

На станции Санкт-Петербург-сорттировочный-Московский сократили время простоя локомотивов

Задача ДЖВ – предложить качественную и доступную по цене услугу в любом регионе России

Победители школьных олимпиад должны будут выбрать вуз и специальность раньше остальных абитуриентов

Студенты Самарского железнодорожного техникума репетируют сцену по пьесе Мольера

28 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 49 (24769)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	147783
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Проблемный комплекс

В адрес комплекса локомотивного хозяйства компании в последнее время высказано немало замечаний. В прошлом году, например, 58% событий, связанных с нарушением безопасности движения в целом по ОАО «РЖД», пришлось именно на долю локомотивщиков. Сейчас ситуация не лучше. В том, что на ряде магистралей не выполнен ключевой показатель эксплуатационной работы – участковая скорость, некоторые специалисты винят опять же в основном локомотивную составляющую. Однако далеко не все упреки справедливы. Есть объективные проблемы: значительную долю тягового хозяйства по-прежнему составляют отработавшие свой ресурс машины ещё советского производства. Поставляемая сейчас отечественными предприятиями техника не до конца соответствует критериям надёжности, а новые машины совместного производства с ведущими европейскими компаниями пока ещё существуют только в опытных образцах. Оказались не до конца проработанными и многие вопросы при разделении тяги на ремонт и эксплуатацию. Скажем, невысокий уровень ремонта на некоторых предприятиях Дирекции по ремонту тягового состава объясняется тем, что многие работники при разделении депо сочли более выгодным перейти на работу в эксплуатационный комплекс. Машинисты, принимая локомотивы после ремонта, порой вопреки инструкциям идут на риск и принимают машины с недоработками. Откажешься принять такую технику – будешь простаивать без дела и, значит, без зарплаты. Все эти вопросы ещё предстоит решить. Тем не менее совершенно очевидно, что многие недоработки, к примеру, и в том, что снизилась участковая скорость, происходят из-за недостаточной координации работы ключевых дирекций. А эти функции принадлежат к ведению руководителей дорожного уровня. Примером эффективной работы может служить Западно-Сибирская магистраль, где при большом объёме перевозок нет проблем ни с участковой скоростью, ни с использованием локомотивного парка. Быть может, если опыт работы, и в первую очередь координации взаимодействия региональных подразделений ЗСЖД, будет использован на сети, то и локомотивное хозяйство в целом станет вызывать меньше нареканий?

Цифра дня

26641

ВАГОН УГЛЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ БЫЛ ПЕРЕВЕЗЁН ЗА 23 ДНЯ МАРТА ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ИЛИ 98% К ЗАЯВЛЕННЫМ ОБЪЁМАМ. К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА ПОГРУЗКА СОСТАВИЛА 94%. Западно-Сибирской дорогой отгружено 7463 вагона, или 83% к плану. Красноярской железной дорогой ЖКХ отгружено 11394 вагона, или 117% к заявленным объёмам.

Блиц

«Умный» поезд

В ПГУПСе провели первую конференцию «ИнтеллектТранс»



Анатолий Коротченко, директор по информатизации ПГУПСа

– Анатолий Адамович, какие вопросы обсудили участники международной научно-практической конференции «Интеллектуальные системы на транспорте»? – Интеллектуализация железных дорог рассматривается сегодня как важное направление развития отрасли. При этом должно быть обеспечено взаимодействие различных видов транспорта на единой

информационной платформе. Целью инноваций в этой области должны стать обеспечение устойчивого роста объёма работы железных дорог, повышение уровня фирменного обслуживания, безопасности и эффективности перевозок. Участники форума проанализировали имеющийся международный опыт по созданию «умных» станций и вокзалов, рассмотрели концептуальные модели и базовые компоненты интеллектуального подвижного состава, а также методы защиты информации. – Что уже удалось внедрить из подобных разработок на наших магистралях? – Недавно на Октябрьской и Южно-Уральской дорогах поезда стали ходить по энергооптимальным расписаниям, позволяющим варьировать режим ведения в зависимости от профиля пути и других факторов. Такая мера даёт возможность экономить

до 3% электроэнергии, расходуемой на тягу каждого грузового поезда. На участке Москва – Санкт-Петербург внедрена система автоматического управления «Автодиспетчер», которая в том числе облегчает вождение высокоскоростных поездов «Сапсан». На Северо-Кавказской магистрали успешно опробована система постоянного мониторинга состояния объектов инфраструктуры с помощью чувствительных сенсорных датчиков. В отрасли широко применяют спутниковые системы геонавигации GPS/Глонасс при проведении путевых ремонтных работ, управлении движением поездов и др. Эти и другие «умные» технологии значительно повышают безопасность перевозок, а также увеличивают конкурентоспособность железных дорог. БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

БЕЗОПАСНОСТЬ

Методика в суде
Арбитраж постановил, что ведомственная охрана
должна полностью компенсировать потерю груза отправителям



ФОТО: НАБЕЛ ГОРАКОВА

Не все грузоотправители честны со своей охраной

ФАС обвинила ФТП ВО ЖДТ России в навязывании своим контрагентам заведомо невыгодных условий договора. Федеральный арбитражный суд Московского округа поддержал эту позицию, отклонив два принятых ранее решения судов нижестоящих инстанций в пользу ведомственной охраны. Антимонопольное ведомство настаивало, что если охрана берёт груз под свою защиту, то она должна нести полную ответственность за его сохранность. Как пояснили в ФГП ВО ЖДТ России, методика разрабатывалась так, что в ставках договорного сбора за охрану не была предусмотрена соответствующая составляющая по компенсации этих средств. «Мы получаем груз в вагоне под пломбой и сдаём его также под пломбой, поэтому не имеем возможности проверить его содержание», – говорит заместитель директора предприятия по правовой работе Владимир Василевич. – Если в вагоне вместо никеля оказались бетонные блоки, то это говорит о недобросовестности грузоотправителя. В пути следования груза доступа к нему мы не имеем. Получается так, что мы сопровождаем груз высокой стоимости, а наши ставки сбора в целях соблюдения баланса

интересов грузоотправителей и экспедиторских организаций увеличить не можем. И денег на выплату компенсаций при стоимости одного вагона с никелем более 70 млн руб. у нас просто нет». Владимир Василевич говорит, что несколько лет назад предприятие пробовало повысить ставки за охрану, но под давлением ФАС и грузоотправителей оставило их на прежнем уровне. Ответом на это и стала разработка методики ограничения предела ответственности. В период её действия случаи недостачи охраняемых грузов уменьшились в несколько раз. По мнению ведомственной охраны, это говорит о том, что есть случаи, когда сами грузоотправители загружают в вагон или контейнер меньше груза, чем декларировали. Так, например, только в 2011 году зарегистрировано пять случаев недостачи груза «катодная медь», следовавшего транзитом с «Узбекских железных дорог» в адрес Новороссийского морского порта с общей недостачей более 12 тонн меди на сумму 36 млн руб., при этом запорно-пломбировочные устройства находились в исправном состоянии. > Окончание | 3

ПЕРЕВОЗКИ

Электрички оттаивают

Астраханцам вернут пригородные поезда на время дачного сезона

В Астраханской области возобновляется пригородное движение, прекращённое в начале этого года.

«Наши опасения, что жители Астраханского региона останутся без комфортных электропоездов из-за разногласий с региональными властями по вопросу пригородного обслуживания, к счастью, не сбылись. Планируем до конца марта подписать договор с руководством области, а с 1 апреля запустить поезда после длительного перерыва», – говорит заместитель начальника ПривЖД по корпоративному управлению и работе с органами власти Сергей Лиходаев. Проблемы начались в начале года. Правительство Астраханской области не заключило контракт с ОАО «Волгоградтранспригород», которое два года занималось перевозкой пассажиров в регионе, ссылаясь на отсутствие



ФОТО: ВЛАДИМИР ВЕГОВИЧ

В электричке на дачу ехать удобнее – рассадку не поломают

у предприятия необходимой документации. Вместо организации совместной деятельности региональные власти приняли решение о повышении с 1 января 2011 года тарифа с 12 руб. 50 коп. до 18 руб. 96 коп. за одну пассажирскую зону, рост составил 51,7%. В результате, по словам Сергея Лиходаева, пригородный железнодорожный транс-

порт стал неконкурентоспособным, так как стоимость проезда в автобусах и маршрутках осталась на уровне 10–12 руб. В свою очередь ПривЖД была вынуждена с 1 января 2011 года отменить все электрички, кроме хозяйственно-технического назначения, перевозящие работников магистрали. Переговоры двух сторон шли три месяца. Федеральная служба по тарифам включила ОАО «Волгоград-

транспригород» в реестр субъектов естественных монополий по Астраханскому региону. «До конца марта правительство установит тариф. Предположительно он составит 14 руб. за одну зону. Власти также искали средства на компенсацию выпадающих доходов. Это около 8,7 млн руб. – столько же, сколько было выделено из регионального бюджета в прошлом году. Тогда этих средств было достаточно на эксплуатацию шести пар пригородных поездов благодаря тому, что ПривЖД за счёт перекрёстного субсидирования от грузовых перевозок погашала убытки пригородных. В этом же году денег хватит лишь на запуск двух пар пригородных поездов, и то лишь на период дачного сезона», – говорит заместитель генерального директора ОАО «Волгоградтранспригород» Андрей Покровский. > Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Договор о добыче

Государственная дума ратифицировала договор о разграничении с Норвегией морских пространств в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Переговоры о разграничении экономических зон и континентального шельфа шли между Осло и Москвой около сорока лет, окончательный вариант документа был подписан в сентябре 2010 года в Мурманске. Согласно договору углеводороды, которыми богаты указанные районы, не могли добывать ни отечественные компании, ни норвежские, теперь территория добычи поделена поровну. 8 февраля 2011 года документ был ратифицирован норвежским парламентом, а 10 февраля президент Дмитрий Медведев направил его в Госдуму.

Вкладывайте знания

Правительство должно усилить работу по привлечению иностранных инвестиций и довести их объём в ближайшее время до \$60–70 млрд в год, считает премьер-министр РФ Владимир Путин. При этом глава правительства отметил, что необходимо «избавляться от неэффективных или явно избыточных процедур, создавать максимально комфортную среду для компаний, которые стремятся вкладывать свои средства, знания в нашу экономику». «Правительство уже одобрило пакет поправок к закон об иностранных инвестициях – они должны упростить работу иностранных инвесторов пищевой и медицинской промышленности в банковском секторе и сфере недропользования», – уточнил Владимир Путин.

Вернулись в лето

Россияне в последний раз перешли на летнее время – стрелки часов в 02.00 (по местному времени) были переведены на час вперёд. Процесс выхода из зимнего времени по всей стране занял несколько часов. Президент Дмитрий Медведев собирался отменить смену времени ещё в 2009 году, поскольку перевод стрелок два раза в год плохо сказывается на здоровье людей, нарушая биоритмы. По этой же причине Центр управления полётами никогда не переводил стрелки для космонавтов, кроме того, для этого потребовалось бы дважды в год перенастраивать весь вычислительный комплекс центра.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Следить за собой

ОАО «РЖД» предлагает ввести саморегулирование деятельности предприятий по производству литых деталей подвижного состава. Пока деятельность по поставкам и производству литых для грузовых вагонов не подлежит лицензированию. Введение такового могло бы заинтересовать предприятия, отвечающие за результаты ремонта собственной лицензией (правом на основную деятельность), в проведении контроля за качеством поставляемого лития.

Напомним, что начало 2011 года стало беспрецедентным по количеству изломов литых деталей грузовых вагонов на сети железных дорог ОАО «РЖД» – допущено уже 13 случаев, в том числе 12 боковых рам и одной надрессорной балки. В 10 случаях это привело к сходу подвижного состава, в двух – к крушению поезда, и только в одном обошлось без схода вагона.

Наиболее частая причина отказов рам и балок в эксплуатации – образование и развитие усталостных трещин в местах литейных дефектов.

Энергия на экспорт

Сибирские угольщики увеличивают отгрузку топлива в адрес Японии. 125 тыс. тонн угля с месторождений Кузбасса и Восточно-Бейского разреза в Хакасии будет перевезено в вагонах Первой грузовой компании в марте в целях восстановления энергообеспечения в пострадавших от землетрясения префектурах Японии. Со станций Терентьевская и Ерунаково в Кузбассе уже отгружено в адрес дальневосточных портов 40 тыс. тонн угля. Первая партия в 25 тыс. тонн отправлена из Хакасии. Дополнительно к перевозке предъявлено до конца месяца ещё 60 тыс. тонн топлива. Поставки идут преимущественно в адрес станции Ванино.

Последствия кризиса

Почти 80 млн евро убытков понесли эстонские грузоперевозчики в 2010 году. Однако по сравнению с 2009-м убытки всё же значительно сократились. Грузоперевозки транспортных предприятий Эстонии в прошлом году выросли на 8% – до 14,5 млрд ткм в основном за счёт увеличения объёма международных морских и железнодорожных перевозок на 62% и 12% соответственно. Объём перевозок по железным дорогам – 6,6 млрд, по шоссе – 6 млрд ткм, по морю и воздушным транспортом – 1,9 млрд.

Нездоровый интерес

В Тверской области в четверг вечером были задержаны два подростка, которые подкладывали камни на рельсы перед проездом поезда «Сапсан». В дежурную часть линейного ОВД на станции Тверь поступила информация, что скоростной поезд, двигавшийся из Москвы в Санкт-Петербург, переехал посторонние предметы, лежавшие на путях на перегоне Дорошиха – Лихославль. Сотрудники транспортной полиции в течение нескольких минут прибыли на место, где обнаружили двух семиклассников, которые рассматривали оставшийся на рельсах щебень. Подростки рассказали, что положили камни под колёса «Сапсана» «ради интереса».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Производство

Пути к обновлению

ОАО «РЖД» поможет заказами машиностроителям



ФОТО: ИЛИАР ГОТОВИЛАН

В ходе рабочего визита делегации ОАО «РЖД» на калужский завод «Ремпутьмаш» обсуждались проблемы дальнейшего развития концерна. Главным направлением работы в ближайшем будущем станет создание самой современной техники.

Разрабатываются долгосрочная стратегия путевого машиностроения ОАО «РЖД» и пятилетний план развития «Ремпутьмаша», инвестиции по которому составят до 70 млрд руб.

Эти вопросы обсуждались, в частности, в ходе рабочей поездки на завод специалистов ОАО «РЖД» во главе с вице-президентом компании Владимиром Воробьевым.

Как известно, ситуация в Ливии заставила приостановить поставки путевого техника для строительства железной дороги предприятия ГК «Ремпутьмаш». Как сообщил директор по связям с общественностью ГК «Ремпутьмаш» Сергей Стри-

Для выхода на полную производственную мощность заводу необходимы 6,5 млрд руб.

leckий, контракт компании с ОАО «Зарубежстройтехнология» предполагал поставку в Ливию около 12 различных моделей путевого техника. «С начала реализации ливийского контракта было отгружено и доставлено на объект 36% техники от общего объёма. На заводах остаётся 24% готовых машин и около 20% находится в стадии незавершённого производства», – отметил Сергей Стриleckий.

Ливийский контракт составлял весомую долю в объёме заказа на 2011 год, и прекращение его реализации значительно отразится как на загрузке производственных мощностей, так и на финансовом результате по итогам года.

На заводе надеются, что будут начаты новые проекты или ситуация будет с помощью ОАО «РЖД» исправлена.

По словам генерального директора ГК «Ремпутьмаш» Ев-

гения Яковлева, планируется значительное увеличение заказа для заводов компании, что позволит получить средства, необходимые для реорганизации производства.

Так, в 2011 году на приобретение путевого техника у группы «Ремпутьмаш» запланировано порядка 1,9 млрд руб., на капитальный ремонт машин и механизмов хозяйства пути по заводам группы – около 2,1 млрд руб.

Однако, как отметил Владимир Воробьев, этих средств недостаточно. Для полной загрузки мощностей заводу необходимо 6,5 млрд руб., а для обновления техники – порядка 8 млрд руб.

«Скорее всего, мы будем закупать технику в лизинг. Данный вопрос в ближайшее время будет рассматриваться инвестирующим комитетом», – сообщил Владимир Воробьев.

Альбина Булатова

Перевозки

Электрички оттаивают

>Начало | 1

Согласно будущему договору с 1 апреля одна пара будет обслуживать дачный маршрут на участке Кутум – Дельта ежедневно до 31 октября, а вторая – маршрут Кутум – Аксарайская-2 до 13 сентября.

В заказ не вошёл поезд, обслуживающий направление Астрахань-2 – Олейниково. Сегодня в качестве хозяйственно-технического он перевозит работников ПривЖД, пользуются им и жители. Состоит поезд из двух вагонов, наполняемость которых от 50 до 120 человек. В этом году ПривЖД маршрут оставила в надежде на региональный заказ.

«Но, учитывая, что железнодорожников среди пассажиров слишком мало, дорога рассматривает вопрос о его отмене. Остаются две пары, и те на время. В интересах правительства поддержать социально значимые перевозки и найти возможность для того,

чтобы эти поезда курсировали круглогодично», – говорит Андрей Покровский.

Жители Астраханского региона недовольны утерей возможности круглый год пользоваться электричками.

«В автобусе или маршрутном такси не перевезёшь скارب: коляски, чемоданы, бытовую технику. В них и без того тесно, особенно в холодное время года, когда из-за одежды пассажиры становятся вдвое объёмнее. Да к тому же автотрасса расположена далековато от большинства сёл, не то что железная дорога», – отмечает пассажирка Малика Султанова.

По словам специалистов ОАО «Волгоградтранспригород», чтобы восстановить объём пропущенных перевозок, на компенсацию выпадающих доходов необходимо около 45 млн руб. при тарифе 14 руб. за одну зону.

Инга Быкова, соб. корр. «Гудка» Астрахань

Объявление

ЗАО «НЕФТЕТРАНССЕРВИС» ПРИГЛАШАЕТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ К КОНКУРСУ ПО ВЫБОРУ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ МЕТАЛЛОЛОМА, ОБРАЗУЮЩЕГОСЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕМОНТА И РАЗДЕЛКИ ВАГОНОВ СОБСТВЕННОСТИ /АРЕНДЫ ЗАО «НЕФТЕТРАНССЕРВИС».

Требования к покупателям:

- предоставление документов согласно Перечню документов для предварительной квалификации;
 - работа на рынке по заготовке и переработке металлолома более года;
 - наличие площадок по заготовке, переработке и хранению металлолома;
 - годовая выручка по форме № 2 «Отчёт о прибылях и убытках» не менее 30 млн руб.
- Перечень документов для предварительной квалификации, а также дополнительную информацию вы можете получить по телефонам: (495) 660-46-25, +7 (910) 420-22-10. Контактное лицо – Зернин Антон Владимирович, e-mail: tender@ntsmail.ru.
- В случае положительного заключения по результатам прохождения предварительной квалификации и принятия решения о начале проведения тендеров претендентам будет направлено соответствующее уведомление с инструкциями по подготовке коммерческих предложений.

Аукцион

Извещение

О ПРОВЕДЕНИИ ОТКРЫТОГО АУКЦИОНА

ОАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» 27 апреля 2011 г. в 10.00 московского времени проводит открытый аукцион № 1 с закрытой формой подачи предложений и цене на право заключения договора купли-продажи 237 вагонов (фитинговых платформ) с разделением на 3 лота 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 (в разделе «Тендер») извещения о проведении настоящего аукциона и до 12.00 московского времени 26 апреля 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.

Начальная цена продажи вагонов составляет:

Лот № 1 – 93 вагона: 13 681 467 (тринадцать миллионов шестьсот восемьдесят одна тысяча четыреста шестьдесят семь) рублей 52 копейки, в том числе НДС в размере 2 087 003 (два миллиона восемьдесят семь тысяч три) рубля 52 копейки.

Лот № 2 – 104 вагона: 15 574 233 (пятнадцать миллионов пятьсот семьдесят четыре тысячи двести тридцать три) рубля 54 копейки, в том числе НДС в размере 2 375 730 (два миллиона триста семьдесят пять тысяч семьсот тридцать) рублей 54 копейки.

Лот № 3 – 40 вагонов: 6 620 267 (шесть миллионов шестьсот двадцать тысяч двести шестьдесят семь) рублей 28 копеек.

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.

Решение

Магистраль в тонусе

ЗАНИМАТЬСЯ СПОРТОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ МОГУТ ПОЧТИ ЗАДАРОМ

Работники нескольких станций Забайкальской магистрали озабочивались спортивными картами, позволяющими тренировать мускулы, гонять мяч, играть в боулинг или бильярд за символическую плату.

– Спортивные карты делают здоровый образ жизни легкодоступным. Если за абонемент спортсекции железнодорожнику пришлось бы отстегнуть круглую сумму, то с картой он потратит всего 20–30 руб. за одно занятие. Это сумма подоходного налога, которую вычитут из зарплаты работника, остальное компенсирует дорога, – рассказал председатель обособленного подразделения РФСО «Локомотив» ЗабЖД Владимир Зеликов.

Программа физкультурно-оздоровительной работы на сети до 2012 года составлена ещё в 2008 году. Правда, на первых порах отсутствовал чёткий механизм этой клубной схемы.

– Первопроходцами стали Северо-Кавказская и Приволжская. Среди обособленных подразделений мы включились в клубную систему третьими. Как видите, не последние, – замечает Владимир Зеликов.

На ЗабЖД с клубными картами работают с декабря 2010



ФОТО: ВАДИМ ГОРБАЧЕВ

Теперь отделить железнодорожника от спорта может разве что лень

года. Уже пользуются этой услугой работники Читинского узла, станции Карымская, обзаводятся картами в Шилке и Хилке, Свободном и в Могоче. Готовится Белогорск.

Стать обладателем карты просто. Её бесплатно может получить любой работник дороги. Надо написать заявление и с ксерокопией паспорта, служебного удостоверения и справкой с места работы получить карту в обособленном подразделении сроком на год. Далее её можно продлить.

Как пояснил Зеликов, на ЗабЖД постарались сделать карту более «честной».

– На других дорогах как только человек оформил карту на год, с него всю сумму налогов удерживают вперёд. Неважно, приходит он в спортзал или нет. Деньги не возвращают. У нас только если человек приходит на занятие и расписывается в реестре, с него удержат подоходный налог, – пояснил он.

На ЗабЖД уже распространено около 1000 карт, больше всего, конечно, в Чите.

– Железнодорожники рады. Не стесняя себя в средствах, они приходят заниматься любимыми видами спорта, просто поддерживать хорошую физическую форму, – говорит замначальника финансовой службы ЗабЖД Владимир Мороз, активный пользователь карты.

– Выбор большой: хочешь – волейбол, хочешь – футбол, хочешь – стрельба, для женщин есть курсы коррекции фигуры.

А два месяца назад спектр услуг выглядел скромнее: бильярд, тренажёрный зал, боулинг. Договора заключали

только с городскими коммерческими спортивными заведениями. Сегодня в дополнительное соглашение уже включены объекты железной дороги: стрелковый тир в Чернышевске, спортзал в Могоче и Борзе.

– Жаль только на некоторых участках магистрали не хватает спортивных сооружений. Поэтому договариваемся с муниципальными учреждениями: арендуем залы детских спортшкол или спортзалы обычных средних учебных заведений, коммерческих клубов. Строить новые залы не в наших силах. Этим должны озаботиться на более высоком уровне, – говорит Владимир Зеликов.

По его словам, хорошо уже то, что клубная система появилась на ЗабЖД и карты расходятся.

– В декабре мы оказали услуг на 81 тыс. руб., в январе – на 225 тыс., в феврале – на 300 тыс. А нам в месяц по договору надо выходить на миллион полтора, – говорит Зеликов.

– Мы, конечно, рекламируем клубные карты, как можем, просим работников дороги рассказывать о них. Но ещё есть люди, которые об этой услуге просто не знают.

Сергей Донцов, соб. корр. «Гудка» Чита

БЕЗОПАСНОСТЬ

Методика в суде

>Начало | 1

«Вскрывать и досматривать каждый вагон при погрузке мы не в состоянии, а следующие под таможенным контролем – не имеем права, поскольку это требует значительного времени и усложнит для ОАО «РЖД» технологический процесс перевозки, – говорит Владимир Василевич. – Если просто заложить потери в ставки, то они могут значительно возрасти. Страхование же для грузоотправителей будет ещё дороже, потому что оно прямо зависит от стоимости груза. Поэтому методика ограничения предела ответственности – это соломоново решение, которое в течение двух лет устраивало более 8,5 тыс. контрагентов ФГП ВО ЖДТ России, и с этой целью оно и принималось».

Федеральная антимонопольная служба комментировать ситуацию отказалась.

Тем не менее грузоотправители фактически поддержали решение суда.

Начальник бюро логистики Уральского горно-металлургического комбината Владимир Светоносов полагает, что в случае с охраной должна быть такая же ситуация, как и со страхованием. Страховщики всегда компенсируют ущерб полностью. «Стоимость тонны меди составляет около \$9 тыс., притом, что в вагон помещается больше 60 тонн, – говорит он. – В этом случае мы теряем практически всё. Повышение тарифов за услуги охраны возможно, но оно должно быть разумным и сопровождаться усилением мер контроля».

Вице-президент «Союзгрузтранса» Виктор Евпаков считает, что охрана обязательно должна принимать участие в приёмке и выгрузке груза совместно с ОАО «РЖД». «Разумеется, это повысит тарифы, поскольку процедура должна быть оплачена, но я не думаю, что повышение будет значительным, – полагает он. – Закладывать же в тариф потери нельзя, поскольку хищение – это ошибка охранников, и оплачиваться она должна из прибыли».

ОАО «РЖД» также участвовало в процессе, но не поддерживало ни одну из сторон. Однако, как сообщил «Гудку» заместитель руководителя правового департамента компании Алексей Васильев, РЖД поддерживает позицию ФАС, поскольку это будет способствовать сохранности грузов и стимулировать охранников на более качественную работу. С другой стороны, компании это практически не коснётся, поскольку согласно Уставу железных дорог перевозчик освобождается от ответственности за сохранность груза, находящегося под охраной представителей грузоотправителя, если его вина не будет доказана грузоотправителями, грузополучателями или транспортно-экспедиционными организациями. Кроме того, в РЖД не считают, что принятие участия охраны в пломбировании грузов вызовет какие-то задержки в работе.

Тем не менее, как сказали «Гудку» в ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ», предприятие не согласно с решением Арбитражного суда Московского округа и будет подавать на пересмотр дела в последнюю инстанцию – Высший арбитражный суд.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Инвестиции

Реконструкция ради скорости

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОВЫСЯТ КАЧЕСТВО РЕМОНТА ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ

На Куйбышевской дороге завершились строительно-монтажные работы в реконструируемом моторвагонном депо Безымянка.

Осталось только подключить оборудование, что сделают уже к маю.

Как рассказал начальник моторвагонного депо Безымянка Сергей Романычев, реконструкция здесь началась в 2007 году, когда производственную базу стали готовить под увеличение объёмов ремонта с учётом роста пассажиропотока и обновления моторвагонного подвижного состава.

В деповских цехах, а всего их семь, полностью заменили системы отопления, вентиляции, канализации и освещения. Полы залиты специальным двухкомпонентным кварценополненным покрытием. Для производства это важно – полиуретановый износостойкий защитный слой защищён от воздействия масла и воды, а также хорошо моется.

На окнах в цехах установлены пластиковые стеклопакеты, в каждом цехе – светодиодное освещение.

В прошлом году в депо уже внедрили поточный метод ремонта с максимальной автоматизацией и механизацией всех технологических процессов. Это, по словам Романычева, снизит трудоёмкость работ и повысит качество ремонта и техобслуживания электропоездов.

– Сейчас в депо ремонтируется 80 электросекций в объёме ТР-2 и 60 электросекций в объёме ТР-3 в год. После реконструкции будем делать на 20 электросекций больше по каждому виду ремонта.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ТИМОФЕЕВ

Отремонтированные электропоезда будут выпускать из депо Безымянка значительно быстрее, чем прежде

Это значительный прирост, – рассказал «Гудку» главный инженер депо Безымянка Валерий Зайцев.

Кроме того, за счёт поточного метода и автоматизации планируется сократить время простоя в ремонте одной секции в объёме ТР-3 с 12 суток до 9.

Для сокращения временных потерь в депо применили принципы «бережли-

вого производства». Раньше все ремонтные операции с подвижным составом проводили на одной позиции, персонал с ручным инструментом перемещался по всей площади цеха, так же – и детали. При поточном методе есть четыре позиции: разборка, сборка, диагностика и покраска кузова. На каждый вид рядом оборудуются места складирования отремонтированных или новых деталей.

Для снижения трудоёмкости в депо устанавливается новое оборудование.

К примеру, раньше вагонные тележки разбирали вручную и при помощи обычных ключей. Теперь в колёсном цехе оборудован для этого механизированный стенд. Самые сложные операции выполнят автоматы-гайковёрты.

В перспективе в депо установят новую автоматизированную систему управления технологическим процессом – АСУ ТП. На позициях ремонта установят стационарные посты – компьютер и монитор, а вся информация по каждой операции будет стекаться на сервер депо. В результате мастер цеха или слесарь-ремонтник в любой момент сможет увидеть все операции по конкретному ремонтируемому узлу или детали, что исключит повтор операций и визуальный поиск нужной детали. Для этого на каждом узле при поступлении в цех установят идентификационную метку.

В 2011 году на завершение реконструкции депо ОАО «РЖД» выделило около 160 млн руб.

Дмитрий Попов, сов. корр. «Гудка» САМАРА

Октябрьская

Локомотивы не стоят

На станции сократили потери времени



ФОТО: СЕРГЕЙ РАДИН

Локомотивная бригада проходит предрейсовый медосмотр непосредственно в помещении дома отдыха

прохождения предрейсового медосмотра и инструктажа бригаде надо было (всё-таки пешком!) дойти до места приёмки локомотива. Так бригады из Дна, Бабаева, Новгорода, Выборга, Волхова, имеющие по технологии работы отдых на станции,

Кроме того, изменилась технология оборота локомотива. Теперь, если не требуется техническое обслуживание, машина не заходит в депо, а перегоняется в пятый парк для последующей прицепки к новому поезду. Уменьшается время простоя локомотива.

Пятый парк выбран не случайно: бригада шагать до дома отдыха какие-то три минуты. Опять-таки экономия времени.

Уже по итогам первых трёх месяцев этого года сэкономлен почти 1 млн руб.

и путешествовали по территории. Отсюда значительные непроизводительные потери времени.

Теперь стало иначе: после отдыха локомотивная бригада проходит предрейсовый медосмотр непосредственно в помещении дома отдыха, а с дежурным по депо связывается по телефону.

Для реализации проекта потребовалось переоборудовать помещения, открыть и лицензировать новый пункт предрейсового медицинского осмотра, получить лицензии и сертификаты, заключить новые договоры с дорожной поликлиникой.

Опыт

Мобильный розыск

ПОРТАТИВНЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОМОГАЕТ ОБЕЗВРЕДИТЬ ОПАСНЫХ ПРЕСТУПНИКОВ

Сотрудники Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу провели оперативно-профилактическую операцию с использованием портативного (карманного) терминала «Розыск-магистраль».

Он предназначен для мгновенного доступа сотрудников правоохранительных органов к базам данных федерального и регионального уровней о разыскиваемых преступниках и пропавших без вести.

Сотрудники МВД в течение нескольких суток обследовали парки отстоя подвижного состава, аэропорты, железнодорожные вокзалы, станции и поезды, где проверяли с помощью нового прибора документы у вызывавших подозрение граждан. Благодаря данному устройству в общей сложности в ходе операции они выявили и задержали 76 человек, находящихся в федеральном розыске, и 35 – в местном.

Например, в поезде Москва – Нижневартовск транспортные полицейские оперативно опознали гражданина, подозреваемого в организации наркопритонов в Башкирии и других регионах. А в скором поезде Санкт-Петербург – Adler они



ФОТО: АНДРЕЙ СЕРГАНОВ

С помощью портативного (карманного) терминала «Розыск-магистраль» полицейские оперативно обнаружат скрывающихся от закона граждан

задержали вора-рецидивиста, совершившего целый ряд краж в населённых пунктах Краснодарского края и в курортной зоне города Сочи.

На железнодорожной станции аэропорта Шереметьево с помощью портативного терминала удалось поймать опасного преступника, находящегося в федеральном розыске за контрабанду различных наркотических средств. В другом столичном аэропорту – Внуково – полицейские выявили мужчину, разыскиваемого ГУВД Свердловской области по подозрению в мошенничестве.

Соседи

Экспедиторов позвали

БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (БЖД) ВЫСТУПИЛА С ИНИЦИАТИВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ БЕЛОРУССКОЙ АССОЦИАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ И ПЕРЕВОЗЧИКОВ. НО ВЕРЯТ В НЕЁ НЕ ВСЕ.

Как рассказал «Гудку» начальник службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности БЖД Александр Станкевич, организация должна помочь взаимодействию с транспортно-экспедиционными организациями, создать условия по привлечению грузопотоков на железные дороги. Согласно официальному заявлению дороги в круг задач членов ассоциации войдут подготовленные предложения в законодательные и иные правовые акты, регулирующие транспортно-экспедиционное обслуживание.

«Создание единого экономического пространства (ЕЭП) между Белоруссией, Россией и Казахстаном, несомненно, активизирует рост объёмов грузоперевозок. Мы рассчитываем, что ассоциация сыграет в этом важную роль», – подчеркнул Александр Станкевич.

Как сообщили «Гудку» в пресс-центре БЖД, ассоциация будет некоммерческой организацией.

По мнению генерального директора международной логистической компании Apply Logistic Дмитрия Черноморца, задуманная Белорусской железной дорогой ассоциация станет не более чем её бюрократическим механизмом.

«Почти все ныне существующие в республике транспортные ассоциации на практике не работают. Та же БАМЭ (Белорусская ассоциация международных экспедиторов) – абсолютно мёртвая организация, которая не приносит никакой пользы участникам рынка, – считает эксперт. – Как и другие, новую ассоциацию нужно будет поддерживать, а у БЖД такой возможности пока нет.

Сильно сомневаюсь, что она сможет как-то способствовать развитию транспортно-логистического рынка. Среди частных экспедиторов к сотрудничеству с БЖД и так нет большой очереди, так как оно зачастую приводит к проблемам, в частности к расходам из-за опоздания контейнеров. А если членство в ассоциации потребует взносов, это тем более отпугнёт игроков рынка».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Таможенный союз

Все флаги в гости к нам

В Россию может попасть несертифицированная продукция

Через три месяца – 1 июля вступает в силу соглашение о едином таможенном пространстве между Россией, Казахстаном и Белоруссией. Эксперты и участники рынка оценивают перспективы работы предприятий отечественного железнодорожного машиностроения, в частности и всей отрасли в целом, в новых условиях по-разному.

Как отмечает старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, в соответствии с Соглашением о единых принципах и правилах технического регулирования с 1 июля таможенный контроль переносится на внешние границы государств – членов Таможенного союза.

«Согласно принятым решениям Комиссии Таможенного союза, ввоз продукции в Россию возможен с контролем на внешних границах союза, то есть на таможенных постах Казахстана и Белоруссии без дополнительного контроля на нашей границе. Допуск в общее таможенное пространство продукции осуществляется только при наличии документа о соответствии. Различие только в том, что этот сертификат или декларация могут быть оформлены аккредитованными в национальных системах органами оценки соответствия. Документ о прохождении сертификации должен быть, но им после вступления соглашения в силу может стать, например, сертификат, выданный после 1 июля 2011 года аккредитованным на эту продукцию органом Белоруссии или Казахстана, а не только России», – подчеркнул Валентин Гапанович.

По его словам, до 1 июля необходимо ввести единый перечень продукции железнодорожного назначения с указанием нормативных документов, содержащих требования безопасности. «Сегодня предлагается простое признание результатов национальной аккредитации, а это в нашей отрасли приведёт к явному дисбалансу. Необходимо выработать и утвердить одинаковые требования к организациям, экспертам и самой процедуре аккредитации», – считает старший вице-президент ОАО «РЖД».

Представители компаний – производителей железнодорожной техники пока не видят особой угрозы усиления конкуренции на отечественном рынке.

Как рассказал нашей газете заместитель исполнительного директора НП производителей и пользователей подвижного железнодорожного состава «Объединение вагоностроителей» Валерий Покусаев, по его мнению, говорить о принципиальном изменении соотношения сил на рынке после 1 июля пока что рано.

«Если говорить о железнодорожной технике, то в первое время думаю мало что изменится. Ведь белорусские предприятия работают только для удовлетворения внутренних потребностей своей страны, а производство новой техники в Казахстане ещё только набирает обороты. Конечно, можно много говорить о перспективе проникновения тех же китайских вагонов на отечественный рынок, но сейчас в этом отношении пока ещё ничего не ясно. К тому же хорошо известно, что в Казахстане стремятся развивать именно своё производство. Поэтому думаю, что Казахстан транзитным пунктом для китайского экспорта не станет», – считает Валерий Покусаев.

По мнению первого заместителя генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг» Анатолия Мещерякова, вступление России в Таможенный союз полностью соответствует современным тенденциям. «Открытие границ для иностранной продукции неизбежное явление.



Широкая колея остаётся лакомым куском рынка мирового железнодорожного машиностроения

Даже сейчас в сущности особых препятствий нет. После вступления в Таможенный союз действительно возможности для проникновения на отечественный рынок иностранной, в частности китайской, продукции увеличатся, но, во-первых, и у наших производителей будет больше возможностей для расширения своего присутствия на потенциально очень привлекательном рынке Казахстана, а во-вторых, конкурировать следует не за счёт искусственных барьеров, а за счёт высоких технологий,

вагонов. Принимая во внимание все эти объективные факты, я убеждён, что в сегменте рынка пассажирского вагоностроения с вступлением России в единое таможенное пространство ничего принципиально не изменится», – заметил Александр Василенко.

Тем не менее далеко не все специалисты оценивают вступление в Таможенный союз позитивно с точки зрения развития отрасли.

Как заявил «Гудку» на условиях анонимности сотрудник одного научно-исследовательского института, работа по новым правилам способна подорвать основы безопасности движения на железнодорожном транспорте.

До 1 июля необходимо ввести единый перечень продукции железнодорожного назначения

поэтому усиление внешней конкуренции будет хорошим стимулом для наших производителей», – говорит Анатолий Мещеряков.

Генеральный директор ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (входит в ТМХ) Александр Василенко также не считает вступление в единое таможенное пространство существенной проблемой. «По каждому сегменту рынка надо говорить отдельно. Скажем, в том направлении, в котором работает наш завод – производстве современных пассажирских вагонов, – усиления конкуренции опасаться не стоит. ТВЗ разрабатывает совместно с ведущим европейским производителем «Сименс» принципиально новые вагоны, аналогичных в том же Китае сейчас нет. Кстати, можно вспомнить, что у железных дорог Казахстана есть не слишком удачный опыт сотрудничества с производителями китайских пассажирских

«Вступление в Таможенный союз означает то, что любая техника, сертифицированная в том же Казахстане, сможет беспрепятственно проникать на сеть ОАО «РЖД». Но у наших казахстанских коллег, при всём к ним уважении, нет современной базы для проведения испытаний. Если в России вся техника проходит целый ряд сертификационных испытаний на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа, то процедуру сертификации в Казахстане никак нельзя назвать соответствующей современным стандартам – у них для этого просто нет необходимой базы», – считает эксперт.

По его мнению, необходимо создание единого органа сертификации на основе российской базы, без его решения ни один образец новой техники не должен выходить на ставшую общей колею.

Марьяна Балашкина

Тенденция

Изобретать по-новому

Необходимо менять подход к рационализаторской деятельности



В прошлом году на Свердловской магистрали внедрили около 3,5 тыс. рационализаторских предложений с экономическим эффектом 18 млн руб. Темпы технического творчества снизились: в 2009-м было внедрено более 5,5 тыс. рацпредложений.

«На дороге работают сильные специалисты. Однако в 2010 году у нас ухудшились показатели по рацпредложениям во всех хозяйствах и подразделениях – от 7 до 73%. Даже традиционные лидеры в техническом творчестве – служба автоматики и телемеханики и служба электрификации и электроснабжения – сработали хуже, чем в 2009-м», – констатирует первый заместитель начальника службы технической политики СВЖД Сергей Танкеев.

Железнодорожники объясняют отсутствие свежих идей и разработок структурными изменениями, происходящими в компании. Например, служба локомотивного хозяйства в прошлом году «потеряла» ремонтный комплекс – дирекция по ремонту тягового подвижного состава стала отдельной структурой. А именно ремонтники делали 90% рацпредложений.

Служба пути в прошлом году тоже лишилась большей части своих Кулибиных – в ходе оптимизации кадрового состава на другие должности перевели многих технологов пути, которые занимались подготовкой рацпредложений.

Кроме того, представители практически всех служб и хозяйств жалуются на недостаточное финансирование технического творчества.

Правда, последняя проблема, по мнению Сергея Танкеева,

До 90% всех рацпредложений делали ремонтники

решается своевременным и более точным расчётом сметы на такие расходы. «Всё это можно обсудить, пересмотреть смету, кроме того, действительно серьёзные и интересные рацпредложения можно вынести на рассмотрение главному инженеру дороги. И вопрос о вознаграждении автора будет решаться в индивидуальном порядке», – объясняет он.

Специалисты службы техники видят выход из сложившейся ситуации в более чётком планировании рационализаторской деятельности и контроле за ней. «Это процесс управляемый, – уверена начальник отдела службы технической политики СВЖД Елена Банных, – у нас уже есть опыт составления тематического плана, учитывающего все проблемные места, которые ждут рацпредложений. На решение таких вопросов нацеливалось внимание рационализаторов».

Однако, по мнению главного инженера СВЖД Игоря Набойченко, одним планированием здесь не обойтись.

«Считаю, что эта схема в новых условиях будет неэффективна. Зачем мы будем давать какие-то задания вагоноремонтному депо, которое завтра превратится в дочернее предприятие? Сегодня нужно по-новому выстраивать схемы взаимодействия для более продуктивной работы рационализаторов», – считает он.

По словам главного инженера, пока готовых рецептов по выстраиванию плановой работы с рационализаторами нет.

Вера Морозова, сов. корр. «Гудка» Екатеринбург

Ситуация

Японии закинут кабель

Землетрясение заставило энергетиков пересмотреть планы

Для экспорта электроэнергии из Хабаровского края через Сахалин в Японию необходимо развивать железнодорожную инфраструктуру.

Предложение о прокладке к острову Хоккайдо подводного кабеля, по которому можно передавать электроэнергию, было рассмотрено в Южно-Сахалинске на совещании по вопросам развития топливно-энергетического комплекса Дальнего Востока под председательством премьера Владимира Путина.

Как пояснил на итоговой пресс-конференции в Хабаровске дальневосточный полпред Виктор Ишаев, после землетрясений в Японии возник дефицит электроэнергии. «В России атомная энергетика занимает 18%, во Франции – 80%, в Японии она тоже занимает серьёзную нишу, и вывод части её из строя потребует привлечения электроэнергии извне. Вот здесь можно помочь японской стороне и получить развитие самим», – сказал он.

Проект создания энергомоста предполагает строительство мощной угольной ТЭС в Советской Гавани (Хабаровский край). Её проектная мощность – 1 тыс. МВт. Топливо будет поступать с Ургальского место-



рождения, разрабатываемого Сибирской угольной энергетической компанией (СУЭК). Ещё одна подобная ТЭС должна появиться в Сахалинской области.

По словам Виктора Ишаева, проект переброски электроэнергии с Сахалина давний, но ранее он не предусматривал использование новых генерирующих мощностей в Хабаровском крае.

Последние два года ОАО «РАО «Энергетические системы Востока» вынашивало планы о создании в Совгавани работающей

исключительно на внутреннего потребителя ТЭЦ мощностью 120 МВт. Планировалось, что станция придёт на смену Майской ГРЭС, чьё оборудование морально устарело. Также ТЭЦ должна была обеспечить возрастающие потребности новых предприятий в связи с организацией в Совгавани особой портовой экономической зоны. Но, судя по всему, природные катаклизмы в Японии и проблемы в энергетике страны внесли изменения в планы российских энергетиков.

Тепловые электростанции не могут работать без топлива

В целом, уточнил Виктор Ишаев, по оценкам экспертов, проект переброски электроэнергии из Хабаровского края и с Сахалина в Японию оценивается в 186 млрд руб.

Вместе с тем необходимо решить вопрос развития железнодорожных подходов к генерирующим станциям.

В прошлом году однопутный и неэлектрифицированный участок Комсомольск – Ванино

– Совгавань вышел на пределы своих пропускных способностей и уже не обеспечивает в полной мере запросы грузоотправителей. Как отмечают в Дальневосточном ТЦФТО, ежемесячно в адрес вышедшего на проектную мощность терминала СУЭК близ Ванино поступает порядка 450 тыс. тонн угля, тогда как угольщики каждый месяц хотели бы отправлять 800 тыс. – 1 млн тонн.

Освоить эти и другие перспективные объёмы позволит

открытие нового Кузнецовского тоннеля, благодаря которому на данном направлении будет поднят вес грузовых поездов до 5600 тонн.

Как сообщил начальник ДВЖД Михаил Заиченко, руководство СУЭК обратилось в ОАО «РЖД» с просьбой ускорить работы по данному объекту. Этот вопрос рассматривается сейчас и в Минтрансе.

Однако если сдача тоннеля увеличит грузоперевозки в адрес морских терминалов в Ванино, то по соседнему порту ситуация сложнее. Программой реконструкции линии, ведущей к Ванино-Совгаванскому узлу, пока не предусмотрено усиление сложного по плану и профилю участка дороги от Ванино и Токи до Совгавани. Его провозная способность сейчас не превышает 1,2 млн тонн грузов в год. Хотя сегодня возможностей участка вполне хватает для обеспечения существующего грузопотока, несравнимого с Ванинским портом.

Энергетики ранее определились с площадкой под строительство ТЭС в Советской Гавани (она будет расположена рядом с перегонном Десна – Совгавань) и обратились к железнодорожникам за выдачей технических условий для строительства и

примыкания подъездных путей. По словам главного инженера Дальневосточной дирекции управления движением Геннадия Матинина, сейчас идёт проработка ТУ, в них и будут предусмотрены необходимые меры по реконструкции участка.

«Для нас эта площадка неудобна. Там уклоны до 24-тысячных, и мы не сможем провести поезда в 5600 тонн с используемой сегодня тягой. Придётся по Совгавани делить составы, – говорит Геннадий Матинин. – В свою очередь мы с институтом Дальгипротранс предлагали на выбор другие площадки, но получили отказ».

Другая проблема заключается в том, что энергетики не откорректировали свои планы по потребностям топлива. Заявленный дороге ежегодный объём потребления станции – 480 тыс. тонн угля. Исходя из этой цифры и проводится сейчас проработка технических условий. Но такого объёма явно недостаточно для ТЭС, которая собирается экспортировать в Японию электроэнергию. Для сравнения: Владивостокская ТЭЦ-2 ежегодно использует около 2 млн тонн угля, а её мощность вдвое меньше.

Павел Усов, сов. корр. «Гудка» Хабаровск

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Дирекция железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» начала свою деятельность с 1 апреля 2008 года в качестве филиала компании. За эти годы ДЖВ удалось многое, но остаётся ряд проблем, которые предстоит решить.

Стратегия

Супермаркет на платформе

ПАССАЖИРАМ ПРЕДЛАГАЮТ ТОЛЬКО ЛУЧШЕЕ



ФОТО: ПАВЕЛ ТОРЖАНТОВ

РАЗВИТИЕ КОММЕРЧЕСКОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОКЗАЛОВ ПОЗВОЛЯЕТ СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИТЬ ИХ КОММЕРЧЕСКИЙ И ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ, В ТОМ ЧИСЛЕ СОЗДАТЬ ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ.

С 2009 года дирекция привлекает сетевых операторов с расчётом на то, что имеющийся у них опыт и наработанные стандарты позволят сделать услуги для пассажиров доступнее и качественнее, а также изменить в лучшую сторону их формат. Введение новых услуг проводится исключительно после анализа их потенциальной востребованности среди пассажиров и построения детальной финансовой модели. Таким образом, все нововведения в сфере обслуживания пассажиров на вокзалах являются, конечно же, экономически обоснованными. Однако мы не забываем и о социальной направленности наших проектов. На сегодняшний день по итогам открытых торгов привлечены сетевые операторы в основные сегменты потребительского рынка. В результате на вокзалах дирекции установлено 480 вендинговых аппаратов, 340 платёжных терминалов, открыто 5 сетевых аптек, 15 магазинов-кондитерских, 75 точек печатной продукции. В течение 2011 года количество указанных объектов возрастёт более чем в 2,5 раза. Также новыми партнёрами, которые были определены в начале текущего года, будут открыты первые мини- и супермаркеты, салоны сотовой связи. Кроме того, на сети появятся сетевые предприятия общественного питания, в частности новый для вокзалов, но имеющий широкое распространение в общественно-деловых и торговых центрах формат «фуд-корт» – размещение на одной площадке с единым посадочным залом нескольких ресторанов быстрого питания с доступными ценами.

В первом полугодии будут проведены аукционы по выбору партнёров в новых сегментах, таких как цветы, автоматизированная доставка почтовых сообщений, кинотеатры.

В итоге вокзалы превращаются из привычных транспортных узлов в объекты социально-культурного досуга. Что особо актуально в небольших региональных городах.

Ещё одна группа сетевых проектов – транспортные. С 2009 года в Москве реализуются два проекта – «РЖД-такси» и «РЖД-трансфер». В настоящий момент услуги официального такси под брендом РЖД организованы на всех московских вокзалах, а также для пассажиров поездов «Сапсан», прибывающих в Москву, Нижний Новгород и Санкт-Петербург. За прошлый год услугами «РЖД-такси» воспользовались более 20 тыс. пассажиров. В этом году услуга будет организована ещё на 40 вокзалах. С 2009 года для удобства пассажиров в Москве действует услуга «РЖД-трансфер». На вокзалах пассажиры могут приобрести билеты на междугородние автобусы, отправляемые с городских автовокзалов, и воспользоваться бесплатными трансферными автобусами, которые доставят их от железнодорожных вокзалов до автовокзалов. В текущем году этот сервис начал предоставляться и на региональных вокзалах. К организации междугородних автобусных перевозок привлекаются только те перевозчики, чья деятельность и организация работы полностью соответствуют действующему законодательству. Сейчас определено порядка 45 таких компаний. Услуга «РЖД-трансфер» уже действует на вокзалах Смоленска, Липецка, Воронежа, до конца года начнёт действовать в Брянске, Волгодонске, Сальске, Челябинске, Оренбурге и Ярославле.

Андрей Степнов,
начальник службы маркетинга ДЖВ

Сергей Абрамов,
начальник
Дирекции
железнодорожных
вокзалов
ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ УСОВ

Об итогах работы Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» за первые три года её существования «Гудку» рассказал Сергей Абрамов.

– Сергей Борисович, насколько успешно реализовываются цели и задачи, поставленные перед ДЖВ в начале её деятельности как самостоятельного филиала ОАО «РЖД»?

– Изначально были определены четыре основных приоритета – обеспечение безопасности на её объектах, формирование технологической надёжности инфраструктуры, предоставление качественных продуктов и услуг пассажирам и экономическая эффективность хозяйства.

Вопрос обеспечения безопасности – один из самых актуальных. В ДЖВ разработана и реализуется комплексная программа по обеспечению безопасности, которой отданы основные приоритеты во всех инвестиционных проектах.

Помимо того что в течение нескольких лет вопросом повышения безопасности системно занимается ОАО «РЖД», теперь в этом вопросе оказывает серьёзное содействие государство.

В этом году, помимо решения поставленных им перед ДЖВ задач, мы планируем обеспечить техническую безопасность на крупнейших вокзалах страны. Для этого с учётом современных технических решений создаётся система, которая позволит собственным службам безопасности дирекции, сотрудникам МВД и других правоохранительных структур оперативно реагировать на любые нестандартные ситуации. Подобные решения есть на Западе, мы внимательно ознакомились с этим опытом, и, надеюсь, наши проекты будут как минимум не хуже, а, может, лучше, чем те, которые есть в Израиле, США, Германии и других странах.

– Есть ли реальные результаты?

– За время существования дирекции удалось навести на вокзалах элементарный порядок, общее число правонарушений сократилось на 30%, тяжких и особо тяжких – на 70%.

ДЖВ тесно работает с органами власти всех уровней в столице и регионах для того, чтобы в первую очередь навести на привокзальных площадях элементарный порядок, обеспечить комфортное пребывание на них пассажиров, удобный подъезд. И это получается в первую очередь там, где нас поддерживают органы власти.

ДЖВ на вокзалах предлагает более 30 видов услуг

– В былые времена криминал на вокзалах довольно тесно соприкасался с торговой деятельностью...

– За прошедшие три года мы навели порядок с арендными отношениями на большей части вокзалов, где существовала, так скажем, неразбериха. Сейчас этой проблемы нет, между сторонами – прозрачные отношения, и в принципе любой желающий может участвовать в открытых конкурсных процедурах, чтобы работать на инфраструктуре ДЖВ. Ещё год-два назад в это мало кто верил, но сейчас многие приходят и видят, что абсолютно реально вести бизнес на вокзале, если арендатор предлагает качественную услугу и выполняет требования ОАО «РЖД».

– Можно ли говорить о повышении качества услуг, предлагаемых пассажирам на вокзалах?

– Сегодня ДЖВ на своей сети предлагает более 30 видов услуг. Многие из того, что вводятся впервые, заимствовано в европейских странах. И это позволяет не только предложить пассажирам современный качественный сервис, но и внедрить современный технологический уровень, который подчёркивает то, что ДЖВ на сегодняшний день является одним из лидеров в инновационной экономике.

– Как развиваются сетевые проекты?

– Услуги, предлагаемые по единому стандарту для всей сети – питание, аптеки, сани-

тарные комнаты, гостиницы, – развиваются довольно быстро.

Безусловно, есть и ряд проблем – сегменты, процесс развития которых происходит чуть тяжелее остальных. Но это опять же связано тем, что никто никогда не рассматривал нашу инфраструктуру как элемент сети, которая может предложить достойный сервис независимо от того, где географически находится вокзал.

Задача, которую поставила перед собой ДЖВ, – предложить качественную и доступную по цене услугу в любом регионе РФ. Она сложная, поскольку и страна большая, и не так много ещё людей, способных наладить

– Как сегодня продвигается процесс реновации вокзалов?

– На сегодняшний день она идёт на всех крупнейших вокзалах Московского железнодорожного узла. 54 проекта находятся в стадии активной реконструкции. Вскоре будет запущен ещё 21 проект, и около 14 находятся в стадии подготовки.

В целом будет реконструировано 112 вокзалов от Владивостока до Калининграда.

– А каковы внутренние резервы ДЖВ для решения столь масштабных задач?

– Важнейший элемент – это наши кадры, развитие которых мы выделили в отдельный проект, и он действует на протяжении всего времени

Задача ДЖВ – предложить качественную и доступную по цене услугу в любом регионе РФ

этот процесс адекватно нашим ожиданиям. Однако мы, по сути, уже формируем точки экономического развития в каждом конкретном муниципальном образовании, на территории которого расположен вокзал.

Так, уже подписано 22 соглашения, в соответствии с которыми региональные и муниципальные власти берут на себя обязательства не только создать максимально комфортную среду для проведения модернизации, но и выделить определённое финансирование на подготовку проектов. Сегодня мы рассматриваем любой транспортный узел как инвестиционный проект.

существования дирекции. Он включает в себя многоуровневую систему подготовки, повышения квалификации, отбора и продвижения лучших сотрудников. Уже есть несколько сотен молодых специалистов, которые активно начинают участвовать в решении задач дирекции на руководящих должностях. Это тот основной ресурс, который, как мы надеемся, даст ощутимые плоды, – молодые люди, которые имеют определённые навыки, опыт и желание реализовать задачи, которые поставила ДЖВ перед собой и перед компанией, качественно и в короткий период времени.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Тенденции

Порядок во всём

ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ВОКЗАЛАХ ПОМОГАЕТ ГОСУДАРСТВО



ФОТО: ПАВЕЛ ТОРЖАНТОВ

Фестивали

Площадка для творчества

АРТПРОЕКТ «ЗАЛ ОЖИДАНИЯ» НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ



ФОТО: ПАВЕЛ ТОРЖАНТОВ

Ещё несколько лет назад невозможно было представить проведение на вокзале театральных постановок. Но недавно в рамках театрального фестиваля «Золотая маска» один из польских театров показал на Киевском вокзале столицы «Железнодорожную оперу».

В мае прошлого года в рамках другого фестиваля – «Черешневый лес» – на Казанском вокзале Москвы знаменитый французский кутюрье Жан-Поль Готье провёл показ мод. На этом же вокзале в прошлом году открылась картинная галерея народного художника России Дмитрия Белякина.

Фото и художественные выставки, тематические вечера, благотворительные мероприятия для детей-сирот как в столице, так и в регионах – всё это новое, но стремительно развивающееся направление деятельности ДЖВ: артпроект «Зал ожидания».

Спустя 173 года вокзалы возвращают себе звание очагов культуры

– Мы надеемся, что создание творческого пространства поможет изменить отношение к вокзалу не только как к месту обслуживания пассажиров, но как к полноценной культурной площадке, вокруг которой формируется позитивная социальная среда, – говорит начальник отдела внешних связей ДЖВ Мария Карелина.

На вокзалы с удовольствием приходят даже звёзды мировой величины.

Так, в мае на Киевском состоится концерт оркестра «Виртуозы Москвы» под управлением Владимира Спивакова.

Проводятся и мероприятия, посвящённые истории отрасли: в этом году, например, ДЖВ намерена провести выставку антикварных открыток, посвящённых железнодорожной тематике.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Образование

Редкие кадры

КОМПАНИИ НЕ ХВАТАЕТ БАЗЫ ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОКЗАЛЬНЫМИ КОМПЛЕКСАМИ

Поставив задачу сформировать штат грамотных сотрудников, способных привести российские вокзалы в соответствие с современными мировыми стандартами технологий и сервиса, в ДЖВ столкнулись с проблемой отсутствия в нашей стране базы для профильной подготовки таких специалистов.

Как рассказал «Гудку» начальник службы управления персоналом Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Андрей Остапенко, раньше в вузах железнодорожного транспорта вообще не готовили специалистов по управлению вокзальными комплексами. По инициативе ДЖВ, при поддержке департамента управления персоналом ОАО «РЖД» на базе МИИТа с 2009 года формируются из студентов-пятикурсников авторские классы по программе «Управление вокзальными комплексами».

Пусть выпускников пока немного – завершили обучение 11 человек, учатся ещё 9, но вчерашние студенты быстро двигаются по карьерной лестнице. Так, например, один из них почти сразу после получения диплома стал начальником



ФОТО: ПАВЕЛ ТОРЖАНТОВ

вокзала Галич на Северной железной дороге. Остальные тоже очень быстро пришли на должности руководителей, и отзывы о них хорошие. Правда, «расслабиться» у них тоже не получится – в качестве наставников за ними закреплены лично начальники региональных подразделений ДЖВ.

Также в дирекции ведётся постоянная работа по выявлению работников с высоким управленческим потенциалом с целью их дальнейшего обучения и формирования надёжного кадрового резерва. С 2008 года на базе МИИТа самые перспективные работники обучаются современным технологиям управления ресурсами вокзалов. За период

с 2008 по 2010 год новую «школу» прошли 263 руководителя (часть из них получила дипломы мини-МВА), 90 лучших выпускников побывали на стажировке на крупнейших вокзалах Германии и Франции.

Сегодня 130 сотрудников, прошедших обучение, зачислены в перспективный кадровый резерв руководящих кадров дирекции. Ряд из них уже переведён на должности с более высокой степенью ответственности.

«Сегодня дирекция находится на этапе становления в качестве бизнес-дивизиона ОАО «РЖД», решающего задачу вывести управление вокзальным комплексом на качественно новый уровень эффективности. В этой ситуации огромное значение имеет профессионализм сотрудников, их способность к освоению новых знаний, технологий, восприятию корпоративной культуры, ключевыми ценностями которой становятся бизнес-эффективность, клиентоориентированность и обеспечение высокого качества работы по всем направлениям деятельности ДЖВ», – отметил Андрей Остапенко.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

ФЕЛЬЕТОН

О пользе воздержания



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий, да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

За добросовестное отношение к поступающим сигналам на «телефон доверия» «Гудка» Григория Фёдоровича из внештатных дежурных перевели во внештатные обозреватели сообщений, поступающих на этот телефон.

Григорий Фёдорович взялся за дело с удвоенной энергией.

– Здравствуйте, я вас беспокою со станции Агрыз Горьковской железной дороги, – представлялась очередная звонившая. – Я не хотела бы называть свою фамилию...

– Ничего, – согласился Григорий Фёдорович, – чтобы вам было удобно, я тоже свою называть не буду.

– Дело в том, – вводила звонившая Григория Фёдоровича в курс событий, – что слесари... (она назвала фамилии слесарей, которые Григорий Фёдорович, чтобы все были в равном положении, деликатно пропустил мимо ушей) появились на рабочем месте в состоянии сильного алкогольного опьянения...

– Кошмар! – возмутился Григорий Фёдорович. – На рабочем месте! В нетрезвом виде! А ещё слесари! Гнать таких нужно в шею!

– Несмотря на то что их состояние опьянения было зафиксировано фельдшером, – продолжалось на том конце провода описание чрезвычайной ситуации на станции Агрыз, – уволены слесари не были...

– Даже не знаю, что сказать, – в беспомощности развёл руками Григорий Фёдорович, – как такое могло произойти?!

– А почему-то моего мужа, – продолжала звонившая, – который тоже работал в этом цехе, уволили...

– Его-то за что? – поинтересовался Григорий Фёдорович.

– Несмотря на то что доля алкоголя, обнаруженная у него в крови, была гораздо меньше, чем у неуволненных... – слышалась в телефонной трубке недоумение. – Почему такая несправедливость? Прошу разобраться.

– Точно, конечно, не знаю, – сознался Григорий Фёдорович. – Могу только предположить, что отношение у руководства к выпивающим в рабочее время на станции Агрыз со временем меняется. Видимо, оно становится более терпимым к пьянству.

Может быть, если бы ваш муж выпил сейчас, его не уволили бы. Наверное, ему просто не повезло, – как мог, утешал

Григорий Фёдорович обиженную жену уволенного, – нужно было ему сейчас выпить, а не тогда...

Касался пьянства и следующий звонок на «телефон доверия»:

– Я звоню вот по какому вопросу. Помощник машиниста локомотивного депо Зима ТЧЭ-3 Владимир Николаевич... (фамилию его Григорий Фёдорович посчитал возможным не упоминать), проживая в профилактории «Солнечный», находился в неадекватном состоянии. Набросился на администратора. Жалоба на его поведение была направлена по месту его работы. Но никаких мер к нему принято не было.

Григорий Фёдорович обратился к непосредственным начальникам невыдержанного помощника машиниста, чтобы узнать, что же это за чрезмерная терпимость по отношению к пьяным дебоширам, и получил полный перечень мер по отношению к провинившемуся. Один из руководителей сообщил, что по результатам разбора поведения помощника машиниста были приняты следующие меры:

«За нарушение правил проживания в общежитии помощник машиниста В.Н. был предупреждён. Данный случай проработан на планерном совещании с работниками локомотивных бригад. Помощник машиниста В.Н. направлен на расширенное психологическое тестирование...»

– На психиатрическое тестирование его нужно было направлять, а не на психологическое. И не после того, как он на людей стал бросаться, а ещё до приёма на работу, – эмоционально отвлёкся Григорий Фёдорович от перечня принятых мер и снова вернулся к его чтению.

«При поступлении решения суда, согласно поданных заявлений о выплате материального и морального ущерба, будут удержаны денежные средства».

И в заключение списка мер приводилась самая суровая:

«По выходе из очередного отпуска назначить В.Н. внеочередные экзамены по должностным инструкциям, по результатам сдачи экзаменов определить соответствие занимаемой должности».

– Какое у нас всё-таки разнообразие подходов к пьющим сотрудникам, – заметил Григорий Фёдорович, – кого-то сразу увольняют, а кому-то экзамены назначают.

Благодарность

Доверьтесь мастеру

У хорошего зубного врача и лечиться не страшно

Как часто нам, пожилым людям, приходится обращаться к докторам. То окулист нужен, то кардиолог, сегодня плечо болит, завтра зуб занает. Вот и идём к ним, нашим добрым айболитам.

В городе Абакане железнодорожная больница для нас, пенсионеров и ветеранов железной дороги, всегда была местом, где помогут и исцелят. Здесь работают мастера своего дела, готовые в любую минуту прийти на помощь своим подопечным.

Особую благодарность хотим выразить нашему стоматолог-ортопеду Александру Николаевичу Мальцеву. Придя к нему на приём в первый раз, сразу понимаешь, что это чуткий и добрый человек, что ему можно полностью довериться!

Александр Николаевич окончил медицинский ещё в 60-х, учился в Кемерове. А в Абакане

работает практически всю свою сознательную жизнь. И ведь как хорошо работает! Награждён за свой труд многими наградами. Имеет благодарности от Министерства путей сообщения. При этом всегда стремится повысить свой профессиональный уровень.

Про себя он много не говорит, зато за него говорят его пациенты. Каждый, кто обращался к нему за помощью, не раз впоследствии вспомнит Мальцева добрым словом. Он – настоящий профессионал.

Хотим ещё раз выразить огромную благодарность доктору Мальцеву за труд, доброе отношение к больным, интеллигентность, терпение и золотые руки мастера. С уважением,

Нина и Александр
Ананьины
Абакан
Хакасия

Специалист

Вечный ученик

Радик Фаттахов стремится не отставать от времени

Осмотрщик-ремонтник эксплуатационного вагонного депо Дёма Радик Фаттахов – человек с обычной биографией потомственного железнодорожника. Но при этом и необычный: он художник-оформитель, редактор стенгазеты, уполномоченный по охране труда, общественный инспектор по безопасности движения, профорг, наставник и – вечный ученик.

По собственному признанию Радика Фаттахова, без учёбы обойтись сегодня – в период реформ – нельзя никак. Всё меняется в жизни и в отрасли, поэтому надо успевать выучить изменения в материально-технической базе, теории, инструкциях и правилах осмотра вагона. Да и просто быть только осмотрщиком, по мнению Фаттахова, уже недостаточно. Он работает на пункте технического осмотра станции Уфа смешанного депо, и осматривать приходится как грузовые, так и пассажирские вагоны. Как человек увлечённый и преданный железнодорожному ремеслу, освоил целый ряд смежных специальностей, необходимых при отцепочном ремонте вагонов: стропальщика, крановщика, оператора дефектоскопии.

На дорогу Радик Фаттахов пришёл в 1975 году. Учился в железнодорожном техникуме в Уфе, потом ушёл в армию. Служил в Железнодорожных войсках дежурным по станции на знаменитом Байконуре в 60 м от стартовой площадки. До сих пор осмотрщику снится, как весной по всей степи распускались алые тюльпаны, а белоснежная красавица-ракета на старте казалась невестой среди праздничного убранства.

Но искушению космосом Радик не поддался, вернулся в родную Уфу. Учился заочно в железнодорожном институте, работал на тепловозоремонтном заводе, потом перешёл в вагонное депо Уфа. А вот страсть к передовым знаниям и новинкам всё-таки осталась после армии. Поэтому и учился Фаттахов с интересом и азартом, вникал в суть теплотехprocessов, излазил не один вагон, чтобы понять, как всё устроено и работает в подвагонном оборудовании.

Спустя время эти практические знания очень пригодились осмотрщику на работе. В 2005 году Фаттахов обнаружил под вагонным оборудованием в почтово-багажном вагоне поезда сообщением Караганда – Москва наркотики.

– В обычный день в смену встречал пассажирский поезд, осматривал почтово-багажный вагон и заметил блеск под вагонным оборудованием. Сначала подумал, что это взрывное устройство – белеет что-то под хребтовой балкой, потом пригляделся, вижу – целлофановый пакет, – рассказывает он.

Доложил руководству, вызвали милицию, которая вытаскала из-под балки 3,5 кг гашиша. За бдительность Радик Фаттахов получил благодарность от депо и республиканской милиции, а также премию.

В следующий раз Фаттахов отличился уже на дорожном конкурсе профессионального мастера. Выявил в вагоне муляж взрывного устройства. По условиям конкурса осмотрщики должны были обнаружить обычные неисправности на пяти вагонах, а про учебную закладку муляжа участникам конкурса ничего не сказали. Но профессионализм и внимательность Фаттахова помогли ему успешно справиться с этим заданием.

По итогам работы в 2010 году Радик Фаттахов признан одним из лучших осмотрщиков-ремонтников вагонов КбшЖД.

– Профессия моя не из лёгких, работать приходится в зоне повышенной опасности, в дождь и снег. Но ответственность высокая, ведь от осмотрщиков зави-

Разъяснение

По разряду и топка

Слесарям по ремонту оборудования необязательно чистить котёл от сажи

– Мы работаем в дирекции по тепловодоснабжению СКЖД слесарями по ремонту котельного оборудования и пылеприготовительных цехов третьего и четвёртого разрядов. Входит ли в обязанности слесаря работа по очистке котла от сажи и котельной, а также кладки топок котла?

Сергей Смирнов (фамилия изменена)

– Согласно Единому тарифно-квалификационному справочнику работ и профессий (ЕТКС, выпуск № 9) в состав работ, установленных слесарю по ремонту оборудования котельных и пылеприготовительных цехов 2-го разряда, входят очистка, промывка и протирка демонтированных деталей, зачистка поверхностей для лужения и пайки и другие.

Кроме того, рабочий более высокой квалификации, помимо обязанностей, перечисленных в тарифно-квалификационной характеристике его разряда, должен обладать знаниями, навыками и умением выполнять работы, предусмотренные для рабочих более низкой квалификации этой же профессии.

Работа по чистке арматуры и приборов котла, участие в



ФОТО: АЛЕКСАНДР БИРЮКОВ

В обслуживающем персонале котельной есть чёткая градация

также печных агрегатов колосниковых холодильников, циклонных теплообменников и т.д. входит в состав работ огнеупорщика 5-го разряда (ЕТКС, выпуск № 3).

Владимир Новичков, заместитель начальника Центральной дирекции по тепловодоснабжению

промывке, очистке и ремонте котла входят в характеристику работ машиниста (кочегара) котельной 2-го разряда, а также оператора котельной 2-го разряда (ЕТКС, выпуск № 1).

Таким образом, в обязанности авторов обращения не входят работы по очистке котла, равно как и кладке топок.

Футеровка (защитная внутренняя облицовка) топок, а



ФОТО: РОМАН ВЕТНИН

От осмотрщика зависит безопасность пассажиров

сят безопасность пассажиров и сохранность грузов. Важно своевременно обнаружить даже малозаметные дефекты. Вообще, профессиональный осмотрщик должен видеть вагон насквозь, а для этого необходимы знания и опыт, особенно начинающим, – говорит Фаттахов.

Для этого на ПТО Уфа решили организовать учебный класс для закрепления знаний. Поручили работу Фаттахову. И не ошиблись. Всё он сделал своими руками – стенды с инструкциями и наглядные пособия. Выложил на полки списанные детали подвагонного оборудования с браком и в разрезе, чтобы каждый мог увидеть, что скрывает деталь, если пропустить её во время осмотра. Каждая железяка подписана с указанием дефекта и выявленной неисправности.

– В своё время я несколько лет подряд выпускал стенгазету в депо и занимал первые места на конкурсе газет по

чекской библиотеке книги и учебники, штудирует теорию помимо занятий в депо.

Разобраться в тонкостях сложной техники помогает дочь Азлита. Она уже оканчивает учёбу в железнодорожном техникуме в Уфе, скоро станет дежурной по станции. Говорит, работа интересная и зарплата стабильная. Глядя на деда, и внук Денис тоже мечтает стать железнодорожником. Ему семь лет, но он уже побывал на Уфимской Детской железной дороге, прокатился на поезде и принял твёрдое решение пойти по стопам деда. А пока учится в музыкальной школе игре на скрипке. Как-то возвращались всей семьёй из отпуска, а в вагоне звучал гимн фирменного поезда «Башкортостан». Мальчишка послушал и говорит: «Буду постарше – я лучше песню напишу».

– С таким музыкальным слухом ему бы поездка встречать сходу, а он ни в какую, хоч, говорит, стать машинистом. Я ему отвечаю: добро, ты на поезде поедешь, а я твои вагоны буду осматривать, чтобы в пути всё было хорошо, – делится семейными планами Радик Рашитович.

Сначала подумал, что это взрывное устройство – белеет что-то под хребтовой балкой, потом пригляделся, вижу – целлофановый пакет

вагонному хозяйству отделения дороги. Поэтому, когда мне предложили оформить учебный класс, взялся за это дело с удовольствием. Результатом доволен, – говорит Радик Фаттахов.

В классе техническая и наглядная информация – все детали и размеры, которые обязан знать осмотрщик, тормозное оборудование, автоцепное устройство грузовых и пассажирских вагонов. Кроме того, на отдельном стенде Фаттахов обобщил передовой опыт осмотрщиков с других железных дорог.

В свободное время Фаттахов не сидит без дела. Порой даже забывает про любимую рыбалку. Берёт в отделен-

Вот и старается осмотрщик-ремонтник не отставать от века, штудирует науку по своей специальности, чтобы, когда подрастёт внук, было о чём рассказать и поспорить на равных.

– Мне интересно на работе, стараюсь быть в курсе новых технологий и методов по осмотру вагонов. А если что непонятно, стараюсь узнать у преподавателей дортехшколы или у специалистов. Вот и получается: век живи – век учишься, – улыбается «вечный ученик» Фаттахов.

Дмитрий Попов, сов. корр. «Гудка» САМАРА

Наша консультация

За помощью в муниципалитет

Переселение из районов Севера проводится за счёт государства

– Мы с женой около 40 лет проработали на железной дороге. Я начинал свою трудовую деятельность путевым рабочим на Дальневосточной дороге, был заместителем начальника дистанции пути. Жена трудилась железнодорожным мастером. В 1999 году, после выхода на пенсию, переехали в Дальнего Востока в Оренбургскую область, где и живём по сей день в селе Абырышкино. Да вот беда: дом-то наш старый, саманный, построен в 1962 году, без удобств. А мы с женой оба инвалиды 2-й группы, на ремонт ни сил, ни средств не хватает. Вроде есть положение, согласно которому те, кто проработал в северных районах более 20 лет, имеют право на получение квартиры. Есть ли у нас хоть какая-то надежда улучшить свои жилищные условия?

Семья Матвеевых села Абырышкино, Оренбургская обл.

– Уважаемый Николай Нестерович!

В 2003 году проведена структурная реформа федерального железнодорожного транспорта

Министерства путей сообщения. Действующая до этого времени отраслевая программа переселения пенсионеров и высвобождающихся железнодорожников из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей прекратила своё существование.

Однако согласно принятому закону РФ от 25 октября 2002 года № 125-ФЗ «О жилищных субсидиях гражданам, выезжающим из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей» переселение граждан производится за счёт средств федерального бюджета путём выдачи им жилищных субсидий на строительство или приобретение жилья за пределами северных районов. Обязанности по регистрации и учёту граждан, имеющих право на получение таких субсидий, возложены на органы исполнительной власти.

Для решения своего вопроса вам необходимо обратиться в администрацию по месту жительства.

Сергей Рымарь, заместитель начальника департамента социального развития ОАО «РЖД»

ОБРАЗОВАНИЕ

Экспресс-льгота

Призёров олимпиад торопят с выбором вуза



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

ЕГЭ требует от школьников раньше определяться с выбором будущей профессии

Рособрнадзор внёс существенное изменение в правила проведения приёмной кампании: победители школьных олимпиад должны будут выбрать вуз и специальность раньше остальных абитуриентов.

Подать документы на зачисление они смогут только до 29 июля. Кроме того, ранее была принята норма, которая позволяет им воспользоваться льготой лишь в одном вузе. Уже 30 июля льготники будут зачислены на выбранное направление подготовки. Основной поток абитуриентов будет поступать в вузы в августе (срок подачи заявлений до 30 июля, срок выбора вуза зависит от зачисления в первой, второй и третьей волне). Сегодня признаются около 80 олимпиад, которые проводят вузы под эгидой Российского союза ректоров, и Всероссийская олимпиада школьников от Минобрнауки. Принятые изменения касаются именно вузовских соревнований, победителей которых либо зачисляют без вступительных испытаний, либо засчитывают успех как 100 баллов по ЕГЭ, либо рассматривают как высший балл по дополнительному испытанию. В 2010 году в вузы поступили более 23 тыс. олимпиадников, которые заставили поволноваться и обычных абитуриентов, и приёмные комиссии: большая часть из них подавала документы сразу в несколько вузов, определяясь с местом обучения лишь к концу приёма. Обычные абитуриенты, видя на сайтах вузов длинный список льготников, не решались подавать туда документы, и к 1 сентября вуз лишался и тех, и других. Как отмечают в Рособрнадзоре, принятая мера упорядочит приёмную кампанию – зная, сколько свободных мест осталось, абитуриентам, поступающим на общих основаниях, будет проще оценить свои шансы.

Ирина Заверняева

Инициатива

Семейная крыша

Заботу о детях хотят дополнить квартплатой

С одного из разведённых родителей депутаты предложили взыскивать средства на оплату жилья для ребёнка.

После развода помимо алиментов отец или мать должны также позаботиться о том, где их ребёнок будет жить. Согласно предложению депутатов, суд может взыскивать с родителя, проживающего отдельно, часть арендной платы за съёмное жильё, где живут другой супруг и ребёнок.

При этом доля аренды жилья, которую должен оплачивать один из родителей, не определена. Предлагается этот вопрос оставлять на усмотрение суда. Вместе с тем в документе сказано, что суд должен учитывать материальное положение того, с кого взыскиваются средства.

Авторы поправок объясняют необходимость инициативы случаями, когда после развода родителей ребёнку, оказывается, нигде жить. По их мнению, алиментов бывает недостаточно на оплату найма квартиры, поэтому в законодательстве должны быть предусмотрены меры, защищающие детей от подобных ситуаций.

В свою очередь специалист коллегии адвокатов «Легис Групп» Сергей Никитенков отметил, что вносить такие поправки сегодня нецелесообразно. По его словам, зачастую при расторжении брака супруги сами договариваются о порядке общения с ребёнком, его месте жительства и финансовой помощи. В тех случаях, когда родители не достигают согласия, все решения за них принимает суд. «Зачастую место жительства ребёнка выбирается, исходя из жилищных условий родителей. То есть, если у кого-то из супругов есть жильё в собственности, это может существенно повлиять на итоговое решение суда, хотя, конечно, это не самое главное, здесь учитываются и интересы ребёнка», – пояснил адвокат. «Если ребёнок остаётся жить с родителем в съёмном жилище, то суд напоминает, что заботиться о чаде необходимо в том же объёме, в каком о нём заботились до расторжения брака».



ФОТО: ИРИНА ГОРБАТОВА

Оплату на жильё для ребёнка выведут за рамки «иных расходов»

По словам адвоката, согласно Семейному кодексу сегодня уже допускается взыскать с родителя не только алименты, но и «иные расходы» на содержание ребёнка. Для этого нужно лишь направить соответствующее письмо в суд. «Иные расходы» можно требовать на медикаменты, туристические поездки, одежду, образование и т.д. «Сюда может входить и обеспечение ребёнка жильём, каких-либо запрещающих моментов для этого в законодательстве не существует», – подчеркнул Сергей Никитенков.

По мнению активиста общероссийского движения по защите прав детей Кирилла Дружинина, сумма алиментов бывает ничтожно мала. «Как известно, это часть официального заработка. Но не следует забывать, что размер «белой»

зарплаты у большинства россиян составляет не больше 10 тыс. руб., – сказал правозащитник. – Вместе с тем нужно войти в положение родителя. Допустим, у человека на самом деле маленькая зарплата, тогда дополнительная помощь ребёнку, помимо алиментов, для него окажется невозможной».

Кроме того, Кирилл Дружинин заявил, что тем самым государство хочет снять с себя обязательства по решению жилищной проблемы и переложить её на родителей. «В этой ситуации необходимо строить дополнительное социальное жильё, создавать дополнительные льготы для родителей, попавших в такую ситуацию, а не «вешать» на людей очередные выплаты», – заключил он.

Наталья Назарова
Вера Морозова,
сов. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Есть мнение

Владислав Мезенин, ЭЛЕКТРОНИК СЕРВИСНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ИВЦ СвЖД: – Конечно, увеличение объёмов строительства социального жилья – это решение многих вопросов, в том числе и этого. И такое жильё следует строить. А развод и без того накладывает на супругов много обязательств и сопряжён с различными сложностями, поэтому создавать дополнительные расходы ещё и по оплате жилья для ребёнка не нужно.

Конфликт интересов

Школа нетерпения

Педагогам всё чаще требуется защита от учеников



ФОТО: АНДРЕЙ ЯКОВОВ

К некоторым ученикам педагогу поворачиваться спиной опасно

записывали издевательства на видео. Директор образовательного учреждения была уволена, а «затейники» отделались выговором.

По мнению и.о. заведующей кафедрой психологии, педагогики и воспитания Амурского института развития образования Виктории Шолоховой, сегодня учитель – это профессия риска, так как подростки умеют манипулировать учителями и успешно провоцировать их. Единственное оружие педагога в таких случаях – профессионализм. «Уверена, что большинство из них честно делают свою работу, но, к сожалению, с трудом уходят от стереотипов, не умеют использовать шутку в разрешении кризисных ситуаций», – говорит психолог. – По исследованиям в рейтинге профессиональных качеств, необходимых учителю, дети ставят на 7-е место юмор, а учителя вычёркивают его вообще».

Руководитель проекта по предотвращению насилия над детьми РОО «Право ребёнка» Светлана Пронина считает, что педагог ни в каком случае не имеет права

даже на малейшее оскорбление ребёнка или брань в его присутствии. Источник проблем эксперт также видит в том, что учителя не меняются вслед за детьми, которые сегодня воспитываются в условиях свободы и совсем не похожи на сверстников из 80-х. «Почему-то всегда в заслугу учителю ставят большой опыт работы, – сказала она «Гудку». – А 30 лет – это как раз время профессионального выгорания, отсюда несдержанность, выплёскивание эмоций. И к этой проблеме нужно более серьёзное отношение Минобрнауки: педагоги должны проходить какое-то тестирование, ведь такие случаи были всегда и, вероятно, будут, а причин никто не ищет».

По оценке директора школы-интерната № 19 РЖД (ст. Новокузнецк) Ирины Путачёвой, в любой конфликтной ситуации больше виноват учитель, и не важно – довели его до этой ситуации или день, как говорится, не задался. «Я всегда говорю своим коллегам: держите себя в руках, не повышайте голос, ведь мы, по сути, оказываем образовательные услуги родителям, – считает она. – Нужно не допускать таких конфликтов за счёт профессионализма и мастерства: давать

интересные задания, чтобы ребёнок всегда был занят и времени на баловство и шалости не оставалось». И в этой школе-интернате о проблеме профессионального выгорания знают, но решают её за счёт перевода преподавателей на более спокойную должность.

При этом всё чаще образовательное сообщество обсуждает и необходимость дополнительной защиты прав учителей. «Мы должны защищать человека, если попраны его права, но не потому, что он по профессии педагог», – говорит Светлана Пронина. Ведь иркутские подростки издевались прежде всего над пожилой женщиной и могли это сделать за территорией школы. То, что сейчас из образовательного процесса убрали воспитание, а функцию педагога свели только к передаче знаний, работает как против учителей, так и против учеников.

И пока остаются нерешёнными психологические проблемы, Виктория Шолохова считает выходом из правовой ситуации наличие веб-камер в классах, которые позволяют объективно оценить всё происходящее на уроках, а заодно заставят держать себя в рамках и учеников, и преподавателей.

Елена Кудрявцева

Форум

«ТрансРоссия 2011»

Крупнейшая выставка и конференция по грузоперевозкам, транспорту и логистике пройдёт в Москве с 26 по 29 апреля

XVI Международная выставка «ТрансРоссия» состоится в «Экспоцентре». Организатором выставки является международная компания ITE, занимающая лидирующую позицию по количеству проводимых в России профессиональных выставок.

Выставка и конференция «ТрансРоссия 2011» проводятся при поддержке Министерства транспорта РФ, комитета Государственной думы по транспорту, ОАО «Российские железные дороги», Федерального агентства морского и речного транспорта, Ассоциации российских экспедиторов и Гильдии экспедиторов России.

В 2011 году конференция «ТрансРоссия» традиционно станет ключевым деловым мероприятием выставки. Прежним останется и оптимизированный график работы конференции. Заседания будут проводиться в течение трёх дней, с 26 по 28 апреля, в конференц-зале 8-го павильона, в первой половине дня, предоставляя участникам не только возможность принять участие в дискуссиях, но и уделить внимание осмотру выставки. Таким обра-

зом, делегаты смогут совместить участие в конференции и переговоры на стендах партнёров.

За время своего существования конференция «ТрансРоссия» завоевала признание ведущих российских и зарубежных участников транспортного рынка как наиболее значимое деловое и информационное событие транспортной индустрии. Существенную поддержку в формировании программы оказывает Гильдия экспедиторов. Конференция традиционно проходит при активном участии представителей Министерства транспорта Российской Федерации, ОАО «Российские железные дороги», отраслевых ассоциаций.

27 апреля 2011 года состоится специальное заседание по вопросам обеспечения безопасности пассажирских и грузовых перевозок, а также объектов транспортной инфраструктуры. Из письма-приветствия министра транспорта РФ Игоря Левитина организаторам, участникам и гостям XVI Московской международной выставки и конференции «ТрансРоссия 2011»: «Приятно отметить, что в рамках деловой программы

впервые состоится специализированное заседание «Безопасность на транспорте», посвящённое вопросам обеспечения безопасности пассажирских и грузовых перевозок, а также объектов транспортной инфраструктуры. Считаю своевременным и необходимым диалог представителей государственной власти, бизнес-сообщества и общественных организаций для выработки действенных механизмов создания системы безопасности на транспорте».

Мы приглашаем вас принять участие в работе конференции «ТрансРоссия» – ежегодной встрече руководителей крупнейших транспортных компаний, стремятельно развивающих свой бизнес.

Условия участия смотрите на официальном сайте выставки и конференции.

Специалисты отрасли могут посетить выставку бесплатно. Для этого достаточно зарегистрироваться на официальном сайте www.transrussia.ru и получить электронный билет, который действителен во все дни проведения выставки.

Галина Романцова

Предварительная программа XVI Международной конференции по транспорту и логистике «ТрансРоссия»

26 апреля 2011 года

Пленарное заседание

Развитие транспортного комплекса России. Международное сотрудничество в сфере транспорта. Интеграция России в мировой рынок транспортных услуг.

Заседание «Ключевые аспекты индустрии транспорта Балтийского региона»

Коорганизатор: BaltMarketConsult
Транспортные маршруты Балтийского региона. Тенденции развития. Перевозки грузов из стран Юго-Восточной и Центральной Азии. Возможности для увеличения грузооборота в балтийских портах. Карта контейнерных перевозок. Отрасль на подъёме? Нефть и нефтепродукты. Новые игроки на рынке перевозок? Портовые власти и портовые операторы. Как и чем привлечь грузовладельца.

27 апреля 2011 года

Специальное заседание

«Безопасность на транспорте»

(Заседание проходит совместно с участниками деловой программы выставки MIP5/«Охрана, безопасность и противопожарная защита»).

Государственные инициативы в сфере обеспечения транспортной безопасности. Разработка и внедрение безопасных и экономически эффективных моделей пассажирских и грузовых перевозок. Оценка эффективности мер по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Анализ состояния безопасности перевозок по показателям рисков. Страхование рисков.

Заседание «Рынок морских грузоперевозок и развитие портовой инфраструктуры»

Основные тенденции рынка морских грузовых перевозок России. Оптимизация процессов управления и совершенствование информационных систем портов. Развитие инфраструктуры как основное условие реализации потенциала морских портов. Интеграция морских портов в международные транспортные коридоры. Оптимизация таможенных процедур на международных транспортных переходах. Взаимодействие с федеральными органами власти как основа стабильности производственной деятельности морского порта.

Заседание «Рынок грузовых железнодорожных перевозок»

Реализация целевой модели железнодорожных перевозок. Изменения в системе тарифного регулирования.

Международное сотрудничество и интеграционные процессы.

Влияние эффективности управления подвижным составом и изменения его технико-экономических характеристик на уровень цен грузовых вагонов.

28 апреля 2011 года

Заседание «Логистика и управление цепями поставок»

Коорганизатор: НП «Гильдия экспедиторов»

Тенденции развития мультимодальных контейнерных перевозок. Современные транспортно-логистические технологии и инфраструктура.

Перспективы развития контейнерных перевозок в России. Транспортно-логистическая инфраструктура.

Современные тенденции в области информационных технологий управления перевозками.

Новости спорта

Сухая команда

Сборная России в гостевом матче отборочного турнира Евро-2012 не смогла поразить ворота команды Армении. Результат матча – 0:0.

Этой встречи многие российские болельщики и футбольные специалисты ждали с опаской. Тревогу внушало то, что в двух предыдущих матчах – против Бельгии и Ирана – сборная России уходила с поля без забитых голов. Да, те игры были товарищескими, но поражения в них оставили неприятный осадок. Команда же Армении, наоборот, в предыдущих матчах отборочного цикла забивала много – девять голов в четырёх встречах.

Продолжить голевую феерию армянским футболистам не удалось. Хотя шансы у хозяев были – несколько их атак могли за-



Даже игра руками не помогла Константи́ну Зырянову (справа) поразить ворота соперника

кончиться голом, но хозяевам не хватило исполнительского мастерства. Недостаточно его оказалось и у игроков сборной России. Один Александр Кержаков имел несколько выгодных моментов, но реализовать их не сумел. Били Андрей Аршавин, Роман Широков, но не точно. Аршавин, кстати, провёл очередной бледный матч за сборную, после чего вновь возобновились разговоры о том, что полузащитник «Арсенала» на национальную команду играет без большого желания.

Интересный, кстати, факт. Наставник сборной России Дик Адвокат, под началом которого наша команда не может выиграть третий матч подряд, остался итогом доволен. – Обе команды сыграли достойно, – сказал Адвокат. – Нам противостоял агрессивный соперник. Да, у нас было больше возможностей забить, но не хватало последнего паса, заключительного удара. Но и ничья – хороший результат.

В других матчах нашей группы Ирландия обыграла Македонию – 2:1, а Словакия победила Андорру – 1:0. В турнирной таблице сборная России опустилась на второе место в группе, уступая сборной Словакии по дополнительным показателям.

Положение команд: Словакия – 10, Россия – 10, Ирландия – 10, Армения – 8, Македония – 4, Андорра – 0.

Победители Франции

«Локомотив-Кубань» вышел в «Финал четырёх» Еврочелленджа. В четвертьфинале железнодорожники переиграли французский «Гравлин Дюнкерк». Сначала краснодарцы одержали победу на выезде – 92:91. На своей же площадке «Локомотив-Кубань» на протяжении всего матча владел преимуществом и выиграл со счётом 86:68. В минувшую же субботу наставник «Локо» Кястутис Кемзура принял участие в «Матче всех звёзд» Профессиональной баскетбольной лиги – он возглавил команду легионеров, которой противостояли лучшие российские баскетболисты. В конкурсе трёхочковых бросков принял участие и американский легионер «Локомотива-Кубани» Майк Уилкинсон. Правда, выиграть турнир «дальнобойщиков» ему не удалось. Сама же игра завершилась победой российских звёзд – 141:120.

На пределе скорости

В Челябинске завершился чемпионат России по конькобежному спорту. Самые быстрые спортсмены страны разыгрывали медали на отдельных дистанциях. Отлично выступил представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Лобков. Сначала он выиграл «золото» на дистанции 1000 м, опередив специалиста по «тысяче» Евгения Лаленкова и установив при этом рекорд катка. Затем на своей любимой пятистаметровке Лобков оказался на голову сильнее всех своих соперников. Дважды он «выбежал» из 35 секунд, что является гроссмейстерским результатом – 34,79 и 34,98. По сумме двух забегов Дмитрий опередил ближайшего преследователя почти на 2 секунды. «Серебро» неожиданно завоевал Артём Кузнецов, который обошёл второй номер сборной Алексея Есина.

Подготовил Роман Вишнёв

На сцене актового зала кипят нешуточные страсти. Студенты Самарского техникума железнодорожного транспорта репетируют сцену из спектакля по пьесе Мольера «Сганарель, или Мнимый рогоносец».

– Поклон, Володя, поклон! Ты же вельможа, следи за руками! – подсказывает участнику действия режиссёр-постановщик.

И вихрастый мальчишка склоняется перед дамой сердца, артистично выставив вперёд одну ногу. Режиссёр одобительно кивает головой...

Театральная драматическая студия «Шанс» возникла в техникуме недавно – в 2009 году. Но уже известна в Самаре, а среди своих самых преданных поклонников – студенты и преподаватели – пользуется заслуженной славой.

В прошлом году студенческий коллектив завоевал второе место на городском театральном фестивале «Золотая ветвь-2010». Актёры Владимир Ивлеев и Нина Бурковская – студенты третьего курса – получили награды за лучшую мужскую и женскую роли.

– Тогда мы выступили со спектаклем «Рядовые» по пьесе Алексея Дударева. Это была наша первая очень серьёзная работа, приуроченная к 65-летию Победы. Смотрели спектакль и студенты, и ветераны. Надеюсь, что нам удалось передать настроение, самые проникновенные мысли и чувства людей, оказавшихся на фронте, – говорит режиссёр-постановщик театральной студии «Шанс» Елена Абрамова.

Елена – выпускница режиссёрского факультета Самарской государственной академии культуры и искусства. Занимается со студентами на общественных началах. А идею создать театральную студию ей предложила заместитель директора по воспитательной работе Самарского техникума железнодорожного транспорта Елена Маслова.

– Нам хотелось, чтобы дети – студенты техникума – занимались не только учебной программой, но и ещё чем-то творческим, что помогало бы им становиться в процессе обучения не только специали-



Из «Вечеров на хуторе близ Диканьки» у ребят получился весёлый новогодний мюзикл

стами транспорта, но и широко образованными и культурными людьми, личностями, – рассказывает Елена Маслова.

К участию в студии приглашались все желающие. Среди студентов провели актёрский кастинг, чтобы выявить способности и задатки к лицедейству. Ребята с удовольствием выполняли актёрские задания, участвовали в тренингах. В итоге отобрали около 20 мальчишек и девочек. Так сформировалось ядро, актёрский состав студии.

Первое выступление пришлось на Новый, 2010 год – праздничное театрализованное представление для студентов и преподавателей. Самостоятельно писали сценарий, подбирали сценические образы, делали костюмы, ставили звук и свет.

Затем было выступление в детском доме № 1 в Самаре со спектаклем «Три поросёнка».

А вот 2011 год ознаменовался премьерным показом спектакля «Вечера на хуторе близ Диканьки» по мотивам повести Николая Гоголя. Получился настоящий новогодний мюзикл с песнями, танцами и весёлыми шутками.

«Спектакль получился ярким, красочным и весёлым. Всем очень понравилось наше выступление», – говорит исполнительница роли Оксаны Екатерина Теплякова.

Конечно, помогают родители студентов и руководство техникума. К примеру, в столярных мастерских изготавливались декорации, а родители организовали на дому пошив костюмов. Кто-то даже при-

Резонанс

Автобус с провокацией

«Сталинобусы» планируют запустить к маю в пяти городах страны

Активисты проекта «Автобус Победы» собрали 250 тыс. руб. на запуск транспорта с изображением Сталина в Москве, Волгограде, Омске, Южно-Сахалинске и Кирове.

Деньги на размещение портрета генералиссимуса на рейсовых автобусах собирали через Интернет, в том числе с иностранцев. По мнению инициаторов, проект «призван подчеркнуть роль Сталина в общей Победе над смертельным врагом всего человечества». Однако противников у такого способа популяризации истории гораздо больше, чем сторонников.

– Мне такая инициатива тоже неприятна, – говорит Лев

Пономарёв, исполнительный директор общероссийского движения «За права человека». – Но акция затеяна частными лицами, поэтому законного запрета на её проведение не добьёшься. Что ж, пусть это остаётся на совести людей, затевающих провокацию.

Весной прошлого года, когда проект запускали в первый раз, автобусы, окрещённые «сталинобусами», вышли на петербургский маршрут № 187-К, большая часть которого проходила по центральный улицам. Тогда надежды организаторов на поддержку не оправдались: оппозиционеры замазали портрет генералиссимуса.

Екатерина Данилова

Исследования

Полярная экология

В РАН обсудили проблему мониторинга окружающей среды в Антарктиде

Экосистемы самого южного континента, находящиеся вдалеке от промышленных центров и крупных населённых пунктов, представляют особый интерес для биологов.

Ведь состояние флоры и фауны там зависит только от природных факторов. Поэтому в Антарктиде учёные могут получить самое точное представление о степени воздействия деятельности человека на экосферу.

Сотрудники Зоологического института РАН ведут такие исследования вблизи российской станции «Прогресс», расположенной на берегу моря Содру-

жества. Они выполнили восемь водолазных экспедиций на глубинах до 42 м, собрав пробы планктона.

Полученные материалы содержат более 600 видов микроскопических водорослей и животных, часть из которых прежде не были известны науке. Причём биомасса в море у Южного полюса земли оказалась довольно высокой, достигая 5,3 кг на кв. м, что характерно для высокопродуктивных областей Мирового океана. Теперь учёным предстоит выяснить, благодаря каким факторам в очень холодном климате накапливаются такие большие биоресурсы.

Наталья Курская

ЧП

Минный лес

Транспортные полицейские спасли отдыхающих

У окраины станицы Гостагаевская Краснодарского края местный житель обнаружил миномётные снаряды времён Великой Отечественной войны.

Как рассказала начальник пресс-службы управления на транспорте по Южному федеральному округу Елена Котельник, из окна своего автомобиля на обочине просёлочной дороги 27-летний житель Анапы увидел торчащий из-под земли ржавеющий снаряд. Об опасной находке мужчина сообщил в дежурную часть Анапского ЛОВД на транспорте.

На место выехала следственно-оперативная группа во главе с руководством Анапского ЛОВДТ совместно с группой разминирования.

В ходе раскопок на лесной опушке сапёры обнаружили 10 миномётных снарядов пятидесятого калибра. Их мощность составила 1,2 кг в тротиловом эквиваленте.

Боеприпасы были уничтожены на полигоне в станице Раевской.

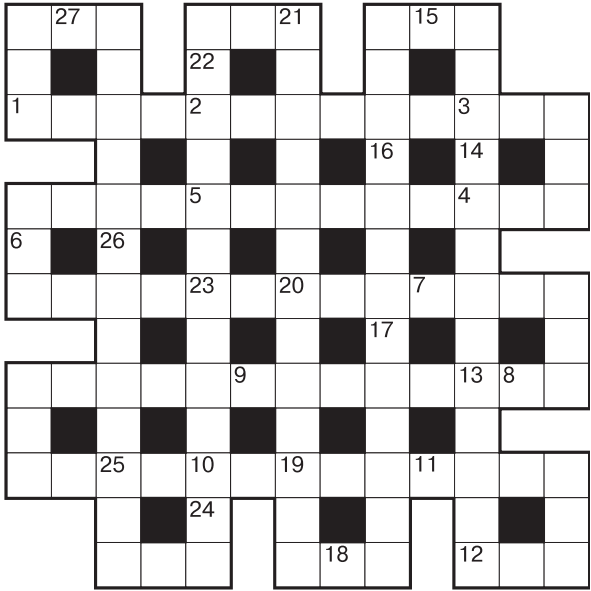
Александра Васильева

Кроссворд

1. Предмет, превращающий морковку в стружку. 2. Торговое место, где первое слово дешевле второго. 3. Импортёрванный солдат. 4. «Колбасина» из семейства тыквенных на грядке. 5. Заведение, где можно покушать и посмотреть представление. 6. Журнал, выходящий 12 раз в год. 7. Монтсеррат с чудным сопрано, обучавшая Николая Баскова. 8. «Негритянка» среди съедобных ягод. 9. Выбор между женой и любовницей, когда одновременно с двумя нельзя. 10. Нелестность со своим театром. 11. Железный ходок к волшебнику Гудвину. 12. Бравлада по пьяной лавочке. 13. С её помощью очищают зубы, двигая челюстью. 14. Ночлежка самолётов и вертолётов.

15. В доме пусто, дом закрыт, так кто же в доме говорит? 16. Наружность человека. 17. Легендарный «Битлз» как музыкальный коллектив. 18. Юноша, пугающийся собственной тени. 19. Кабан, которого вполне можно использовать в коридре вместо быка. 20. Гоголевский коллекционер мёртвых душ. 21. Самая распространённая животная ипохаста оборотня. 22. Скелет здания. 23. Дармовой строитель генеральских особняков в военной форме. 24. «Спортплощадка» дзюдоистов. 25. Приятная расслабленность после парилки. 26. Рукопашная в море во времена парусного флота. 27. Сжатка при сильном кровотечении.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 25 марта

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Кратер. 5. Победа. 10. Водолаз. 11. Секатор. 12. Тушёнка. 13. Охотник. 14. Хор. 16. Ячейка. 18. Одышка. 19. Кросс. 20. Маневр. 23. Азимов. 27. Зов. 29. Саванна. 30. Обморок. 31. Волокно. 32. Разница. 33. Каурка. 34. Слабак.

по ВЕРТИКАЛИ:

2. Радущие. 3. Телёнок. 4. Размах. 5. Пастор. 6. Буквоед. 7. Детёныш. 8. Святя. 9. Брюква. 15. Олово. 17. Акр. 18. Оса. 20. Месиво. 21. Новелла. 22. Винокур. 24. Замазка. 25. Маркиза. 26. Вокзал. 27. Завода. 28. Вопрос.