

2. | ПРИГОРОД

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

26 мая 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
четверг [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 88 (24808) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | Конфликт

Узбекистан приостановил железнодорожный транзит грузов в Киргизию

5. | Мнение

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

7. | Образование

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



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 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. касс ФПК обслуживают пассажиров ежедневно.

Блиц

Сфера влияния

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАШИНОСТРОИТЕЛИ добиваются государственной поддержки НИОКР



Анатолий Задорожный, 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 принятые решения обратиться к Правительству России с предложением увеличить государственное финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) 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 «ОЛЖТ» в вашей работе? – Благодаря ОЛЖТ 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 взаймы

КРЕДИТ НА ПОКУПКУ ЭЛЕКТРОННЫХ БИЛЕТОВ
МОЖЕТ ПОВЫСИТЬ ИХ ПРОДАЖИ НА 5–7%



ФОТО: ДАНИЛ ГОВОРЮЧИЙ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ МИКРОФИНАНСОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ О ЗАЙМЕ НА ПОКУПКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БИЛЕТА РАСШИРИТ СЕТЬ ПРОДАЖ.

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 «сарапанное радио», и эта услуга будет 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 таких 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 на Свердловской железной дороге, а также на Дальневосточной и Забайкальской.

«Категорически запрещаю сервисное обслуживание и



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

В связи с этим Валентин Гапанович отметил, что проблему 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 начинавшей со 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

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

26 мая 2011 года

четверг

№ 88 (24808)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 Владимира, 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 взаймы

>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 комиссию 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 подсчётом 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 пластиковых инноваций» Мария Волконская, пассажир сможет обратиться в микрофинансовую организацию и ему оформят электронный билет на поезд и оплатят его в кредит, полностью или частично. «Микро-кредит поможет пассажирам купить билет, не дожидаясь отпусков. 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 микрозаем 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 ГОРЯЧЕВ

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 отказалось 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 расчитывать. 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 Мизинко,
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 перездом пользуются местные автовладельцы. Движение муниципального и грузового автотранспорта там нет. Тем не менее ежедневно железнодорожные пути пересекают 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 КБЖД Валерий Титов.

Строительство путепровода местные власти начали ещё в 2009 году, позднее из-за финансовых проблемстройку заморозили. Однако в прошлом году средства нашлись.

И сегодня путепровод уже построен, обустроены насыпи и автомобильные подъезды. 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 КБЖД 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 зарегистрировали 514 случаев нарушений водителями ПДД. Материалы о всех нарушениях переданы в правоохранительные органы.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

«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.

Маршрут

Ради возврата

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



ФОТО: WWW.FLICKR.COM

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 передаёт 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 придётся 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 серёзную 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. ТМ4А 89 г.в.
2. ТМ23-83-48 85 г.в.
3. ТМ40-01 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 отчёты 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.</

Стык

**Ванино
перехватили**

**КОНКУРС
ЗА ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АКЦИИ
ПОРТА ПОЛУЧИЛСЯ 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 настоящем времени, – «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 выбыла из торгов при цене в 5,6 млрд руб.

Впрочем, победа «Сэлтехстроя» 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 Стойнов. – Вероятно, это была самая удачная приватизационная сделка в истории России. Но говорить об экономическом интересе покупки при такой цене крайне сложно».

«Отдачи отложений в Ванино при сохранении нынешних темпов развития порта придется 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 – еще вопрос. Не исключено, что компания не оплатит покупку, и порт Ванино снова будет выставлен на аукцион», – отмечает в свою очередь ведущий эксперт Инжениринговой 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 острыя борьба, и возможно, что игрокам, не ожидавшим этого, потребовалось время для переоценки своих возможностей. Если будет повторный аукцион, что весьма вероятно, крупные игроки подготовятся к более серьезной 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.ELMEN.COM

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ «КЫРГЫЗСКАЯ 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 Нурагзы 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 Нурагзы 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 отказалась 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 останавливается. 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.

По мнению председателя исполкома Координационного транспортного совета государств – участников СНГ Чингиза Измайлова, для Киргизии путь через Узбекистан является наиболее выгодным, и в настоящее время трудно просчитать, какой выбрать альтернативный путь.

«Груз течёт по пути наименьшего сопротивления. Ситуация не простая, потому что нужно идти по наработанным участкам и предпринимателю выгодно пускать грузы в Киргизию именно через Узбекистан, поскольку там прямая граница. Это рабочая ситуация, и она разрешится», – считает он.

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 днем 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 (202 (двадцать семь) вагонов) составляет 4 209,8 (четыре тысячи двести девяносто восемь рублей 80 копеек, в том числе НДС в размере 648 919,8 (шестьсот сорок восемь тысяч девяносто девять рублей 80 копеек, в том числе НДС в размере 10,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 2 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четыре тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 3 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 4 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 5 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 6 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 7 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 8 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 9 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 10 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 11 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 12 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 13 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 14 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 15 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,04 (триста шестьдесят четырьмя тысячи восемьсот восемь рублей 40 копеек, в том числе НДС в размере 48,919,8 (одиннадцать) процента).

Начальная цена продажи Лота № 16 (23 (двадцать три) вагонов) составляет 3 633 732,12 (три тысячи шестьсот тридцать два) рублей 12 копеек, в том числе НДС в размере 364 649,0

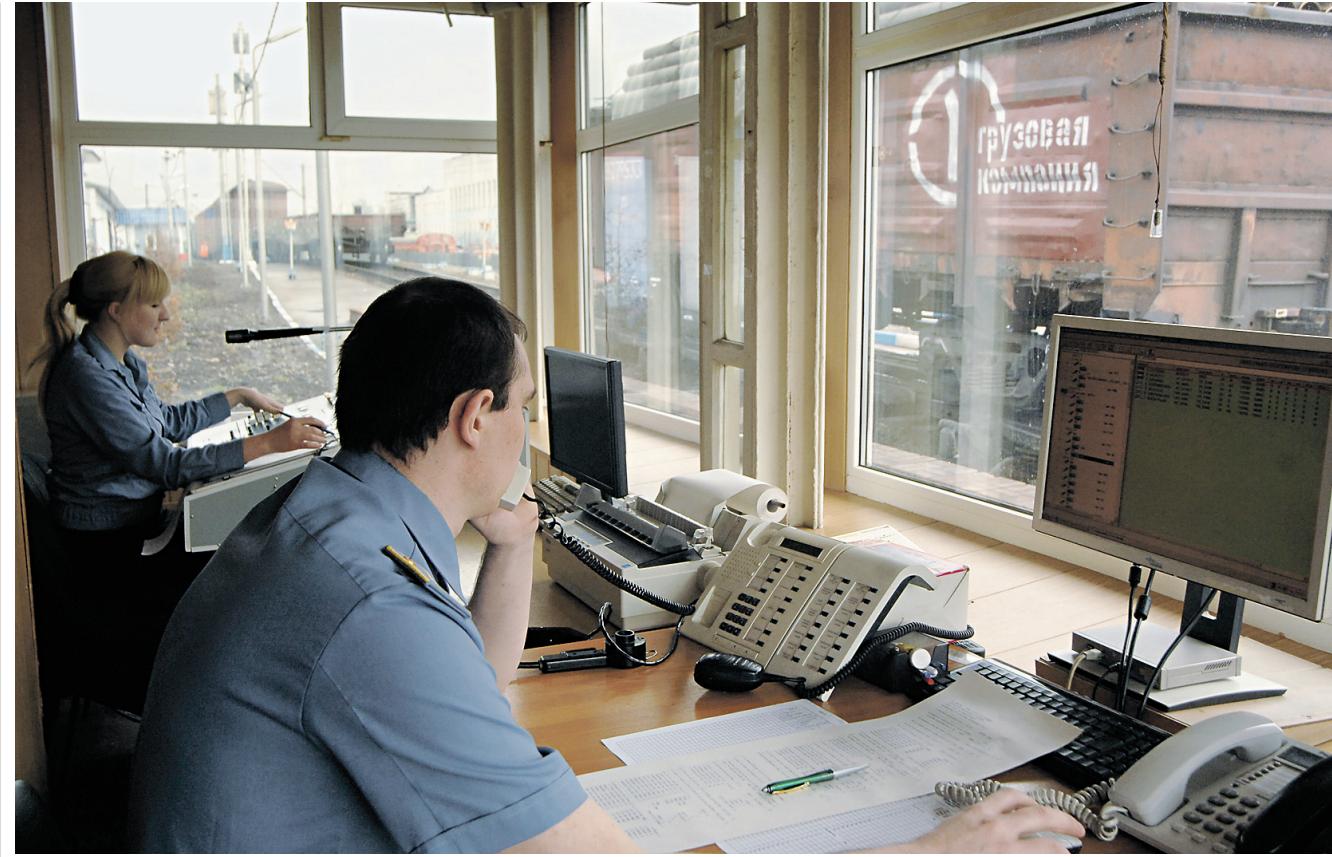
Рынок

Цивилизованный лоббизм

Стандарты и правила операторской деятельности только предстоит создать



Сергей Мальцев,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ПРЕЗИДИУМА
НЕКОММЕРЧЕСКОГО
ПАРТНЁРСТВА
«Совет
участников
рынка услуг
операторов
железнодорож-
ного 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.

– Сергея 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 групп предпринимателей, содержащим которой являются

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 компаний – операторов подвижного состава. Операторское сообщество молодое, и исследований такого масштаба ещё никто не делал, единных 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 позволит 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 пропаганду интересов отдельно взятой компании, а на создание более комфортной бизнес-среды в целом, повышение прозрачности железнодорожной отрасли и снижение издержек на перевозку грузов. Важно, чтобы все участники: операторы, грузовладельцы, владельца инфраструктуры. В условиях, когда потенциал, уровень развития и ресурсные базы различных участников этого рынка сильно различаются, 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 со средоточием 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 вперед 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, – примирили 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

ильно 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 инфраструктуре. Существует 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 идеи? 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 осуществляется 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.

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 порожний 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 порожний пробег приватного вагона всегда приводило к искусственному формированию собственниками подвижного состава логистических схем, направленных на снижение стоимости тарифа на порожний 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 порожний пробег в зависимости от класса ранее перевозимого груза путём снижения 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 ощущается 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 всём 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

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 уголков 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 ИТ-решений система призвана оптимизировать кадровую политику.

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

ПАВЕЛ УСОВ,

соб. 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, встречными перевозками однотипного порожнего подвижного состава и занятием для его отстоя станционных путей.

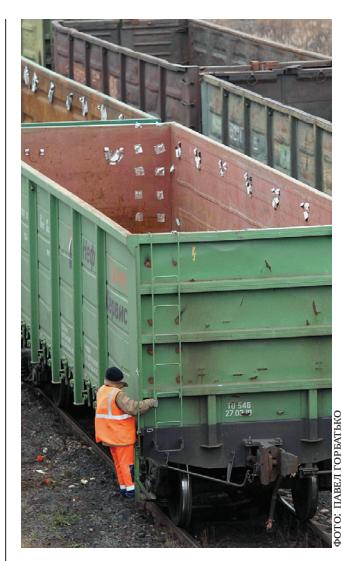
В результате снижаются пропускные и провозные способности железнодорожных линий, а следовательно, и возможности освоения перевозок грузов публичным перевозчиком – ОАО «РЖД».

По подсчётом специалистов ИрГУПСа, с ростом доли частного вагонного парка за последние годы в два раза время простой 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



управления порожними вагонопотоками. В частности, крупные операторы должны максимально обезпечить свою парки и приблизиться к регулировочным принципам работы через систему опорных станций.

И 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: «ЛЕНГИПРТРАНС»

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 административные ресурсы, материальные и финансовые возможности.

Достаточно ли сегодня возможностей у заместителя начальника дороги по региону? Судя по имеющейся информации, здесь есть 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 «самостоятельными», нарушилась управляемость, функции начальников отделений были сузены и всё какое-то время держалось в основном на старых связях. Неужели пять 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 чём ведении находятся те или иные объекты инфраструктуры или подвижной состав. Все созданные



ФОТО: СЕРГЕЙ СМОЛЯКИЙ

Вокзал в Волхове надо наполнить новым содержанием

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

вертикалей неоднозначно оказались 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 чём ведении находится инфраструктура или подвижной состав

когда мои родители заранее, без проблем, сдавали багаж на станции Подгородная Одеско-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 применением 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 сбитых коров не удается



ФОТО: АРХИВ СЕРГЕЯ КИРПА

Сергей Кирпа,
машинист-
инструктор
эксплуата-
ционного
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 трубоопор водопитательной магистрали, машинист 10 минут не мог устранить поломку и заказал вспомогательный локомотив. В результате поезд задержался на 2 часа.

Близ железнодорожного поселка начинает 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.

Машинист страдает даже тогда, когда с помощью экспрессного торможения удаётся избежать столкновения с крупным рогатым. Теряется техническая скорость, происходит пережёт топлива. Да и морально нелегко. Ругаешь на чём свет зелёного пастбища скотину.

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

ОБУЧЕНИЕ

Педагогический дар

Главное при подготовке кадров – это преподаватель



ФОТО: СЕРГЕЙ СМОЛЯКИЙ

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 в том, что их не готовят к практической инженерной деятельности, а иначе не творческого работника.

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, 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 всенародном развитии способностей учащихся, в том числе с помощью современных виртуальных методов. В вузах должны работать люди, обладающие

Виталий Приймаченко, главный инженер хозяйственной службы управления ПривЖД:

– На железнодорожной разработаны нормативы 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 доказательств. Считаю, что право использования предусмотренных законодательством стандартных документов общепринятых, единых для всех предприятий на территории России значительно упростит договорную работу.

Илья Морчиладзе
Михаил Соколов
Николай Чирков,
профессора ПГУПСА

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

Вопрос дня

Какие сложности возникают в договорной работе вашего предприятия?

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

– Договорная работа должна быть продуманной и соответствовать технологическим требованиям XXI века. Так, в Куйбышевском ТЦФО уже несколько лет в расчётах за грузовые перевозки применяется методика, где каждому клиенту присваивается единий 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 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.PHOTOPIX.RU

Андрей Жилин, главный инженер Новосибирской дистанции электроснабжения ЗСЖД:

– Раньше мы договоры заключали через службу электрификации и электроснабжения. Теперь, с созданием дорожной дирекции инфраструктуры, будущие сквозные договоры 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 структурное подразделение могло заключить договор на основе доверенности в установленных лимитах. Например, на какие-нибудь мелкие ремонтные работы.

Евгений Соломак, начальник станции Бийск ЗСЖД:

– Единственный, 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.

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.

Лучшие изобретатели и рационализаторы



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., Загигин 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. (ИКАЛСН-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. (Приамурская железная дорога).

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых 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 восьминосных цистерн».

Автор: Гирда А.П. (ЦДРВ).

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

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

Авторы: Парехин А.М., Шестаков В.Я., Маслихов С.В., Щеглов 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., Рогозин Н.П., Кустов Е.Ю. (Северная железная дорога).

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

1. «Установка для правки люков полуавтоматов».

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

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

Авторы: Бирюков В.Н., Иванов А.В., Зус С.П., Симонов Н.А. (ЦДРВ).

3. «Портал для дефектоскопа D-16».

Авторы: Захаров А.П., Островский Н.В., Анисимов 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).

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. (Приамурская железная дорога).

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых реле».

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

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых реле».

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

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых реле».

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

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых реле».

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

3. «Задержка отключения вентиляции после отключения отопления».

Авторы: Озембовский 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 герконо-вых реле».

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

Выплатить поощрительное вознаграждение в размере 6000 рублей:

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

Волонтёры

Ступенька к Сочи

В ОМСКЕ ОТКРЫЛСЯ ЦЕНТР ПО ПОДГОТОВКЕ ДОБРОВОЛЬЦЕВ С ЧУВСТВОМ ТРАНСПОРТА



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

Традиционное для Олимпийских игр волонтёрское движение, призванное создавать атмосферу гостеприимства, теперь разворачивается и в России. ОмГУПС – единственный железнодорожный вуз среди победителей конкурса «Волонтёрские центры России» наконец открыл свой центр для обучения волонтёров по профильному – транспортному – направлению. По программе, разработанной оргкомитетом «Сочи-2014» и Министерством спорта, туризма и молодёжной политики, здесь будут готовить гидов, проводников, сопровождающих в автобусах, работников паркинга и транспортных складов. Добровольцев, желающих стать маленькой деталью олимпиадного 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 волонтёров Константин Белозерцев. – Но нам нужна помочь в подготовке центра к этой работе, например оформление документов. Потому мы уже сейчас приглашаем тех, кто хочет попробовать себя в волонтёрской деятельности. Разумеется, эта их практика будет учтена в дальнейшем.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Справка «Гудка»

Конкурс «Волонтёрские 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 волонтёрском движении участие людей разных специальностей. ОмГУПС будет проводить обучение волонтёров от 18 до 65 лет по транспортному обслуживанию.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Развод по-русски

ЖЕНТЬБА – 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 «молодожёням» не ранее чем через год после заключения брака, а вид на жительство будет аннулирован в случае, если брак рассторгли 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 зампредседателя 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 Джуреева 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, – рассказал эксперт. – Этих граждан вызывают на собеседование. И, если по ответам понимают, что брак фиктивный, иностранца депортируют».

Вместе с тем Гавар Джуреева 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 серебряной преградой. Однако пропасть между браком по любви русских с нелегалами не нужна. 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 же дали вид на жительство, ни гражданства. Из-за проблем семья распалась.

Визит

Ось государства Российского

ВЕЛИКАЯ КНЯГИНА ВЫСОКО ОЦЕНИЛА ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДЛЯ ИСТОРИИ И ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ



ФОТО: РАДИСОН КОВАЛЬ

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

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 Екатерининскому собору в Царском Селе, двумя годами раньше принял под свой покровительство Российской государственный торгово-экономический университет и т.д.

Нынешнее посещение Северной столицы проходило в рамках программы посещения государства 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 областях культуры, просвещения, сохранения и приумножения лучших российских и православных традиций, исторического наследия.

Участники встречи единодушно отмечали значение железных дорог, построенных по инициативе, под покровительством и при непосредственном участии императоров, в становлении и развитии государства. Это значение николько не уменьшилось и сейчас. Российские железные дороги, как и прежде, являются главным перевозчиком пассажиров и грузов, и отрасль, во многом определяющей модернизацию отечественной экономики. Великая княгиня выражала 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 приедет 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



Реклама

СОЧИ SOCHI

31 мая – 2 июня May 31 – June 2

Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер

General Partner

Генеральный строительный партнер

Strategic International Partner

Официальный международный партнер

Official International Partner

Генеральный IT-партнер

GeneralIT Partner

Партнер

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Гостевая победа

Баскетболисты «Локомотива-Кубань» выиграли первый четвертьфинальный матч чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги у краснодарского «Енисея». Встреча в Краснодаре проходила в упорной борьбе, соперники поочерёдно лидировали в счёте, но серебряный отрыв ни «Локо», ни «Енисею» сделать не удалось. В концовке же лучше сыграли железнодорожники, которые и добились победы – 83:80. Сегодня в Краснодаре 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 «БЛАГОСТОЯНИЕ». Борьбу за поётный 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 поединок 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 пройдёт 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 Анчелotti на пост 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 щёлкоиграет

Знаменитый чешский голкипер Доминик Гашек, минувший сезон отыгравший за московский «Спартак» в чемпионате Конти-нентальной 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 щёл могу и хочу играть. Пока буду тренироваться».

Екимов будет трёхкратным

Известный американский велогонщик Тайлер Хэмилтон, признавшийся в том, что он употреблял 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

26 мая 2011 года

четверг

№ 88 (24808)

www.gudok.ru

www.gudok.info

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.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 спортсменок, которые будут отстаивать место в сборной на сентябрьский чемпионат мира. В Улан-Удэ приехали почти все сильнейшие представительницы женской российской борьбы. В условиях жёсткой конкуренции не затянулись 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 прямой «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 титульных 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 конкурентами. «В полуфинале я боролась со своей давней соперницей Юлией Бартновской, – рассказала Куксина. – Мы с ней соперничаем давно, и, кстати, по «молодёжи» я ей проигрывала. Но, когда перешла 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 Родиновой, 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 Сеппии 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.

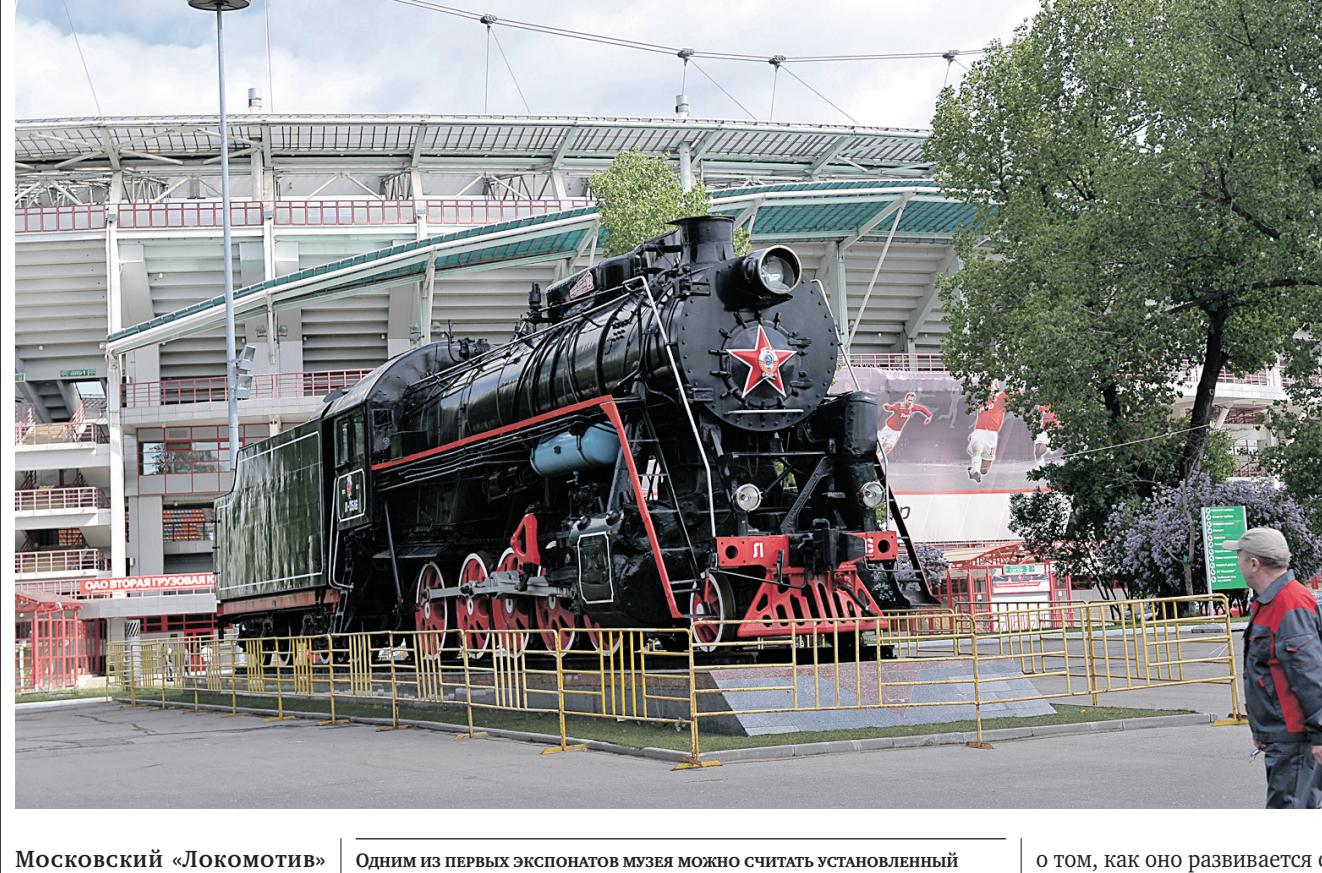
Впрочем, в сообщениях из Парижа немало добрых вестей, и их пока больше. Успешно начали турнир Михаил Южный, Игорь Андреев, Николай Давыденко, Вера Звонарёва, Мария Кириленко, Весна Долонин, прежде носившая фамилию Манисевича. Кстати, Весна во втором круге сыграет с очень сильной соперницей, победительницей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

ВИКТОР РОМАНОВ

Наши проекты

Поклон истории

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



Московский «Локомотив»
объявил, что в скором вре-
мени 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 входят вы 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 взялись. Но вот пришла Ольга Смородская – и с её подачи всё свидинулось 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» ориен-
тироваться на опыт европей-
ских клубов при формировании
экспозиции музея?**

– Ну вот, к примеру, я сейчас обсуждаю с ветеранами «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 матчи...

Одним из первых экспонатов музея можно считать установленный в Черкизове паровоз

Станислава Пахомова (именно он ответственен за создание музея, а все остальные работники чем 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-

о том, как оно развивается се-
годня.

**– 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 администра-
тивных должностях, появление клубного музея воспринимаю как большой подарок. Для нас, ветеранов, и для действующих футболистов, и, конечно же, для наших болельщиков.

Увы, мне вновь сожалению 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, но и самым ярким личностям мы посвятим отдельные стены.

– 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 чём 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, программы, вещи футболистов, автографы и т.п.). У вас есть шанс вписать своё имя в историю «Локо» – поделитесь 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 присыпать по адресу st@fclm.ru.

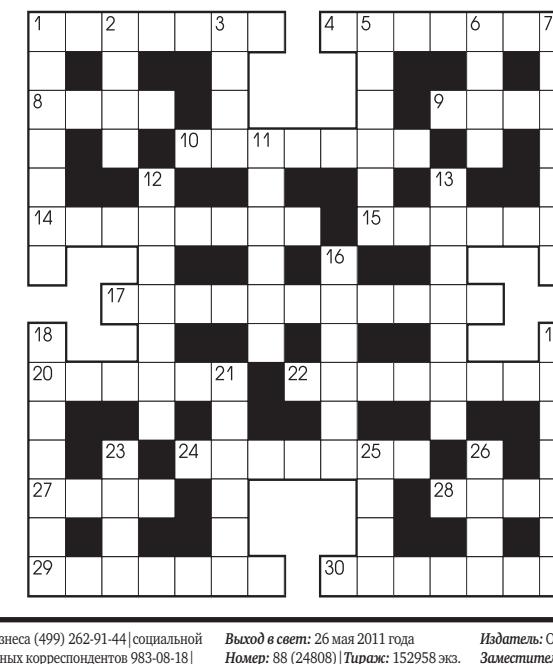
КРОССВОРД

По горизонтали:

- Падение снаряда, пули ближе цели. 4.
- Книга, объединяющая различные материалы. 8.
- Музыкальный инструмент и швеца, и жнеца. 9.
- Кушанье, которым потчуют на конюшне. 10.
- Образуется на лбу в результате раздумий. 14.
- Дом для молитв и религиозных обрядов у иудаистов. 15.
- Чистка зубов, и нарядная одежда, и место подвески сливного бачка. 17.
- Наука языковеда. 20.
- Волевое решение из разряда табу. 22.
- Знаменитыйпольский астроном, создатель гелиоцентрической системы мира. 24.
- Ловкий и хитрый человек, пройдоха. 27.
- Необразованый человек, невежда. 28.
- Условные знаки для секретной переписки. 29.
- Ворона, много лет подряд желающая спокойной ночи малышам. 30.
- Каким блодом в Древней Руси открывали княжеский пир? 31.

По вертикали:

- Короткий текст на поверхности чего-нибудь. 2.
- Первый, кто упомянут в «Евгении Онегине». 3.
- Свистун «с дырокой в правом боку» (из песни). 5.
- Вкусный этап презентации. 6.
- Пашня глазами поэта. 7.
- Её вставляют в плеер. 11.
- Апартаменты серого друга Ивана-царевича. 12.
- Специальная дощечка для смешивания красок. 13.
- Один из наиболее ценных сортов хрустали. 16.
- Первые ростки посевов. 18.
- Человек, не испытывающий недостатка в богах. 19.
- На шесте дворец, во дворце певец (птица). 21.
- Продавец, для которого всё в жизни продаётся и покупается. 23.
- Парусник для «регаты» по льду. 25.
- Лицо нон грата для калачного ряда. 26.
- Двухэлектродный прибор с односторонней проводимостью. 27.
- Составил Михаил Сергеев

Ответы
на кроссворд
за 25 мая

По горизонтали:

- Чартер. 8.
- Хараки. 9.
- Духовник. 10.
- Жигули. 12.
- Тритон. 13.
- Родинка. 14.
- Шура. 15.
- Лошак. 18.
- Зерно. 20.
- Выюга. 22.
- Рука. 24.
- Атас. 26.
- Кэрролл. 28.
- Осанка. 30.
- Пассив. 31.
- Старание. 32.
- Державин. 33.
- Росток. 23.
- Лифт. 25.
- Кварт. 26.
- Ударник. 25.
- Сократ. 27.
- Ливень. 29.
- Кредо. 30.
- Перл.