов, не платить комиссии транспортным агентствам, а тем более проценты по займам. «Такая система микрокредитования, конечно, имеет право на существование, но вряд ли будет массовой», – полагает глава «РЖД-Тура». С другой стороны, по подсчётам экспертов, микрокредиты могут повысить продажи как минимум на 5%. Как рассказал «Гудку» руководитель комитета по транспорту Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин, схожая технология кредитования используется в области туризма. «Многие турфирмы в сотрудничестве с банками предлагают займы под покупку путёвки, в том числе вместе с билетами. Это оказалось хорошим маркетинговым ходом и повысило продажи туров на 5–7%. Схожая ситуация может быть и в случае с железнодорожными билетами». По словам Дмитрия Горина, на сегодняшний день электронные билеты чаще всего покупают владельцы кредитных карт. У них есть возможность взять деньги в рассрочку у банка. Но таких, по данным Национального агентства финансовых исследований (НАФИ), не более 8%. «Если же микрофинансовые организации сделают ставку на жителей небольших городов – тех, кто не имеет кредитных карт и слабо разбирается в интернет-технологиях, – электронные билеты станут доступны широким слоям населения», – отметил он. Как рассказала «Гудку» гендиректор компании – разработчика проекта «Центр платёжных инноваций» Мария Волконская, пассажир сможет обратиться в микрофинансовую организацию и ему оформят электронный билет на поезд и оплатят его в кредит, полностью или частично. «Микрокредит поможет пассажирам купить билет, не дожидаясь отпускных. Сроки такого займа невелики – от нескольких дней до нескольких недель. Процентная ставка будет зависеть от конкретной микрофинансовой организации, но в среднем это 1% в день», – пояснила она. То есть если пассажир берёт микрозаём 5 тыс. руб. на неделю, ему придётся вернуть на 350 руб. больше. Если клиент не отдаст кредит вовремя, то за 1–2 дня до отправления поезда компания сдаст билет, получив обратно 75% его стоимости. Микрофинансовые организации считают такую схему безрисковой.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

СИТУАЦИЯ

Решили придержать

Бензиновый кризис повлиял на пригородные перевозки



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Правительство Красноярского края отменило принятое на прошлой неделе решение повысить стоимость проезда в пригородных электропоездах на 13%.

ОАО «КрасПригород» ещё в феврале обратилось к краевым властям с просьбой повысить тарифы на 30%. Свою позицию оно аргументировало тем, что стоимость проезда в электричках не менялась в регионе с 2009 года. Кроме того, к резкому росту затрат пригородной компании привела и новая система расчётов за пользование инфраструктурой, введённая Федеральной службой по тарифам в начале декабря.

– В Красноярском крае плата за пользование инфраструктурой увеличилась в два с половиной раза, – говорит генеральный директор компании «КрасПригород» Пётр Овсянников. – Ко всем своим прежним потерям мы добавили ещё 300 млн руб. убытков. К тому же в этом году на 37% возросли тарифы на

К вопросу о повышении тарифов региональные власти намерены вернуться ближе к осени

электроэнергию и на 8% увеличились платежи по страховым взносам.

А как подсчитали в «КрасПригороде», компании, чтобы выйти на безубыточный уровень и отказаться от бюджетных субсидий, необходим рост тарифов ежегодно на 30% в течение семи лет. И первое такое повышение нужно было сделать уже в этом году, перед началом летних перевозок.

Но региональное министерство транспорта сначала отказало перевозчику поднять тариф на 30%, согласившись лишь на 13%, а теперь и вовсе решило его не поднимать.

Как пояснил глава правительства Эдхам Акбулатов, соответствующее поручение дал губернатор Красноярского края Лев Кузнецов из-за «нестабильной ситуации на рынке нефтепродуктов», а также из-за «начала садоводческого сезона». «Если потребуется, можно будет вернуться

к обсуждению этого вопроса ближе к осени, когда будет понятна общая ситуация по доходам, инфляции», – заявил Лев Кузнецов.

И если прежнее решение правительства позволило бы перевозчику дополнительно заработать в этом году 23 млн руб., хотя это бы не покрыло даже затрат на организацию новых маршрутов, то теперь и на эти деньги не стоит рассчитывать. Убытки перевозчиков лягут на плечи региона, ведь денег с учётом транша из федерального бюджета не хватит. В этом году Красноярский край не отказывается платить за население. Однако отказ от повышения тарифов может привести к тому, что пригородному перевозчику будет очень сложно выйти на безубыточный уровень и отказаться от бюджетных субсидий.

Олеся Мининко, соб. корр. «Гудка» Красноярск

КУЙБЫШЕВСКАЯ

Машины пойдут поверху

Путепровод обеспечит безопасность движения

Этой осенью откроется движение по путепроводу на 1526 км на перегоне Давлеканово – Шингак-Куль Куйбышевской дороги.

После открытия движения по путепроводу охраняемый переезд, расположенный рядом со станцией Давлеканово, закроют.

В основном сегодня переездом пользуются местные автовладельцы. Движения муниципального и грузового автотранспорта там нет. Тем не менее ежедневно железнодорожные пути пересекает около 500 автомобилей. «С закрытием переезда будет решена приоритетная задача – обеспечение безопасности движения на одном из самых оживлённых участков железной дороги вблизи населённого пункта», – говорит

главный инженер Аксаковской дистанции пути КбшЖД Валерий Титов.

Строительство путепровода местные власти начали ещё в 2009 году, позднее из-за финансовых проблем стройку заморозили. Однако в прошлом году средства нашлись. И сегодня путепровод уже построен, обустроены насыпи и автомобильные подьезды. Осталось уложить асфальт, установить ограждения и освещение.

Путепроводы – наиболее эффективный способ решения проблемы безопасности движения. Анализ случаев нарушений ПДД и столкновений поездов с автомобилями на переездах показывает, что наличие автоматической светофорной сигнализации, шлагбаумов и дежурных не является гарантией от нару-

шений. Однако региональные власти не всегда могут найти средства на стройку. «Дело это дорогостоящее и долговременное», – говорит первый заместитель главного ревизора по безопасности движения КбшЖД Андрей Горст.

Поэтому остаётся лишь усиливать профилактическую работу с водителями автотранспорта, которые, впрочем, продолжают нарушать Правила дорожного движения. Так, за четыре месяца этого года в Башкирском регионе дежурные по переездам за регистрировали 514 случаев нарушений водителями ПДД. Материалы о всех нарушениях переданы в правоохранительные органы.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

МАРШРУТ

Ради возврата

УПРАВЛЯТЬ ГРУЗИНСКИМ УЧАСТКОМ МАГИСТРАЛИ БАКУ – ТБИЛИСИ – КАРС БУДЕТ ОТДЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ



ФОТО: WWW.FLERK.COM

АЗЕРБАЙДЖАН И ГРУЗИЯ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В РАМКАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БАКУ – ТБИЛИСИ – КАРС (БТК). Именно оно должно управлять грузинским участком дороги до тех пор, пока Грузия не вернёт взятый у Азербайджана кредит.

На строительство и реконструкцию грузинского участка БТК Азербайджан выделил Грузии льготный кредит на общую сумму \$775 млн. Первый транш в размере \$200 млн выделен сроком на 25 лет под 1% годовых, дополнительный транш в \$575 млн – на 25 лет под 5% годовых.

Необходимость в выделении второго транша была связана с повышением мировых цен на строительные материалы и сырьё, а также с переоценкой текущего состояния магистральной ветки от железнодорожного узла Марабда до грузино-турецкой границы.

Как сообщил «Гудку» начальник отдела транспортной политики и экономики Министерства транспорта Азербайджана Садреддин Мамедов, СП будет создано за три месяца до сдачи в эксплуатацию данного участка (конец 2012 года. – Ред.) и будет управлять им вплоть до срока погашения кредита.

«Штаб-квартира предприятия будет находиться в Тбилиси, –

Кредит на новую магистраль подстраховали СП

рассказал господин Мамедов. – Оно создаётся с целью обеспечения эффективности расхода прибыли от эксплуатации дороги, а также для обеспечения возврата грузинской стороной кредитных средств – только после этого дорога перейдёт под её управление».

Ожидается, что занятые Грузией кредитные средства будут возвращены за счёт прибыли от реализации проекта БТК.

Член Азербайджанского общественного комитета по европейской интеграции Тогрул Джуварлы уверен, что кредит будет погашен в положенный срок. «В Азербайджане проекту Баку – Тбилиси – Карс придаётся настолько важное значение, что это перекрывает все связанные с ним неудобства, в том числе возможность непогашения этого кредита, – считает эксперт. – Но на самом деле эти деньги должны вернуться, даже несмотря на серьёзную конкуренцию со стороны России, которая пробивает грузовые коридоры в Иран и Среднюю Азию. К тому же 25 лет – очень большой срок, в течение которого Южный Кавказ, как ожидается, должен обрести политическую стабильность, что упростит прохождение грузов».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

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.

Объявление

СООБЩЕНИЕ ЗАКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «СПЕЦОДЕЖДА» О ПРОВЕДЕНИИ ОБЩЕГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ

Закрытое акционерное общество «Спецодежда» (место нахождения: 140050, Московская обл., Люберецкий р-н, п. Красково, ул. 2-я Заводская, д. 15) 17 июня 2011 г. проводит общее собрание акционеров по адресу: Московская обл., Люберецкий р-н, п. Красково, ул. 2-я Заводская, д.15, ЗАО «Спецодежда», форма проведения собрания – совместное присутствие акционеров. Начало регистрации акционеров – 07.30. Начало собрания – 08.00. Дата составления списка акционеров, имеющих право на участие в Годовом общем собрании акционеров, – 17 мая 2011 г.

Вопросы, включённые в повестку дня собрания:

1. Об избрании членов счётной комиссии.
2. Об утверждении порядка ведения собрания.
3. Об утверждении годового отчёта общества за 2010 год.
4. Об утверждении годовой бухгалтерской отчётности общества за 2010 год, в том числе отчётов о прибылях и убытках общества.
5. О распределении прибыли, в том числе дивидендов, и убытков общества по результатам 2010 финансового года.
6. Об утверждении аудитора общества.
7. Об избрании Совета директоров.
8. Об избрании ревизора общества.

Акционеры имеют возможность ознакомиться с материалами по повестке дня Общего собрания с 27 мая по 16 июня 2011 г. с 10.00 до 16.00 по рабочим дням, а также 17 июня 2011 г. во время проведения общего собрания акционеров по адресу: Московская обл., Люберецкий р-н, п. Красково, ул. 2-я Заводская, д. 15. Акционеры – физические лица должны иметь при себе паспорт либо другой документ, удостоверяющий личность. Представители акционеров должны, кроме этого, иметь доверенность, заверенную в установленном законом порядке.

Совет директоров ЗАО «Спецодежда»



Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262 звонки на номер являются бесплатными для абонентов 8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам) Услуга доступна круглосуточно. Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

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

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

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

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

Стык

Ванино перехватили

Конкурс за государственные акции порта получили жарким

Госпакет ОАО «Ванинский морской торговый порт» продан за 10,8 млрд руб. – в 11 раз дороже начальной цены. Аукцион по продаже 55% акций Ванинского порта, принадлежащих государству, признан состоявшимся. Победителем торгов стало ООО «Сэлтехстрой», предложившее цену, в 11 раз превышающую стартовую. Однако эксперты сомневаются, что компания сможет заплатить 10,8 млрд руб. за свою покупку. Порт Ванино – один из немногих, который до сих пор оставался в руках государства, и решение Росимущества о продаже госпакета вызвало определенный интерес. На аукционе, состоявшемся 19 мая, за 55% акций боролись 14 компаний. Основными же претендентами на победу считались главным образом компании, которые активно используют мощности порта в настоящее время, – «Сибуглемет» и структура Олега Дерипаски En+ Group (её интересы на торгах представляло ООО «Канопус»). Однако финал аукциона оказался неожиданным. Несмотря на прогнозы, покупателем госдоли стала компания внука известного советского политика Анастаса Микояна – Ивана. А компания господина Дерипаски вышла из торгов при цене в 5,6 млрд руб. Впрочем, победа «Сэлтехстрою» на аукционе вызывает у экспертов много вопросов. «Удивляет прежде всего даже не специфика компании (основной вид деятельности – общестроительные работы по возведению зданий. – Ред.), а заплаченная цена, которая соответствует 14,4% стоимости чистых активов порта Ванино, – говорит начальник группы исследований управляющей компании



Контрольный пакет порта Ванино достался строителям

финансовой группы «БКС» Андрей Стоянов. – Вероятно, это была самая удачная приватизационная сделка в истории России. Но говорить об экономическом интересе покупки при такой цене крайне сложно». «Отдачи от вложений в Ванино при сохранении нынешних темпов развития порта придётся ждать очень долго. Для повышения эффективности работы актива в порт необходимо вкладывать средства, а это время и дополнительные инвестиции. Сможет ли «Сэлтехстрой» «потянуть» этот проект – ещё вопрос. Не исключено, что компания не оплатит покупку, и порт Ванино снова будет выставлен на аукцион», – отмечает в свою очередь ведущий эксперт Инжиниринговой компании «2К» Сергей Воскресенский. Аналитики также не исключают, что «Сэлтехстрой» действовал в интересах какого-либо другого участника аукциона, и завышенная сумма была предложена специально, для проведения повторного аукциона. «По ходу торгов за порт развернулась острая борьба, и возможно, из игроков, не ожидавшим этого, потребовалось время для переоценки своих возможностей. Если будет повторный аукцион, что весьма вероятно, крупные игроки подготовятся к более серьёзной конкуренции за порт», – прогнозирует господин Воскресенский. «Если это действительно так, то можно говорить о формировании нового модного тренда на российском рынке – «сорви крупную сделку». Лидерство здесь по праву принадлежит российским акционерам ТНК-ВР, которые сорвали соглашение «Роснефти» и ВР», – резюмирует соруководитель аналитического отдела независимого агентства «Инвесткафе» Дмитрий Адамидов.

Галия ШАКИРОВА

Конфликт

Невъездные

Узбекистан приостановил транзит грузов в Киргизию



ФОТО: WWW.FILICR.COM

Национальная железнодорожная компания «Киргизская железная дорога» (КТЖ) объявила о неофициальном закрытии железнодорожного сообщения с Узбекистаном.

Узбекистан закрыл границу с Киргизией в обоих направлениях с 15 мая 2011 года без объяснения причин. Как рассказал «Гудку» руководитель пресс-службы КТЖ Нургазы Нарынбаев, дорога направила руководству государственной акционерной железнодорожной компании «Узбекская железная дорога» (УЖД) официальную телеграмму с запросом о разъяснении ситуации, но ответа пока не получила. «В настоящее время открыты только официальные пропускные пункты для населения. А грузы по железной дороге не пропускают. Грузовые вагоны стоят буквально в 10 км от границы – на узбекской станции Савай. Возможно, это связано с проведением ремонтных работ на территории Узбекистана. Некоторые эксперты предполагают, что Узбекистан усилил меры безопасности, но точно мы не знаем. Также не знаем, когда будет открыто движение. Когда захотят, тогда и откроют», – сказал господин Нарынбаев. При этом он отказался назвать точное количество скопившихся на границе вагонов. Известно только, что компания

Пока Киргизия и Узбекистан расходятся в показаниях, российские вагоны стоят

«АзияЛесСервис», изначально озвучившая проблему с транзитом из Узбекистана, ожидает в Киргизии девять вагонов с лесоматериалами из России, а всего, по её оценкам, там скопилось порядка 100 грузовых вагонов. По словам Нургазы Нарынбаева, эта ситуация негативно скажется на экономическом состоянии дороги.

«Почему киргизская сторона обвиняет нас? У них своя версия, у нас – своя», – считают в Узбекистане

«Если бы мы были транзитной страной, то могли бы иметь какие-то рычаги давления, например в ответ закрыть движение. Но у нас по южному направлению дорога получается тупиковой, и мы никак не можем регулировать эту ситуацию», – отметил он. В УЖД наотрез отказались от обвинений со стороны КТЖ. Как рассказал «Гудку» руководитель информационной службы дороги Хайдарали Мамадалиев, в настоящее время движение осуществляется по рабочему графику. «Движение вообще не останавливалось. Мы сейчас работаем даже по нарастающей, сдаём вагоны, и никаких

проблем нет. Не знаю, почему киргизская сторона обвиняет нас, у них своя версия, у нас – своя. Возможно, кто-то торопится быстрее доставить грузы. Дорога есть дорога», – добавил он. Узнав о такой позиции узбекской стороны, господин Нарынбаев перепроверил информацию о текущем состоянии на границе с Узбекистаном и сообщил, что в ночь с 24 на 25 мая было пропущено некоторое количество вагонов, после чего Узбекистан вновь закрыл границу.

Рина Мориц

Объявление

Извещение о проведении открытого аукциона

ОАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» 27 июня 2011 г. в 10.00 московского времени проводит открытый аукцион № 2 (далее – Аукцион) с закрытой формой подачи предложений о цене на право заключения договора купли-продажи 290 вагонов (фитинговых платформ), с разделением на 14 лотов без предварительного визуального осмотра вагонов. Заявки на участие в Аукционе должны быть представлены Претендентами и получены представителем Организатора по адресу: Москва, Оружейный переулок, д. 19, каб. 313 в рабочие дни с 9.30 до 17.30 (в пятницу до 16.00), перерыв с 12.00 до 13.00 московского времени, начиная со дня, следующего за днём размещения на официальном сайте ОАО «ТрансКонтейнер» www.trcont.ru (разделе «Тендер») извещения о проведении настоящего Аукциона и до 12.00 московского времени 22 июня 2011 г. Контактные лица и телефоны: ● Курбатова Марина Владимировна, телефон: (499) 262-81-84, адрес электронной почты: KurbatovaMV@trcont.ru. ● Сироткин Константин Евгеньевич, телефон: (499) 262-34-92, факс: (499) 262-94-57, адрес электронной почты: SirotkinKE@trcont.ru. Часы работы – с 9.30 до 17.30 (в пятницу до 16.30), перерыв с 12.00 до 13.00. Подробные сведения о вагонах, подлежащих продаже, указаны в приложении № 4 к аукционной документации на сайте www.trcont.ru в разделе «Тендеры». Начальная цена продажи вагонов составляет: Начальная цена продажи Лота № 1 (27 двадцать семь) вагонов) составляет 4 254 029,8 (четыре миллиона двести пятьдесят четыре тысячи двадцать девять) рублей 80 копеек, в том числе НДС в размере 648 919,8 (шестьсот сорок восемь тысяч девятьсот девятнадцать) рублей 80 копеек.

Начальная цена продажи Лота № 2 (61 (шестьдесят один) вагон) составляет 9 547 854,36 (девять миллионов пятьсот сорок семь тысяч восемьсот пятьдесят четыре) рубля 36 копеек, в том числе НДС в размере 1 456 452,36 (один миллион четыреста пятьдесят шесть тысяч четыреста пятьдесят два) рубля 36 копеек. Начальная цена продажи Лота № 3 (6 (шесть) вагонов) составляет 1 007 075,72 (один миллион семь тысяч семьдесят пять) рублей 72 копейки, в том числе НДС в размере 153 621,72 (сто пятьдесят три тысячи шестьсот двадцать один) рубль 72 копейки. Начальная цена продажи Лота № 4 (12 (двенадцать) вагонов) составляет 2 045 068,62 (два миллиона сорок пять тысяч шестьдесят восемь) рублей 62 копейки, в том числе НДС в размере 311 959, 62 (триста одиннадцать тысяч девятьсот пятьдесят девять) рублей 62 копейки. Начальная цена продажи Лота № 5 (4 (четыре) вагона) составляет 578 064,3 (пятьсот семьдесят восемь тысяч шестьдесят четыре) рубля 30 копеек, в том числе НДС в размере 88 179,3 (восемьдесят восемь тысяч сто семьдесят девять) рублей 30 копеек. Начальная цена продажи Лота № 6 (10 (десять) вагонов) составляет 1 534 621,86 (один миллион пятьсот тридцать четыре тысячи шестьсот двадцать один) рубль 86 копеек, в том числе НДС в размере 234 094,86 (двести тридцать четыре тысячи девяносто четыре) рубля 86 копеек. Начальная цена продажи Лота № 7 (15 (пятнадцать) вагонов) составляет 2 383 810,04 (два миллиона триста восемьдесят три тысячи восемьсот десять) рублей 4 копейки, в том числе НДС в размере 363 632,04 (триста шестьдесят три тысячи шестьсот тридцать два) рубля 4 копейки. Начальная цена продажи Лота № 8 (23 (двадцать три) вагона) составляет 3 633 732,12 (три миллиона шестьсот тридцать три тысячи семьсот тридцать два) рубля 12 копеек, в том числе

НДС в размере 554 298,12 (пятьсот пятьдесят четыре тысячи двести девяносто восемь) рублей 12 копеек. Начальная цена продажи Лота № 9 (9 (девять) вагонов) составляет 1 388 712,5 (один миллион триста восемьдесят восемь тысяч семсот двенадцать) рублей 50 копеек, в том числе НДС в размере 211 837,5 (двести одиннадцать тысяч восемьсот тридцать семь) рублей 50 копеек. Начальная цена продажи Лота № 10 (15 (пятнадцать) вагонов) составляет 2 271 457,52 (два миллиона двести семьдесят одна тысяча четыреста пятьдесят семь) рублей 52 копейки, в том числе НДС в размере 346 493,52 (триста сорок шесть тысяч четыреста девяносто три) рубля 52 копейки. Начальная цена продажи Лота № 11 (7 (семь) вагонов) составляет 1 157 433,68 (один миллион сто пятьдесят семь тысяч четыреста тридцать три) рубля 68 копеек, в том числе НДС в размере 176 557,68 (сто семьдесят шесть тысяч пятьсот пятьдесят семь) рублей 68 копеек. Начальная цена продажи Лота № 12 (62 (шестьдесят два) вагона) составляет 9 285 155,68 (девять миллионов двести восемьдесят пять тысяч сто пятьдесят пять) рублей 68 копеек, в том числе НДС в размере 1 416 379,68 (один миллион четыреста шестнадцать тысяч триста семьдесят девять) рублей 68 копеек. Начальная цена продажи Лота № 13 (25 (двадцать пять) вагонов) составляет 4 293 683,7 (четыре миллиона двести девяносто тысяч три тысячи шестьсот восемьдесят три) рубля 70 копеек, в том числе НДС в размере 654 968,7 (шестьсот пятьдесят четыре тысячи девятьсот шестьдесят восемь) рублей 70 копеек. Начальная цена продажи Лота № 14 (14 (четырнадцать) вагонов) составляет 2 390 477,04 (два миллиона триста девяносто тысяч четыреста семьдесят семь) рублей 4 копейки, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят

четыре тысячи шестьсот сорок девять) рублей 4 копейки. К участию в аукционе допускаются юридические лица, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные заявки на участие в аукционе, имеющие квалификацию, соответствующую следующим требованиям заказчика: а) претендент должен являться юридическим лицом, зарегистрированным на территории Российской Федерации; б) претендент не должен находиться в процессе ликвидации или реорганизации (разделения, слияния, присоединения); в) претендент не должен находиться в стадии рассмотрения дела о несостоятельности (банкротстве); г) на имущество претендента не должен быть наложен арест (на стадии исполнительного производства), экономическая деятельность претендента не должна быть приостановлена; д) претендент не должен иметь просроченной задолженности перед ОАО «ТрансКонтейнер» по ранее заключённым договорам. е) претендент должен обеспечить заявку на участие в аукционе в соответствии с пп.1.4.1 – 1.4.4 документации. За получение документации плата не взимается. Разъяснения, а также дополнения и изменения, внесённые в аукционную документацию, будут размещены на сайте www.trcont.ru. Победителем Аукциона будет признан участник, предложивший наибольшую цену. Договор купли-продажи подвижного состава будет заключён с победителем Аукциона не позднее 20 календарных дней со дня подписания протокола о результатах Аукциона. Детальная информация, касающаяся предмета Аукциона, порядка его проведения, содержится в аукционной документации к Аукциону на сайте www.trcont.ru в разделе «Тендеры».

Северная

Заторов не будет

ЗАВЕРШИЛАСЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ПУТЕВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТАНЦИИ ЧЕРЕПОВЕЦ-1 СЕВЕРНОЙ МАГИСТРАЛИ. ТЕПЕРЬ ОНА НЕ БУДЕТ СДЕРЖИВАТЬ ГРУЗОПОТОК. Поезда уже прибывают на четыре удлинённых в нынешнем году приёмо-отправочных пути станции. Ранее были удлинены ещё 10 путей. «Теперь Череповец-1 может беспрепятственно принимать составы длиной до 71 условного вагона, – сообщил заместитель главного инженера СЖД по Вологодскому региону Сергей Максимовский. – Это позволит существенно увеличить пропускную способность крупнейшего на магистрали Череповецкого железнодорожного узла и сократить сроки доставки грузов». До реконструкции, начавшейся в 2008 году, одна из ключевых станций узла сдерживала транзитный грузопоток направлением в порты Северо-Запада, особенно в период летних путевых работ, а также затрудняла отправку местных грузов. Длинносоставные поезда не умещались на путях длиной в 57 условных вагонов, закупоривая входную горловину и создавая заторы. Зачастую такие поезда приходилось перенаправлять на станции Череповец-2 и Кошта, что затрудняло их работу, приводило к непроизводительным потерям времени локомотивных бригад, которые доставлялись из депо Череповец в Кошту автотранспортом. «Удлинению пяти из 14 приёмо-отправочных путей станции Череповец-1 мешала шоссейная автодорога, поэтому пришлось построить над ней железнодорожный путепровод, – говорит Сергей Максимовский. – С учётом этих работ стоимость реконструкции станции составила 950 млн руб.». Северяне намерены продолжать развитие Череповецкого узла и подходов к нему, чтобы улучшить пропуск вагонопотока на направлении Кузбасс – Северо-Запад и обеспечить транспортное обслуживание индустриальных парков «Шексна» и «Суда», создаваемых в Вологодской области. В ближайшее время планируется строительство вторых главных путей между станциями Череповец-1, Череповец-2 и Кошта, а затем реконструкция станций Череповец-2.

Николай ПОРЕЦКИЙ, сов. корр. «Гудка» Ярославль

РЫНОК

Цивилизованный лоббизм

СТАНДАРТЫ И ПРАВИЛА ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОЛЬКО ПРЕДСТОИТ СОЗДАТЬ



ФОТО: GUDOK.RU

Сергей Мальцев, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЁРСТВА «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

В АПРЕЛЕ НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЁРСТВО «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА» ПОЛУЧИЛО СТАТУС САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (СРО). О ТОМ, КАК ЭТО ПОМОЖЕТ ОПЕРАТОРАМ ОТСТАИВАТЬ СВОИ ИНТЕРЕСЫ, «Гудку» РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ПАРТНЁРСТВА СЕРГЕЙ МАЛЬЦЕВ.

– *Сергей Валентинович, 20 апреля текущего года партнёрство получило статус саморегулируемой организации. Зачем понадобилось менять правовую форму?*

– Смена правовой формы не являлась нашей самоцелью. Совет рынка железнодорожных операторов с момента своего создания действовал как прообраз такой организации, активно взаимодействуя с органами государственной власти, ОАО «РЖД», пользователями транспортных услуг и другими участниками рынка грузовых перевозок.

В то же время создание некоммерческого партнёрства мы изначально видели как этап на пути создания саморегулируемой организации в железнодорожной отрасли, координирующей действия операторов подвижного состава в условиях структурной реформы.

Согласно действующему федеральному закону о СРО под саморегулированием понимается самостоятельная и инициативная деятельность группы предпринимателей, содержанием которой являются



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНОВ

Число контролирующих органов для частных собственников вагонов постоянно растёт

разработка и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за их соблюдением. СРО сделает попытку стандартизировать деятельность на железнодорожном транспорте, сделать её более прозрачной и понятной для всех участников процесса грузовых железнодорожных перевозок. В настоящее время мы приступили к разработке методологии получения среднеотраслевых стандартов эффективности деятельности компании – оператора подвижного состава. Операторское сообщество молодое, и исследований такого масштаба ещё никто не делал, единых универсальных подходов не существует. На основании данной методологии мы планируем выработать стандарты, причём как в части технологической, так и экономической. Данная методика основана на принципах бенчмаркинга. Такой подход позволяет каждой компании – участнице СРО оценить свой потенциал и возможные направления повышения эффективности деятельности. Это своего рода новая ступень бизнес-моделирования, которая при грамотном распоряжении может стать серьёзным конкурентным преимуществом компаний – участниц СРО.

– *То есть в основе СРО – не лоббизм?*

– Не будем скрывать, что и он тоже. Но лоббизм цивилизованный, направленный не на проталкивание интересов отдельно взятой компании, а на создание более комфортной бизнес-среды в целом, повышение прозрачности железнодорожной отрасли для всех её участников: операторов, грузовладельцев, владельца инфраструктуры. В условиях, когда потенциал, уровень развития и ресурсные базы различных участников этого рынка сильно разнятся, лоббирование интересов общего дела становится залогом устойчивого развития. Уверен, что даже самый грамотный и социально ориентированный проект нуждается в продвижении и правильном позиционировании.

В настоящее время в ведущих операторских компаниях сосредоточен очень квалифицированный персонал, поэтому мы сможем снабжать органы власти статистической и экономической информацией о функционировании нашего сегмента. Ведь власть не может эффективно функционировать без диалога с бизнесом, без чёткого понимания его интересов, она заинтересована в его развитии. Работа будет проводиться с учё-

том потребностей всех сторон. Сейчас мы координируем свои усилия для решения не только сиюминутных и отраслевых, а стратегических и общезначимых задач.

Ведь самая большая проблема рынка сегодня не в операторах, а в инфраструктуре. Она создавалась при плановом хозяйстве, когда на десять лет вперёд было ясно, что, куда и в каких объёмах поедет. За последние двадцать лет структура грузопотоков и состояние промышленности

В своей работе мы идём эволюционным путём, находясь внутри процесса, мы оперативно реагируем на вызовы рынка. К примеру, возникла необходимость создания правил перевозки порожняка – сфокусировались на этом. Стало понятно, что нужно менять федеральный закон о железнодорожном транспорте, – приняли в этом активное участие.

Деятельность СРО будет направлена на соблюдение баланса интересов субъектов перевозочного процесса и гру-

Ведь самая большая проблема рынка сегодня не в операторах, а в инфраструктуре

сильно изменились. Грузовладельцы регулярно (несколько раз в год) переносят фокус экспортных поставок с рынков Юго-Восточной Азии на рынки Западной Европы и обратно. Постоянная смена грузопотоков с востока на запад и с юга на восток требует постоянной передислокации порожних вагонов и приводит к напряжению на инфраструктуру. Существуй сейчас хоть 100-процентный государственно регулируемый инвентарный парк, это бы не решило проблему оптимизации процессов перевозки.

зовладельцев, повышение инвестиционной привлекательности российского железнодорожного транспорта, его доступности, конкурентоспособности.

– *Вы сказали, что будете привлекать грузовладельцев к совместной работе. Между тем ОАО «РУСАЛ» в конце прошлого года объявило о возможности создания площадки, которая объединит грузовладельцев, – Координатора рынка услуг в сфере железнодорожного транспорта (КРУЖТ). Как вы относитесь к их идее? Не станет ли КРУЖТ конкурентом СРО?*

– КРУЖТ – это «зеркало» совета рынка, уже функционирующего в отрасли электроэнергетики. По аналогии с этим партнёрством, по задумке РУСАЛа, в составе КРУЖТа также будут функционировать несколько палат: операторов подвижного состава, владельцев инфраструктуры, железнодорожных перевозчиков и пользователей услугами данного вида транспорта. В основе идеи создания этой площадки совершенно прозрачно читается желание регулировать ценовые коридоры. В этой связи надо иметь в виду последствия его образования, если работа Координатора рынка осуществится в том же формате, что у энергетиков. В первую очередь потому, что ОАО «РЖД» – это не РАО «ЕЭС» и никто не планирует пока что нарушения целостности инфраструктуры.

Реформирование железнодорожного транспорта предполагает более сбалансированный путь. В этом заключается принципиальное отличие от энергетической модели, и это совпадает с сугверждённой концепцией развития ОАО «РЖД». Да и необходимо сначала оценить последствия реформы энергетики, далеко не все её результаты принимают как положительный. Поэтому к этой инициативе мы относимся осторожно.

– *Каким образом в работе СРО будут учитываться интересы грузовладельцев?*

– В рамках работы нашей СРО интересы грузовладельцев будут учитываться хотя бы потому, что мы приглашаем их в созданный в настоящее время Координационный совет. Совет создан как постоянно действующий совещательный орган, куда приглашаются представители грузовладельцев и их ассоциаций, представители федеральных органов власти, представители финансовых институтов, вагоностроители, эксперты в сфере железнодорожного транспорта, экономики и права и др. Сейчас в состав Координационного совета уже вошли представители НЛМК, СУЭК, СИБУР-Холдинга, «Уралкалия», от ассоциаций грузовладельцев и вагоностроителей – председатели комиссии по транспорту НП «Консорциум «Русская сталь» Михаил Шербинин, президент НП «Объединение вагоностроителей» Виктор Мажукин. Начало работе положено.

– *Какие проблемы будете решать в первую очередь? Не-*

хватки подвижного состава, сокращения порожнего пробега вагонов?

– Мы работаем в новой технологической реальности, которая не определена ни одним нормативно-правовым актом, ни одним документом, ни одним правилом, ни одним регламентом и в том числе не отражена ни в Уставе железнодорожного транспорта, ни в федеральном законе о железнодорожном транспорте. В частности, в них необходимо закрепить статус оператора подвижного состава, прописать его права и обязанности, а для выработки правильных поведенческих мотиваций законодательно закрепить членство компаний-операторов в саморегулируемых организациях.

Кроме того, наиболее важным сегодня является решение трёх ключевых задач. Во-первых, необходимо принять правила перевозки порожних вагонов. Во-вторых, создать информационно-торговую площадку (электронную биржу вагонов). В-третьих, унифицировать тарифы на порожный пробег.

Необходимо государственное правовое регулирование отношений перевозчика и собственника вагона, возникающих при перевозках порожнего подвижного состава. Мы совместно с РЖД выработали правила перевозки порожнего подвижного состава. Надеемся, что Минтранс России примет оптимальное решение по данному вопросу в ближайшее время.

Отсутствие унифицированного тарифа на порожный пробег приватного вагона всегда приводило к искусственному формированию собственниками подвижного состава логистических схем, направленных на снижение стоимости тарифа на порожный пробег, а не на сокращение порожнего пробега. Этот фактор главным образом и снижает сегодня эффективность использования вагона и, соответственно, пропускную способность инфраструктуры. Это является также одной из причин нехватки вагонов для потребителей транспортных услуг. Здесь правильным решением была бы унификация тарифа на порожный пробег вне зависимости от класса ранее перевозимого груза путём снижения перекрёстного субсидирования между тарифными классами.

БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

КАДРЫ

Предъявить диплом

Должность молодого специалиста должна соответствовать образованию

Проведение эффективной кадровой политики в условиях неблагоприятной демографической обстановки в регионе – одна из главных задач для Дальневосточной магистрали.

Об этом говорилось на прошедшем в Хабаровске дорожном слёте молодых специалистов. Как отметил и.о. заместителя начальника ДВЖД по кадрам и социальным вопросам Валерий Тюленев, магистраль сталкивается с трудностями в поиске как специалистов высшей категории, так и работников массовых профессий. Особенно кадровая нехватка ощутима в северных районах.

По данным экспертов, сегодня дефицит рабочей силы на Дальнем Востоке оценивается порядка 250 тыс. человек. Частично проблема решается за счёт привлечения иностранцев. Но даже по самым умеренным прогнозам к 2025 году Дальневосточному округу потребуется не менее полумиллиона квалифицированных кадров.

Главная причина в недостатке специалистов – продолжающееся сокращение населения Дальнего Востока. Только жителей Приморья, по данным

Примкрайстата, за последние восемь лет уменьшилось более чем на 100 тыс. человек. Убыль связана с высокой смертностью в крае, а также с миграционным оттоком: немало дальневосточников, в том числе молодёжь, уезжают в западную часть страны.

«В ближайшие десятилетия – да, собственно, уже сегодня – будет борьба между предприятиями не только за доходность, но и за трудовые ресурсы в регионах», – говорит Валерий Тюленев.

Бороться есть за что. Так, подчеркнул замначальника ДВЖД по корпоративному управлению и работе с органами власти Владимир Рубан, за последние два года объём грузовой работы на магистрали вырос почти в полтора раза. В текущем году реализуется крупная инвестпрограмма – на 27 млрд руб. На всё нужны дополнительные рабочие руки. По словам Валерия Тюленева, в этой связи задача № 1 – усиление профориентационной работы с дошкольными, школьными учреждениями. Определённый повод для оптимизма даёт тот факт, что среди молодого поколения профессия железнодорожника



ФОТО: ИРИНА ШИШОВА

Дальнему Востоку нужны квалифицированные рабочие руки

одна из наиболее интересных. Как сообщили в пресс-службе министерства науки и профессионального образования Якутии, подтверждение тому – недавно организованная в Якутске ярмарка профессий. За два дня её посетили более 4,6 тыс. старшеклассников и выпускников школ из разных улусов республики.

Рациональный подход нужен и к существующему кадровому потенциалу. Как рассказал Валерий Тюленев, за последние годы увеличилось число молодых специалистов с высшим

образованием. Если в 2006 году они составляли 21,7%, то на начало 2011-го – 26,5%. Выросла и доля молодёжи со среднеспециальным образованием – с 17 до 30%.

«Но встаёт и другая задача – соответствие полученного образования занимаемой должности. Молодой специалист с высшим образованием должен получить на производстве соответствующую работу», – подчеркнул Валерий Тюленев.

Кстати, теме решения кадровых проблем посвящено несколько проектов, выставленных

на конкурс «Новое звено – 2011» молодыми специалистами ДВЖД. Их презентация как раз состоялась в рамках молодёжного форума.

Так, сотрудники Хабаровского регионального центра связи предложили создать информационную систему управления компетенциями персонала ОАО «РЖД». В компании не всегда эффективна работа по подбору и расстановке, подготовке и повышению квалификации специалистов, формированию кадрового резерва, указывают разработчики проекта. Предлагаемая на основе IT-решений система призвана оптимизировать кадровую политику.

Всего же на общесетевой конкурс от Дальневосточной дороги вынесено 38 работ. Свои проекты участники слёта представили дорожной экспертной группе. Далее, учитывая её рекомендации, уже экспертная группа ОАО «РЖД» примет окончательное решение, какие работы выйдут в финал конкурса «Новое звено». Победителей объявят на Пятом Слёте молодёжи «Русских железных дорог».

ПАВЕЛ УСОВ, СОВ. КОРР. «Гудка» ХАБАРОВСК

ПЕРЕВОЗКИ

Консолидация парка

Учёные предлагают эффективные принципы управления вагонопотоками

Формирование новых экономических отношений в отрасли при организации перевозок по традиционной технологии приводит к осложнениям в эксплуатационной работе железных дорог.

Они связаны с перемещением на большие расстояния порожних вагонов собственников, встречаемыми перевозками однотипного порожнего подвижного состава и занятием для его отстоя станционных путей.

В результате снижаются пропускные и провозные способности железнодорожных линий, а следовательно, и возможность освоения перевозок грузов публичными перевозчиком – ОАО «РЖД».

По подсчётам специалистов ИргУПС, с ростом доли частного вагонного парка за последние годы в два раза время простоя вагонов под грузовыми операциями и в ожидании погрузки увеличилось в три раза. В результате железнодорожный транспорт стал перевозить меньшее количество грузов большим парком.

Решить эту проблему учёные предлагают за счёт внедрения эффективных принципов

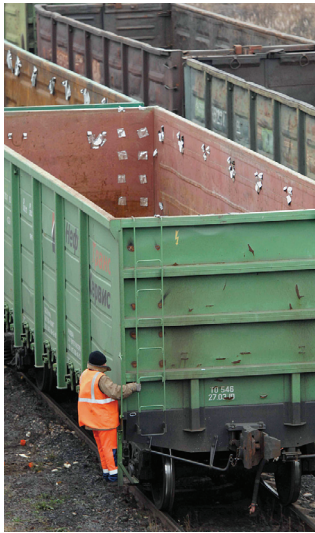


ФОТО: МАКСИМ ПОПОВИЧ

управления порожними вагонопотоками. В частности, крупные операторы должны максимально обезличить свои парки и приблизиться к регулируемым принципам работы через систему опорных станций.

Им также нужно стремиться к взаимозаменяемости своих вагонов. То, что эта технология приносит экономический эффект, свидетельствует тот факт, что ряд операторов уже начали создавать консолидированные парки, состоящие из вагонов разных собственников.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

РЕФОРМА

Не утратить управляемости

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДОРОГИ ПО РЕГИОНУ ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕ ТОЛЬКО КООРДИНАТОРОМ, НО И ОРГАНИЗАТОРОМ

Вячеслав Егоров, главный специалист «Ленгипротранса», бывший начальник Волхов-строевского отделения ОЖД



ФОТО: «ЛЕНГИПРОТРАНС»

Высказывая своё мнение о некоторых аспектах реформы, я далёк от мысли давать критическую оценку происходящему. Это скорее информация к размышлению. Главное – не упустить управляемости всех процессов, обеспечивающих эффективную деятельность ОАО «РЖД».

Одно из самых актуальных изменений в системе управления железнодорожным транспортом сегодня связано с переходом на трёхзвенную структуру и упразднением отделений железных дорог. Почти 65 лет отделения верой и правдой служили транспорту, являясь ключевым звеном в организационной структуре. По всем вопросам любого характера все шли к НОДу, и он решал их, имея для этого необходимые административный ресурс, материальные и финансовые возможности.

Достаточно ли сегодня возможностей у заместителя начальника дороги по региону? Судя по имеющейся информации, здесь ещё много настораживающих моментов. Можно, конечно, возникшие «шероховатости» отнести к переходному периоду новой структуры, но невольно вспоминаются 1996–1998 годы, когда с образованием дирекций хозяйства стали «самостийными», нарушилась управляемость, функции начальников отделений были сужены и всё какое-то время держалось в основном на старых связях. Неужели опять на старые грабли? Очень хочется надеяться, что период отладки нового механизма будет минимальным, но для этого заместитель начальника дороги по региону должен быть не только координатором, но и организатором с соответствующими правами и возможностями, чтобы не допустить выхода ситуации из-под контроля. Именно на ответственность этих руководителей за всё происходящее в регионе обращал внимание первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Николаевич Морозов осенью 2010 года на разборе подготовки Октябрьской железной дороги к работе в зимний период.

Наверное, нет нужды говорить о том, что в конечном итоге грузовладельцу или пассажиру нет дела до того, в чьём ведении находится те или иные объекты инфраструктуры или подвижной состав. Все созданные



ФОТО: СЕРГЕЙ САМОБРАТОВ

неудобства они относят к железной дороге. В этой связи общей задачей работников всех структур и подразделений должно быть стремление, всемерно соблюдая корпоративные интересы, повышать имидж компании «Российские железные дороги».

Позволю себе привести два примера с позиции простого клиента и пассажира. Периодически мне приходится бывать на вокзале станции Волховстрой-1. Каждый раз я вижу, как дежурный по вокзалу до последнего момента не знает, на какой путь прибудет пассажирский поезд и с какой стороны идёт нумерация вагонов. А когда объявляют об этом за несколько минут до прибытия, пассажиры с вещами бегут по высокой платформе в левую и правую стороны, чтобы успеть на промежуточную, в противном случае поезд может перегородить переход через пути, а пешеходного моста или тоннеля на станции нет. Догадаться о пути приёма можно, только зная о времени отправления электропоезда с освобождением пути у крайней, высокой платформы или наблюдая за торговцами, которые на вокзале днюют и ночуют и заблаговременно переходят на пути прибытия поездов. В эти моменты, честно говоря, всегда бывает очень обидно за своих бывших коллег и чувствуешь себя так, как будто сам в этом виноват, меня ведь в Волкове многие знают и помнят как начальника отделения дороги.

Вокзал в Волкове надо наполнить новым содержанием

С отправлением багажа тоже возникли проблемы. Заблаговременно багаж не сдать – хранение обходится недёшево, даже если отправлять по железнодорожному билету. Приходится постоянно звонить и спрашивать о дате прицепки багажного вагона, чтобы привести багаж накануне, а были случаи и отмены вагона в самый последний момент. Невольно приходится вспоминать детство,

вертикалей неоднозначно сказались на судьбах многих работников. В этой ситуации организация начальником Октябрьской дороги Виктором Васильевичем Степовым своего блога на сайте дороги и особенно «горячей линии» явилась оптимальным решением, позволившим не только получать информацию от работников с линии и узнавать о возникших в ходе преобразований нарушениях и не-

Грузовладельцу или пассажиру нет дела до того, в чьём ведении находится инфраструктура или подвижной состав

когда мои родители заранее, без проблем, сдавали багаж на станции Подгородная Одесско-Кишинёвской железной дороги и он прибывал на станцию Мурманск почти одновременно с нашим приездом. Разве всё это не примеры взаимодействия различных созданных структур, в данном случае – Дирекции железнодорожных вокзалов, Дирекции перевозок и Дирекции пригородных перевозок, создающих имидж компании?

Разделение хозяйств на дирекции и централизация управления с созданием

достатках, но и разобраться в них с принятием соответствующих мер. Хочется надеяться, что новый формат общения с использованием обратной связи позволит снизить социальную напряжённость в коллективах, которая, к сожалению, сегодня имеет место. Известно, что любые реформы проводятся не ради самих реформ – их главной целью должны быть повышение эффективности производства, повышение благосостояния людей, улучшение системы образования, медицинского обслуживания и другие.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Объехать получается не всегда

Привлечь к ответственности хозяев свитых коров не удаётся



ФОТО: АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВ

Сергей Курпа, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Астрахань

Наезды на крупный рогатый скот, пасущийся без надзора, или экстренное торможение во избежание столкновения случаются чуть ли не ежедневно. Машинистам необходимо быть особенно внимательными утром и вечером, когда коровы выходят на пастбище или возвращаются домой.

Недавно пассажирский поезд Москва – Махачкала наехал на корову. Повреждён трубопровод питательной магистрали, машинист 10 минут не мог устранить поломку и заказал вспомогательный локомотив. В результате поезд задержался на 2 часа.

Близ железнодорожного полотна начиная со станции Кочубей и до Кизилюрта пасётся много скота. Для баранов фермерские хозяйства нанимают пастухов, потому что скот часто пропадает. Бараны – ходовой товар: за год вырастают, быстро размножаются, шерсть дают, мясо. А коров, набирающих ценность за 3–4 года, в целях экономии выпускают без присмотра. Но каждое хозяйство держит от 20 до 40 голов, которые портят жизнь машинистам.

Объехать, как у нас говорят, корову получается не всегда. Животное дурное, вроде стоит в стороне, жуёт. Думаешь, проскочишь. А она голову поднимет, увидит через дорогу других коров – и на рельсы... Наезд – жуткое зрелище. Со скоростью 60 км/ч под тепловоз затаскивает 500 кг живого мяса и перемалывает 12 колёсными парами.

Страдают от этого не только железнодорожники, но и пассажиры. Сбитая корова источает очень неприятный запах. Представьте сытую корову, целый день паслась, желудок полный, и это всё размазывается по тепловозу, колёсам, по путям. Кстати, вытащить из-под поезда тушу локомотивной бригаде сложно, помогают проводники, бывает, и пассажиры. Ехать-то

ОБУЧЕНИЕ

Педагогический дар

Главное при подготовке кадров – это преподаватель

Для успешного реформирования железнодорожного транспорта требуется усовершенствовать систему подготовки руководящих и инженерных кадров, которые должны решать сложные проблемы в условиях рыночной экономики.

По нашему мнению, в настоящее время в отрасли отсутствует стройная система педагогической подготовки преподавателей специальных дисциплин, к тому же они не получают достойную зарплату за свой творческий труд. Зачастую в вузах преобладают устаревшие методы обучения, которые не позволяют развивать творческие способности студентов. Проблема и в том, что их не готовят к практической инженерной работе в условиях реального производства.

Проведённые нами исследования учебного процесса в отраслевых вузах показали, что многие программы и учебники нацелены на освоение студентами уже имеющегося опыта конструирования, эксплуатации и ремонта транспортных средств и инфраструктуры. Такой подход даёт возможность подготовить лишь грамотного исполнителя, но не творческого работника.

Многие преподаватели, будучи специалистами в своей области, не имеют педагогического образования. Поэтому они ведут обучение, основываясь на собственном опыте, и не стремятся повышать свою квалификацию, так как не имеют к этому стимула.

Считаем, что в университетах необходимо ввести продуктивную систему преподавания, которая базируется на всемерном развитии способностей учащихся, в том числе с помощью современных виртуальных методов. В вузах должны работать люди, обладающие



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Видеверсии лекций лучших профессоров нужно распространять во всех вузах

педагогическим даром, способные создавать условия для ускоренного усвоения учебного материала и развивать профессиональные навыки у студентов.

Необходимо издавать аудио- и видеверсии учебных курсов лучших преподавателей и распространять их для широкого использования в образовательных учреждениях отрасли.

Кандидатов в преподаватели нужно отбирать по конкурсу среди специалистов, имеющих полноценное технико-педагогическое образование. Их труд должен хорошо оцениваться, ведь инновационное развитие железных дорог может осуществиться только представителями творческого инженерного корпуса путей сообщения.

Илья Морчиладзе, Михаил Соколов, Николай Чурков, профессора ПГУПСА

Вопрос дня

Какие сложности возникают в договорной работе вашего предприятия?

Ирина Янчукова, начальник Пензенского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания КъШЖД:

– Договорная работа должна быть продуманной и соответствовать технологическим требованиям XXI века. Так, в Куйбышевском ТЦФТО уже несколько лет в расчётах за грузовые перевозки применяется методика, где каждому клиенту присваивается единый лицевой счёт. Это удобнее и для нас, и для партнёров. А ещё в феврале мы перешли на новую типовую форму договора об организации перевозок грузов, где стала применяться электронная цифровая подпись. Это ускорило процесс взаимодействия с клиентами.

Наталья Ушкова, начальник сектора корпоративных проектов службы корпоративных коммуникаций ДВЖД:

– Договорной работой занимаюсь уже четыре года, и в принципе особых проблем не бывает. Ведь знаю, у кого какие вопросы могут возникнуть при согласовании проекта договора, и заранее к этому готовлюсь. Но процедура согласования всё равно порой занимает много времени. Очень хотела, чтобы в целях экономии времени была бы возможность согласования проектов договоров в электронном виде. На мой взгляд, таким образом за два-три дня можно было бы пройти все согласования и устранить все замечания профильных служб. И это, конечно, было бы намного быстрее, чем сейчас.



ФОТО: WWW.PHOTOIMPRESS.RU

Андрей Жилин, главный инженер Новосибирской дистанции электроснабжения ЗСЖД:

– Раньше мы договора заключали через службу электрификации и электроснабжения. Теперь, с созданием дорожной дирекции инфраструктуры, будут общие сквозные договора на все хозяйства, вошедшие в дирекцию. Например, на санитарную экспертизу или противопожарную безопасность. Это хорошо. У нас голова не будет болеть насчёт, допустим, поставки средств пожаротушения. Другое дело, определённую самостоятельность необходимо в этом вопросе сохранить. Чтобы структурные подразделения могло заключить договор на основе доверенности в установленных лимитах. Например, на какие-нибудь мелкие ремонтные работы.

Евгений Соломак, начальник станции Бийск ЗСЖД:

– Единственное, в чём возникают сложности, – во взаимодействии с собственниками вагонов. Их очень много. С каждым нужно заключать отдельные договоры. К тому же не всегда эта работа проходит гладко.

Виталий Приймаченко, главный инженер хозяйственной службы управления ПривЖД:

– На железной дороге разработаны нормы и особые требования к содержанию договоров. И мы требуем от партнёров их выполнения. Они же предлагают свои формы, разработанные на основе законодательства и не противоречащие требованиям железнодорожников. И согласование проекта договора затягивается, а иногда потенциальные клиенты просто отказываются от заключения договоров.

Ещё одна сложность возникает у исполнителей по договорам при соблюдении условия оформления «Акта выполненных работ» по форме, утверждённой ОАО «РЖД», которая не является обязательной по общероссийскому законодательству. Поэтому приходится объяснять требования и порядок оформления приемлемых для железнодорожников форм, отправлять акты на доработку.

Много времени уходит на обоснование нетиповых условий договора. Ну а чтобы произвести оплату выполненных работ авансом, надо провести непростую процедуру расчётов и сбора многочисленных документов. Считаю, что право использования предусмотренных законодательством стандартных документов общепринятых, единых для всех предприятий на территории России значительно упростит договорную работу.

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

Официально

Подведены итоги смотра-конкурса изобретений и рационализаторских предложений «Идея ОАО «РЖД» – 2011». Из 232 присланных заявок конкурсная комиссия отобрала лучшие технические решения в десяти номинациях. Сегодня «Гудок» публикует список победителей конкурса.



В номинации «Лучшее техническое решение по совершенствованию технологии ремонта и технического обслуживания локомотивов»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Модернизация форсунок рельсосмазывающей установки РС-2».

Авторы: Куракин А.Н., Кузнецов В.М., Коробкин В.Л., Звягин А.В., Кирин А.П. (Западно-Сибирская железная дорога).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Устройство-имитатор кодов АЛСН-шлейф 23 мод. (ИК АЛСН-23)».

Авторы: Саньков А.И., Чибичьян С.Р., Илларионов С.Е. (ЦТР).

2. «Изготовление электрических схем электропоезда ЭД4М для обучения».

Авторы: Слободенюк А.В., Чесноков К.С. (Западно-Сибирская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Мобильный комплекс для диагностики силовой схемы МВПС и РПДА на линии».

Авторы: Шульгин М.А., Арсеньев А.Б. (Московская железная дорога).

2. «Изготовление прибора для задания тестового сигнала скорости системы КЛУБ-У».

Авторы: Саньков А.И., Чибичьян С.Р., Илларионов С.Е. (ЦТР).

3. «Использование версии программы модуля МЦО системы КЛУБ-У».

Авторы: Ланевский С.А., Железнов С.В. (Калининградская железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Доработка электрической схемы тепловоза серии 2ТЭ116».

Авторы: Порошкова И.И., Новиков Р.М. (Юго-Восточная железная дорога).

2. «Индикатор наличия «земли» в цепях питания рельсового автобуса РА1, в цепях питания рельсового автобуса РА1».

Авторы: Костюченко С.В., Тельнов П.Е. (Приволжская железная дорога).

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембловский В.А., Румянцев Н.Б., Воронин А.Г. (Московская железная дорога).

4. «Стенд для испытаний отопительного и вспомогательного генератора автомотрис АЧ-2».

Авторы: Ильин С.В., Фёдоров Д.Н. (Горьковская железная дорога).

5. «Приспособление для проверки герконовых реле».

Автор: Грек В.Г. (Октябрьская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение по совершенствованию технологии ремонта грузовых вагонов»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Приспособление к наплавочной установке УВП УХЛ-4 для наплавки пятника восьмиосных цистерн».

Автор: Гирда А.П. (ЦДРВ).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Конструкция мочечной машины тележек грузовых вагонов с последующим изготовлением».

Авторы: Парехин А.М., Шестаков В.Я., Маслихов С.В., Шеголев В.П. (ЦДРВ).

2. «Модернизация самоходного мини-поста для обслуживания и ремонта грузовых вагонов».

Автор: Кравченко С.В. (Красноярская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Установка для дробления отработанного флюса».

Автор: Кириллов С.Н. (ЦДРВ).

2. «Оборудование учебного полигона и пункта смены колёсных пар компрессорной установкой модели 5м».

Авторы: Гвоздев Н.А., Баринов В.М. (Забайкальская железная дорога).

3. «Модернизация ходовой ноги вагоноремонтной машины».

Авторы: Кротков А.Н., Rogozin Н.П., Кустов Е.Ю. (Северная железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Установка для правки локов полувагонов».

Авторы: Яппаров И.Р., Зотов В.Н. (ЦДРВ).

2. «Изготовление и внедрение в производство мочечной машины подшипников».

Авторы: Захаров А.П., Островский Н.В., Аниканов Ю.М., Жарких В.М., Рогов Н.В. (ЦДРВ).

4. «Работа УЗОТ-РМ с использованием каналов СПД».

Автор: Качковский В.В. (Дальневосточная железная дорога).

5. «Приспособление для смены пружины рессорного комплекта тележек грузовых вагонов с применением ВРМ».

Авторы: Сайгафаров В.К., Чёрный В.В., Дубченко Н.А. (Восточно-Сибирская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению производительности труда и снижению уровня ручного труда в путевом хозяйстве»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Усовершенствование технологии укладки рельсошпальной решётки в кривых участках пути».

Автор: Лапченков Д.Ф. (ЦДРП).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Навесное приспособление на автомотрису АГД-1М для скашивания трав».

Авторы: Михайличенко Е.И., Рыблев А.Д., Хохлов А.А. (Западно-Сибирская железная дорога).

2. «Станок для разделки шин на изготовление щётко питателя машин СМ-2 (снегоборочных машин)».

Авторы: Погужельский В.В., Мартынов И.А. (Октябрьская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Применение метода экспресс-тестирования для определения свойств бетона защитного слоя железобетонных конструкций».

Автор: Пузаков С.В. (Центр ИССО).

2. «Устройство для принудительной укладки звена при разборке рельсошпальной решётки».

Авторы: Воропаев А.В., Маслеников В.Ю., Разумов Н.Г., Полосов С.А. (ЦДРП).

3. «Стенд для правки и рихтовки боковых и угловых крыльев СДПМ».

Авторы: Климентов В.С., Терских М.Ю., Данилин Ю.Н., Погребной Г.В., Киргинеков С.Ю., Кожуховская И.Г., Рогова Н.Е. (Красноярская железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Изменение технологии постановки рельсов в цех под наплавку путём применения тележек большой грузоподъёмности».

Авторы: Зуб В.В., Кудряшов А.Г., Васин Е.В., Кравченко К.В., Мезько А.А. (Дальневосточная железная дорога).

2. «Модернизация дозаторного устройства ВПО-3000».

Авторы: Ларин Д.П., Суровцев С.В. (ЦДРП).

3. «Укрепление плеча балластной призмы».

Авторы: Луенко В.С., Климчук А.В., Шаповаленко М.В. (Дальневосточная железная дорога).

4. «Механизация складских операций при выдаче технических жидкостей».

Авторы: Мищенко Д.В., Муковнин В.И., Лапковская О.А. (Калининградская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению надёжности устройств электроснабжения»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Стенд для проверки модулей защит ЦЗА – 27,5 – ФКС».

Авторы: Богословский Д.Н., Жаворонков В.В., Лагирев О.В. (Северная железная дорога).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Устройство для снижения бросков тока при включении трансформатора».

Авторы: Квацук В.А., Карабанов М.А., Лапенко Н.М. (Западно-Сибирская железная дорога).

2. «Контроль токов аварийных режимов в контуре заземления для предупреждения возгорания постов ЭЦ».

Автор: Родионов А.С. (Забайкальская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Дополнительная индикация работы защит на ДП».

Авторы: Юрьев К.А., Побоженский А.В., Эминов А.А., Шаповалов Е.В., Запара Л.А. (Северо-Кавказская железная дорога).

2. «Схема контроля цепи включения масляных выключателей».

Автор: Родионов А.С. (Забайкальская железная дорога).

3. «Приспособление для выправки опор».

Авторы: Сухов Е.А., Сухов А.Е. (Дальневосточная железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Телесигнализация отсутствия резервного питания стойки ТМ по тяговым подстанциям».

Автор: Ковалёв Е.Н. (Восточно-Сибирская железная дорога).

2. «Изменение схемы автоматики наружного освещения с использованием программного устройства управления на станциях».

Авторы: Трухин А.В., Смотров О.С., Воробьёв В.А. (Октябрьская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение по повышению надёжности систем и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Оповещение работников КТСМ о приближении поездов».

Автор: Карнаухов А.С. (Красноярская железная дорога).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Имитатор регулируемой активной нагрузки для проверки и регулировки аппаратуры СЦБ».

Автор: Пономарёв В.Л. (Московская железная дорога).

2. «Устройство для проверки работы клапанов ПИК 155-2,5А компрессора 103 ВП 20/8».

Автор: Востриков В.И. (Западно-Сибирская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Устройство резервного электроснабжения».

Автор: Троцко Е.В. (Юго-Восточная железная дорога).

2. «Устройство для снятия светофорных головок с мачтовых светофоров».

Автор: Сабадашева Е.В. (Свердловская железная дорога).

3. «Пульс дистанционного управления и контроля работы компрессорных установок».

Авторы: Глющай А.В., Матолин А.А. (Дальневосточная железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Схема подключения на контроль по ЕДЦУ сигнала неисправности переезда на станции Кабаклы».

Автор: Басалаев В.В. (Западно-Сибирская железная дорога).

2. «Повышение надёжности работы звуковой сигнализации пешеходных переходов».

Автор: Есюнин В.И. (Горьковская железная дорога).

3. «Контроль давления воздуха в горочной воздухопроводной сети».

Автор: Федосимов С.И. (Горьковская железная дорога).

4. «Переходник для согласования платы РС1-1760 с разъёмом для ПРОС-1».

Автор: Труфанов Э.А. (Юго-Восточная железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по совершенствованию технологии ремонта и технического обслуживания локомотивов»

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей: «Стенд для испытания блинкерного реле А-133».

Автор: Рожков А.В. (ЦТР).

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по совершенствованию технологии ремонта грузовых вагонов»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Приспособление для правки нижней обвязки кузова полувагона».

Автор: Слатвинский А.О. (ЦДРВ).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей:

1. «Устройство извлечения обломавшейся части подводящих трубок».

Автор: Ушанфа Д.А. (Дальневосточная железная дорога).

2. «Фиксатор головки соединительного рукава для стационарной установки контроля тормозов поезда».

Автор: Лукьяненко И.А. (Западно-Сибирская железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Приспособление для балансировки маховиков компрессорных установок С-416 в условиях ПТО».

Автор: Коростелёв А.С. (Забайкальская железная дорога).

2. «Конструкция приспособления для транспортировки пружин рессорного подвешивания грузового вагона в цехе ТОР».

Автор: Крамарёв Е.В. (Юго-Восточная железная дорога).

3. «Система проверки знаний мастеров и бригадиров основных цехов депо».

Автор: Уланов Р.А. (ЦДРВ).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Приспособление для снятия и постановки пружин рессорного комплекта тележки грузового вагона».

Авторы: Шлыков Р.Г., Касперович В.И. (ЦДРВ).

2. «Автоматический регулятор силы натяжения токоведущих проводов электросварочных троллей воздушного типа».

Автор: Лучшев А.С. (Западно-Сибирская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по повышению производительности труда и снижению ручного труда в путевом хозяйстве»

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей: «Попикетный просмотр объектов инфраструктуры железнодорожного пути в пределах полосы отвода».

Авторы: Квашенинников А.Г., Шестаков В.О. (Дальневосточная железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей:

1. «Устройство для запрессовки резинокордового настила».

Автор: Солодов А.В. (Юго-Восточная железная дорога).

2. «Программа по учёту выполненных работ».

Автор: Быков А.А. (ЦДРП).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Специальный ключ для облегчения условий ремонта гидроцилиндров».

Авторы: Королёв А.С., Ридель В.В. (Западно-Сибирская железная дорога).

2. «Форма для изготовления розеток».

Авторы: Петров М.Е., Попов С.Н. (Северо-Кавказская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по повышению надёжности устройств электроснабжения»

1-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 40000 рублей: «Повышение эффективности использования цифровых терминалов ЦЗА – 27,5 – ФКС».

Авторы: Черепанов В.С., Бренков С.Н. (Западно-Сибирская железная дорога).

2-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 20000 рублей: «Доработка устройств ручного аварийного отключения ВВ-6кВ».

Автор: Крамской Р.И. (Юго-Восточная железная дорога).

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей: «Схема контроля работы фидерной автоматики».

Авторы: Бобров А.А., Авчинник А.Г. (Московская железная дорога).

В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя (рационализатора) по повышению надёжности систем устройств железнодорожной автоматики и телемеханики»

3-е место с вручением диплома и денежной премии в размере 10000 рублей: «Ориентирное устройство для напольных камер КНМ-05 аппаратуры КТСМ-02».

Автор: Ковшевников С.Б. (Южно-Уральская железная дорога).

Волонтеры

Ступенька к Сочи

В Омске открылся центр по подготовке добровольцев с чувством транспорта



Центр подготовки волонтеров к сочинской Олимпиаде при Омском государственном университете путей сообщения начал работу с благотворительных мероприятий, к участию в которых привлечены первые добровольцы.

Традиционное для Олимпийских игр волонтерское движение, призванное создавать атмосферу гостеприимства, теперь разворачивается и в России. ОмГУПС – единственный железнодорожный вуз среди победителей конкурса «Волонтерские центры России» наконец открыл свой центр для обучения волонтеров по профильному – транспортному – направлению. По программе, разработанной оргкомитетом «Сочи-2014» и Министерством спорта, туризма и молодежной политики, здесь будут готовить гидов, проводников, сопровождающих в автобусах, работников паркинга и транспортных складов. Добровольцев, желающих стать маленькой деталью олимпийского механизма, уже довольно

В честь открытия центра была заложена Олимпийская аллея, и руку к ней приложили все: руководители ЗСЖД и области, ветераны вуза и дети его сотрудников, студенты

много, хотя как таковой набор учащихся центра ещё даже не начался.

– Набор слушателей стартует в 2012 году, – пояснил руководитель пресс-службы Центра подготовки волонтеров Константин Белозерцев. – Но нам нужна помощь в подготовке центра к этой работе, например оформлении документов. Потому мы уже сейчас приглашаем тех, кто хочет попробовать себя в волонтерской деятельности. Разумеется, эта их практика будет учтена в дальнейшем.

Ещё до своего официального открытия неделю назад центр организовал несколько мероприятий. Например, в рамках проекта «Я – человек» более тысячи добровольцев сдали кровь. Пополнить ряды добровольцев, помогающих в организации таких мероприятий, можно, оформив заявку на сайте www.volunteeromsk.ru.

– Даже после окончания Олимпиады наш центр будет продолжать работу, – сказал ректор ОмГУПС Александр Паньчев. – Нас ожидает 300-летие Омска, чемпионат мира по футболу и множество других мероприятий, в организации которых потребуются помощь наших волонтеров.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Справка «Гудка»

Конкурс «Волонтерские центры России» был объявлен весной 2010 года: из 60 вузов, подавших заявку на создание центра, было выбрано 26, каждый из которых имеет разную направленность, обеспечивающих в волонтерском движении участие людей разных специальностей. ОмГУПС будет проводить обучение волонтеров от 18 до 65 лет по транспортному обслуживанию.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Развод по-русски

Женитьба – ещё не повод получить вид на жительство

Власти решили прикрыть гостям из-за границы возможность с помощью фиктивного брака получить вид на жительство и разрешение на работу.

Впервые на законодательном уровне предпринята попытка борьбы с браками, де-юре узаконивающими нелегальную миграцию. Чтобы иностранцы женились или выходили замуж за граждан России по любви, разрешения на работу предлагается выдавать «молодожёнам» не ранее чем через год после заключения брака, а вид на жительство будет аннулирован в случае, если брак расторгли в течение года.

Об этом говорится в законопроекте, предложенном на рассмотрение депутатов Госдумы. С каждым годом число фиктивных браков увеличивается, а соответственно растёт и количество нелегалов в стране, считает автор законопроекта зампреда комитета по вопросам семьи, женщин и детей Александр Беднов. Главная причина липового замужества – разрешение на проживание в стране и работу без учёта установленных квот. Однако точной статистики не ведётся.

Специалист межрегиональной коллегии адвокатов «Закон и человек» Михаил Толмачёв считает, что на сегодняшний день наказания за фиктивный брак не предусмотрено, поэтому большое число мигрантов идут на это. «Ведь по закону заключение брака упрощает получение гражданства, – объяснил адвокат. – Если гражданин Киргизии или Казахстана заключил брак с россиянкой, то вид на жительство он получит уже через 3 месяца. Остальные иностранцы – через 3 года. Для сравнения: если человек приехал в Россию в рамках выделенной квоты, то ему придётся ждать вид на жительство в течение семи лет».

По мнению Михаила Толмачёва, ждать столько времени, чтобы узаконить своё проживание, мало кто хочет. «Бывали случаи, когда мигрант ежегодно въезжал в страну по выделенной квоте, но после определённого времени ему вдруг отказывали,



Чиновники не могут разобраться, где чувства, а где расчёт

он терял работу и деньги. В том числе и такие случаи вынуждают иностранцев решаться на липовые браки», – отметил адвокат.

При этом, по его мнению, предложенные меры проблем нелегальной миграции не решат – если людям разрешат трудиться только через год после свадьбы, число нелегально работающих только увеличится.

В свою очередь руководитель информационно-правового центра «Миграция и закон» Гавар Джураева сказала, что подобные меры необходимы. «Миграционная политика вступает на международный уровень. Во многих странах за фиктивными браками следят. Однако в России – нет. К примеру, в США создана специальная служба, контролирующая браки американцев с иностранцами. Супруги, имеющие большую разницу в воз-

расте или после свадьбы живущие в разных городах, настораживают американское ведомство, – рассказала эксперт. – Этим гражданам вызывают на собеседование. И, если по ответам понимают, что брак фиктивный, иностранца депортируют».

Вместе с тем Гавар Джураева заявила, что, пока в стране существует система миграционных квот, нелегалов всё равно будет много. «Число приезжих государство ограничивает. Однако трудоустраивают всех желающих. Сейчас такие должности, как строитель, уборщик, грузчик, как правило, заняты мигрантами из стран СНГ. При этом по договору работают только 8–9% приезжающих, – констатировала она. – Пока работу будут предлагать, число нелегалов не снизится».

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

Есть мнение

Владимир Мелькаев, бригадир Московско-Курской дистанции пути Московской железной дороги: – Это правильная мера. Если люди действительно любят друг друга, год-два быстро пролетят, а для нелегалов, желающих через брак получить работу, будет серьезной преградой. Однако препятствовать бракам по любви русских с нелегалами не нужно. Не думаю, что, к примеру, каждая вторая наша девушка пожелает выйти замуж за азиата, эти браки не повлияют на демографию. Когда-то я служил в Узбекистане, был у меня друг, а спустя 15 лет, в 2006-м, случайно встретил в подмосковном Подольске его двоюродного брата. Он здесь женился, но сразу не дали ни вида на жительство, ни гражданства. Из-за проблем семья распалась.

Визит

Ось государства Российского

Великая княгиня высоко оценила значение железных дорог для истории и экономики страны



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В НАЧАЛЕ НЕДЕЛИ ПРИНИМАЛ главу Российского Императорского Дома – великую княгиню Марию Владимировну с сыном Георгием.

ВСТРЕЧА С ДУХОВЕНСТВОМ – ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ВИЗИТА НА ИСТОРИЧЕСКУЮ РОДИНУ МАРИИ ВЛАДИМИРОВНЫ И ГЕОРГИЯ МИХАЙЛОВИЧА

Внучка великого князя Кирилла Владимировича Романова, принявшего в 1924 году титул императора в изгнании, последние два десятка лет часто бывает в России по делам, связанным с церковной и детской благотворительностью. В частности, в 2010 году она передала частицу Креста Господня Свято-Иоанновскому монастырю на Карповке в Санкт-Петербурге, частицу мощей Святой Екатерины Екатеринбургскому собору в Царском Селе, двумя годами раньше приняла под своё покровительство Российский государственный торгово-экономический университет и т.д. Нынешнее посещение Северной столицы проходило в рамках программы посещения государств на территории бывшей Российской империи.

23 мая в Великокняжеской усыпальнице Петропавловского собора была отслужена панихида с участием высоких гостей. Затем они встретились с митрополитом Санкт-Петербургским и Ладожским Владимиром, представителями общественности и духовенства. В ходе встречи обсуждался широкий круг вопросов взаимодействия с организациями русского зарубежья в об-

ласти культуры, просвещения, сохранения и приумножения лучших российских и православных традиций, исторического наследия.

Участники встречи единодушно отметили значение железных дорог, построенных по инициативе, под покровительством и при непосредственном участии императоров, в становлении и развитии государства. Это значение несколько не уменьшилось и сейчас. Российские железные дороги, как и прежде, являются главным перевозчиком пассажиров и грузов, и отраслью, во многом определяющей модернизацию отечественной экономики. Великая княгиня выразила желание в будущем попутешествовать по России по железной дороге, в том числе проехать по Транссибирской магистрали.

Из Санкт-Петербурга Мария Владимировна отбыла в Крым. В очередной раз великая княгиня придет на родину предков в следующем году – чтобы принять участие в торжествах, посвящённых 200-летию победы в Отечественной войне 1812 года.

СВЕТЛАНА КОВАЛЬ

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

31 мая – 2 июня

Рэдиссон Лазурная

SOCHI

May 31 – June 2

Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер

General Partner

РЖД

Стратегический международный партнер

Strategic International Partner

SIEMENS

Официальный партнер

Official International Partner

DB

Mobility Networks Logistics

Международный партнер

International Partner

УЗСБ

Генеральный строительный компаньон

General Construction Company

РЖАСТРОЙ

Официальный оператор энергоснабжения

Official Operator of Energy Supply

РЭСЭНЕРГОСБЫТ

Генеральный IT партнер

General IT Partner

+++

Кливленд-ГРУП

Официальный технологический партнер

Official Technological Partner

ИТ-ПАРТНЕР

Партнер

Partner

ТЭВ

ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКСНЫЙ ЗАКАЗ

Партнер

Partner

Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»

Партнер

Partner

ТрансКредитБанк

Партнер

Partner

РРП

Партнер

Partner

ГРУППА КОМПАНИЙ

Партнер

Partner

САД

САНКТ-АНДРЕЙСКИЙ АЗОВСКИЙ ДОК

Партнер

Partner

ПЛАТФОРМА

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

ТРАНСМАШХОЛДИНГ

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

ERNST & YOUNG

Quality In Everything We Do

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

АЭРОЭКСПРЕСС

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

НефтеТрансСервис

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

КАП

Спонсор дискуссии

Sponsor of the Discussion

ВТБ Капитал

Спонсор кофе-брейка

Sponsor of coffee-break

РОССИЯ 24

Генеральные информационные партнеры

General Information Partners

РОССИЯ 24

РЭД ПАРТНЕР

ГАЗДОК

интерфакс

Организатор

Organized by

ОМД

WWW.FORUM1520.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Гостевая победа

Баскетболисты «Локомотива-Кубань» выиграли первый четвертьфинальный матч чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги у красноярского «Енисея». Встреча в Краснодаре проходила в упорной борьбе, соперники поочерёдно лидировали в счёте, но серьёзный отрыв ни «Локо», ни «Енисею» сделать не удалось. В концовке же лучше сыграли железнодорожники, которые и добились победы – 83:80. Сегодня в Красноярске пройдёт второй матч серии.

Зелёным по красному

В рамках проходящего в эти дни в Москве военно-спортивного форума «Готов к труду и обороне» на Красной площади стартовал розыгрыш Суперкубка Железнодорожной футбольной лиги (ЖФЛ), проходящий под



Поединки Суперкубка Футбольной лиги железнодорожников впервые прошли на Красной площади

эгидой РФСО «Локомотив» и учреждённым партнёром спортивного общества – Негосударственным пенсионным фондом «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Борьбу за почётный трофей ведут шесть сильнейших команд ЖФЛ, разбитые на предварительном этапе на две группы. В группе «А»: ТрК («ТрансКонтейнер»), ВГК (Вторая грузовая компания), ЦД (Центральная дирекция управления движением). В группе «Б»: ПГК (Первая грузовая компания), АХУ (административно-хозяйственное управление), РЖД (центральный аппарат). В финальном матче, он состоится в субботу, встретятся две лучшие команды по итогам группового турнира. Команды, занявшие вторые места, проведут поединки за «бронзу». В матче открытия турнира ВГК разгромила ТрК – 12:4, АХУ в упорной борьбе победило команду РЖД – 5:3. В субботу РФСО «Локомотив» также проведёт на Красной площади презентацию массовых физкультурно-оздоровительных проектов «Локобол-2011-РЖД», «Спорт поколений» и традиционную Спартакиаду учащихся железнодорожных колледжей Московской дороги, в которой примут участие 10 команд.

«Челси» думает о Слуцком

Владелец английского футбольного клуба «Челси» Роман Абрамович определился со списком тренеров, которые в ближайшее время могут сменить уже отправленного в отставку Карло Анчелотти на посту главного тренера клуба. По данным британской прессы, в список вошли португальцы Жозе Моуринью, Андре Виллаш-Боаш, голландец Гус Хиддинк и нынешний главный тренер московского ЦСКА Леонид Слуцкий. При этом кандидатура Слуцкого является наименее вероятной. Главным кандидатом на место наставника «Челси» считается Хиддинк.

Гашек ещё поиграет

Знаменитый чешский голкипер Доминик Гашек, минувший сезон отыгравший за московский «Спартак» в чемпионате Континентальной хоккейной лиги, объявил, что пропустит следующий хоккейный сезон. При этом завершать карьеру 46-летний вратарь не собирается. «Пока я не получил ни одного предложения, которое меня бы действительно заинтересовало», – объяснил Гашек. – Поэтому я решил взять паузу. Год отдохну, а потом вернусь на лёд – силы у меня есть. Я ещё могу и хочу играть. Пока буду тренироваться».

Екимов будет трёхкратным

Известный американский велогонщик Тайлер Хэмилтон, признавшийся в том, что он употребляет допинг на протяжении всей карьеры, сдал золотую медаль афинской Олимпиады антидопинговому агентству США. Ожидается, что чемпионом будет признан серебряный призёр Игр-2004 Вячеслав Екимов, для которого это олимпийское «золото» станет уже третьим в карьере.

Подготовили Роман Вишнёв
Владимир Суетин

Наш проект

Поклон истории
ФК «Локомотив» станет первым футбольным клубом России, у кого появится свой музей



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

Московский «Локомотив» объявил, что в скором времени на его стадионе будет открыт клубный музей.

Как известно, свои музеи имеют многие ведущие европейские клубы, и наш «Локо» будет первым в России, кто встанет в этот ряд. О том, каким будет музей «Локомотива», в беседе с корреспондентом «Гудка» рассказал знаменитый в прошлом футболист команды, а сегодня – управляющий её делами Владимир Коротков. –*Надо полагать, идею организовать клубный музей «Локомотива» выдвинули ветераны команды, в число которых входите и вы?*

– Мысль о создании собственного музея в нашем клубе появилась достаточно давно. Теперь уже и не вспомню, кто первым её высказал. Тогда воплотить эту замечательную идею в жизнь мы так и не взяли. Но вот пришла Ольга Смородская – и с её подачи всё сдвинулось с места. Именно по инициативе президента футбольного клуба «Локомотив» мы серьёзно взялись за подготовку к празднованию 75-летия клуба. И, скажем так, создание собственного музея – одно из звеньев этой программы. –*Будет ли «Локомотив» ориентироваться на опыт европейских клубов при формировании экспозиции музея?*

– Мы прекрасно знаем, что музеи таких великих клубов, как «Милан», «Барселона», «Арсенал» и «Реал», в Европе чрезвычайно популярны и поэтому намерены воспользоваться их опытом. Сегодня «Локомотив» активно изучает принципы создания таких музеев – материалы об этом уже давно лежат на столе начальника управления по связям с общественностью

Одним из первых экспонатов музея можно считать установленный в Черкизове паровоз

Станислава Пахомова (именно он ответствен за создание музея, а все остальные работники чем могут ему помогают). Но, как бы то ни было, в чём-то мы пойдём своим путём, и, уверен, болельщики наши труды оценят по достоинству. В том числе и потому, что среди ФК мы будем первыми в стране, у кого появится свой музей. –*Где именно он разместится?* – На самом верхнем этаже Се-

В музее никто и никогда не будет забыт, ну а самым ярким личностям мы посвятим отдельные стенды

верной трибуны – четвёртом. Там мы выделили достаточно большой отсек, который теперь предстоит реконструировать. Но вместе с тем музей будет начинаться на первом этаже – болельщики смогут ознакомиться с некоторыми экспонатами из истории команды при входе в ложу. Впрочем, началом экспозиции всё же стоит считать наш символ – паровоз, установленный на входе на территорию стадиона. –*Каков принцип подбора экспонатов?*

– Ну вот, к примеру, я сейчас обзваниваю ветеранов «Локомотива» 50-х годов с просьбой найти форму команды того времени, бутсы, какую-нибудь атрибутику, но, к великому сожалению, у наших легендарных «стариков» практически ничего не сохранилось. Впрочем, понять их несложно – беречь всё это в те годы было не принято. Но оказалось, что едва ли не каждый из них готов помочь с фотографиями, программками на матчах...

– Широко известно, что клуб приглашает к сотрудничеству болельщиков, объявление об этом размещено на официальном сайте ФК «Локомотив». Как они откликаются на приглашение?

– Ну, конечно, наши болельщики в этом деле оказались настоящими локомотивами (улыбается). Они постоянно звонят и предлагают свою помощь. Кто-то предлагает редкие про-

о том, как оно развивается сегодня. –*Какие чувства вызывает у вас, ветерана «Локомотива», интерес клуба к собственной истории?* – Я очень этому рад! Как человек, достаточно поигравший в форме «Локомотива» и по сей день работающий в нём на административных должностях, появление клубного музея воспринимаю как большой подарок. И для нас, ветеранов, и для действующих футболистов, и, конечно же, для наших болельщиков.

Увы, мне вновь с сожалением приходится вспоминать о том, что создание музея мы начали слишком поздно. Ведь многие наши великие игроки уже ушли из жизни. Но здесь я могу сказать следующее: в нашем музее никто и никогда не будет забыт, ну а самым ярким личностям мы посвятим отдельные стенды. –*Когда музей откроется?* – Уже в июле. То есть времени у нас осталось очень мало. Но всё будет сделано самым лучшим образом – я в этом не сомневаюсь. Кстати, церемония открытия музея уже готовится. И поэтому уже сегодня я приглашаю на неё всех, в чьём сердце живёт наш великий «Локомотив»!

Беседовал
Андрей Мельников

Тем временем

ФК «Локомотив» принимает идеи и пожелания болельщиков о том, каким должен быть музей, по адресу st@fclm.ru. Кроме того, клуб обращается к обладателям памятных сувениров, связанных с историей «Локомотива» (фотографии, программки, вещей футболистов, автографов и т.п.). У вас есть шанс написать своё имя в историю «Локо» – поделиться своей реликвией, и помимо приглашения на открытие музея вы получите льготный билет на его посещение, который сможете использовать сами или подарить друзьям. Информацию о ваших коллекциях или единичных артефактах вы также можете присылать по адресу st@fclm.ru.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Нежная хватка

ЗАВЕРШИЛСЯ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ЖЕНСКОЙ БОРЬБЕ

На соревнованиях в Улан-Удэ золотые медали выиграли представительницы «Локомотива» Алина Морева (до 48 кг) и Наталья Куксина (до 67 кг). Серебряным призёром стала Алёна Перепёлкина (до 72 кг).

До Олимпиады в Лондоне остаётся чуть больше года, и потому нынешний чемпионат России по женской борьбе должен был помочь тренерскому штабу сборной оценить состояние кандидатов в олимпийскую команду, а также определить круг спортсменов, которые будут оспаривать место в сборной на сентябрьский чемпионат мира. В Улан-Удэ приехали почти все сильнейшие представительницы женской российской борьбы. В условиях жёсткой конкуренции не затерялись представительницы «Локомотива».

Отлично выступила в самой лёгкой весовой категории – до 48 кг Алина Морева, которая стала двукратной чемпионкой России. В финале она одолела Ирину Архипову. «В первом периоде мы, можно сказать, разминались», – рассказала Алина. – Во втором периоде я стала работать сама и в результате поймала соперницу на приём «мельница».

В чемпионате не приняла участия многократная чемпионка Европы Лариса Ооржак, выступающая как раз в категории до 48 кг. Тренерский штаб решил освободить Ларису от участия в турнире, но Морева призналась, что была готова дать бой и одной из самых титулованных наших спортсменок.

Наталья Куксина победила в категории до 67 кг. Наталья относительно недавно вернулась в спорт после рождения ребёнка, но сумела достаточно быстро набрать форму и справиться со всеми своими конкурентками. «В полуфинале я боролась со своей давней соперницей Юлией Бартновской», – рассказала Куксина. – Мы с ней соперничаем давно, и, кстати, по «молодёжке» я ей проигрывала. Но, когда перешли во взрослый разряд, я дважды ещё до родов у неё выиграла. Победила и на этот раз». В финале Наталья одолела Дариму Санжееву. В категории до 72 кг Алёна Перепёлкина уступила в упорной схватке Екатерине Букиной.

Роман Вишнёв

ТЕННИС

Парижские разочарования

ОТКРЫТОЕ ПЕРВЕНСТВО ФРАНЦИИ НАЧАЛОСЬ ДЛЯ РОССИЯН НЕУДАЧНО

СРАЗУ НЕСКОЛЬКО НАШИХ ВЕДУЩИХ СПОРТСМЕНОВ НЕ СМОГЛИ НА КОРТАХ «РОЛАН ГАРРОС» ПРЕОДОЛЕТЬ БАРЬЕР ПЕРВОГО КРУГА.

Неприятности начались ещё в квалификационном раунде. До финала квалификации добрались Андрей Кузнецов, Анастасия Пивоварова, Регина Куликова, Екатерина Бычкова и Виталия Дьяченко. Но, увы, в решающих матчах все они уступили.

Череда неудач продолжилась для россиян и в основном турнире. Свой первый же матч проиграла Надежда Петрова. Она не сумела справиться с Анастасией Родионовой, представляющей сейчас Австралию. Своё поражение Петрова, отдав должное сопернице, с которой она вместе выступает в парном турнире, объяснила нехваткой времени на подготовку.

Первым из наших мужчин вступил в борьбу Теймураз Габашвили. Он проиграл итальянцу Андреасу Сеппи и не смог преподнести себе подарок в день рождения – 23 мая ему исполнилось 26 лет. «Травма не позволила мне подойти к турниру в оптимальной форме», – объяснил Габашвили свою неудачу.

Впрочем, в сообщениях из Парижа немало добрых вестей, и их пока больше. Успешно начали турнир Михаил Южный, Игорь Андреев, Николай Давыденко, Вера Звонарёва, Мария Кириленко, Весна Долонц, прежде носившая фамилию Манасиева. Кстати, Весна во втором круге сыграет с очень сильной соперницей, победительницей прошлогоднего «Ролан Гаррос» итальянкой Франческой Скьявоне. Но эта встреча россиян ничуть не пугает, и Весна уверена, что у неё есть неплохие шансы на выход в третий круг.

Виктор Романов

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

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

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Валерий Потеряев (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальные корреспонденты), Марина Волкова (региональные), Александр Рубцов (эксплуатационная работа транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович
Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вёл Павел Беловок.

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 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-92-15 | 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: 26 мая 2011 года
Номер: 88 (24808) | Тираж: 152958 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 18.45
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Пасым шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Секста М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-05-0046] | Печатается в Москве, Астрахань, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Краснодар, Махачкала, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Солнечногорск, Хабаровск, Челябинск, Чите и Ярославле.