

В девять городов России из Ростова-на-Дону придёт праздничный «Поезд Победы»

Почётный железнодорожник призывает всех встать на защиту русского языка



ТРАНГАРАНТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

www.transgarant.com

28 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 72 (24792)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	137333
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Польза кризиса

Федеральная служба по тарифам представила в правительство проект постановления о совершенствовании государственного регулирования цен на газ. Этот документ предусматривает их повышение к 2014 году до уровня европейских тарифов на данный вид топлива. Поскольку для выработки не менее 55% электроэнергии в нашей стране используется природный газ, цены на электричество в недалёкой перспективе также заметно вырастут. Понятно, что такое развитие ситуации создаст серьёзные проблемы как для населения, так и для многих отраслей промышленности, для железнодорожного транспорта. Ведь наша страна занимает третье место в мире по объёму потребления первичных энергоресурсов, в том числе второе место по потреблению газа. При этом, по данным экспертов Всемирного банка, мы тратим больше энергии на единицу ВВП, чем любая из индустриально развитых стран первой двадцатки.

Правда, есть надежда, что рост тарифов в традиционной энергетике повысит экономическую привлекательность всех видов возобновляемых источников энергии, что может привести к массовому переходу потребителей на их использование. Тем более что мы располагаем колоссальными ресурсами в этой области. Согласно расчётам учёных РАН, уже сегодня альтернативной генерацией (биотопливом, ветряками, солнечными батареями и др.) можно более чем на треть обеспечить ежегодные энергетические потребности экономики. А внедрение последних достижений науки позволит значительно увеличить эту долю.

В России уже существуют отрасли возобновляемой энергетики, в которых отечественные компании являются или станут в ближайшее время мировыми лидерами. Среди них производство топливных гранул и поликристаллического кремния, а также приливная и биогазовая энергетика. Например, среди наиболее перспективных разработок наших специалистов комбинированная электростанция, использующая энергию и солнца, и ветра.

Так что ожидаемый из-за подорожания газа кризис топливно-энергетического комплекса может ускорить внедрение новейших технологий. Важно, чтобы такие крупные компании, как ОАО «РЖД», своевременно откликнулись на требование времени и ускорили реализацию научно-технических программ по использованию возобновляемых источников энергии.

Цифра дня

в 2,5 раза

больше локомотивов, чем в прошлом году, будет отремонтировано в 2011-м с продлением срока службы. В частности, в текущем году на предприятиях Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» планируется отремонтировать 334 электровоза и 586 секций тепловозов.

Забайкальская

Надежда на смену

Спасти ситуацию с ремонтом локомотивов могут только новые кадры

Дирекция по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» решила пополнить локомотивные ремонтные депо Забайкальской дороги 254 работниками.

Состояние парка тяги ЗабЖД остаётся неудовлетворительным из-за нехватки слесарей. «Уже все устали от того, что локомотивы выходят с поездом на перегон и встают из-за неисправностей. Мы вынуждены останавливать поток, везти локомотивные бригады на подмену. А ведь ещё не начались летние путевые работы», – говорит начальник Забайкальской магистрали Сергей Иванов.

По его словам, в феврале проводились хронометражи по ТО-2 в локомотивных ремонтных депо Чита и Карымская. Выяснилось, что трудозатраты на его проведение нереальны, их нужно увеличивать.

С этим согласилось руководство компании. «А первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов жёстко высказался: людей нужно обязательно добавлять», – продолжает Сергей Иванов.

Поэтому в апреле из Дирекции по ремонту тягового подвижного состава поступило решение пополнить ремонтные депо ЗабЖД 254 работниками. Но одно дело люди на бумаге, другое – реальные работники. «Кадровикам тоже нужно хорошо поработать, чтобы принять в штат специалистов, которые будут работать, а не просто числиться. И приступят немедленно к ремонту локомотивов», – замечает Сергей Иванов.

Однако найти людей отечественных и квалифицированных непросто. «Основная проблема – дефицит мастеров. Никто не хочет занимать эти должности. Люди боятся ответственности, боятся конфлик-

товать с подчинёнными», – замечает недавно назначенный начальник локомотивного ремонтного депо Магдагачи Алексей Решетников.

Причём штат ремонтников, по его мнению, пополнить за счёт контингента, проживающего в Магдагачи, нереально. Это можно сделать, только если принять на работу приезжих. «Местных уже брать некогда. По второму кругу одни и те же приходят устраиваться, а их снова увольняют – злоупотребляют спиртным», – объясняет Алексей Решетников.

В условиях постоянно растущих объёмов перевозок на ЗабЖД исправить ситуацию может лишь серьёзный приток новых сил, молодых специалистов, которых готовят в железнодорожных учебных заведениях края.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Мотивация

Дело каждого

Личный вклад в устранении техногенных угроз становится одним из главных критериев премирования за безопасность



ФОТО: ИГОРЬ УЛАНОВ

ДЕПАРТАМЕНТ ПО ОРГАНИЗАЦИИ, ОПЛАТЕ И МОТИВАЦИИ ТРУДА РЖД СОВЕРШЕНСТВУЕТ ПОЛОЖЕНИЕ О ПРЕМИРОВАНИИ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ГОТОВ РАССМАТРИВАТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ФИЛИАЛОВ.

По словам начальника департамента Сергея Саратова, безопасность движения поездов является конкурентным преимуществом перед другими перевозчиками, поэтому ОАО «РЖД» уделяет этому критерию пристальное внимание. Положительная тенденция есть: в 2010 году без крушений и аварий отработали 15 дорог. Уменьшено количество сходов подвижного состава на 18%.

Но если перейти к конкретным показателям, становится ясно: работу по обеспечению безопасности можно и нужно улучшать. В прошлом году допущены 31 сход подвижного состава, крушение грузового поезда на Красноярской и авария на Северо-Кавказской дороге, отмечено 19 проездов запрещающих сигналов.

«Как показывает статистика разборов, в 98 случаях из 100 виноват так называемый человеческий фактор», – отмечает Сергей Саратов. – В основном это нарушения технологии,

ТОЛЬКО САМИ РАБОТНИКИ МОГУТ ДЕРЖАТЬ ПОД КОНТРОЛЕМ ПРЕСЛОВУТЫЙ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

незнание или отсутствие желания выполнять элементарные правила безопасности. Зачастую давлением различных обстоятельств работники забывают или сознательно допускают незначительные, как им кажется, отступления от технологических требований. Но цена ошибки даже одного работника сейчас чрезвычайно высока. Это угроза жизни и безопасности пассажиров, сохранности и скорости доставки грузов, подрыв имиджа нашей компании. Это ущерб экономике отрасли, её социальным программам, отвлечение средств

на устранение последствий». В департаменте подчёркивают, что работники должны чётко представлять: только при безупречном выполнении служебных обязанностей в любых ситуациях они будут поощряться. Основным критерием становится личное высокое качество работы – в соответствии с этим принципом и будет пересматриваться Положение о премировании за обеспечение безопасности движения поездов.

> Окончание | 3

Справка «Гудка»

Вознаграждение, учитывающее безаварийную работу, обнаружение опасных дефектов и т.д., было введено в компании в 2003 году. Через два года положение о его выплате пересмотрели: был расширен до 48 позиций перечень профессий, имеющих право на данную выплату. Позже появился список упущений для каждой профессии, при наличии которых премия не выплачивается. Это, например, нарушение технологии производства работ, задержка поездов, срыв выполнения графика движения, отказ технических средств и др. Вознаграждение выплачивается в феврале, по итогам работы за предыдущий год. В этом году сумма премиального фонда составила 2 млрд руб. Вознаграждения – в среднем 17,9 тыс. руб. – получили более 105 тыс. работников.

Соглашение

Поделятся по-соседски

Технологии УВЗ будут использованы в Казахстане

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА НАД НОВЫМИ ВАГОНАМИ ВЕДУЩЕГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ И КАЗАХСТАНСКОЙ КОМПАНИИ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫГОДНОЙ ДЛЯ ОБЕИХ СТОРОН. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ПОМЕШАТЬ ЭФФЕКТИВНОМУ РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИЙ МОГУТ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ РЕШЁННЫЕ ВНУТРЕННИЕ ПРОБЛЕМЫ УВЗ.

«Уралвагонзавод» и казахстанская компания «Камкор Менеджмент» заключили Меморандум о взаимном сотрудничестве. По словам генерального директора УВЗ Олега Сиенко, это сотрудничество перспективно для обеих сторон.

Уже в этом году предполагается создание на паритетных началах совместной компании по производству подвижного состава для нужд Казахстана. Соглашение предусматривает выпуск на базе Казахстанской вагоностроительной компании (КВК) подвижного состава разработки УВЗ, в том числе гру-



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОРОЖИЛИН

УРАЛЬСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ДОГОВОРИЛИСЬ СТРОИТЬ ВАГОНЫ В КАЗАХСТАНЕ

зовых полувагонов моделей 12-9846, 12-132 с двухосной тележкой 18-100, а также полувагона нового поколения 12-196 с двухосной тележкой 18-194-1 с нагрузкой на ось 25 тонно-сил и танк-контейнеров для перевозки сжиженных газов.

Помимо развития партнёрства в вагоностроении, предметами меморандума стали сталелитейное производство, сервисное обслуживание и ре-

монт подвижного состава на «пространстве 1520», а также совместные инновационные проекты в области железнодорожного транспорта, в частности создание инженерингового центра. Предполагается передача и обмен технической документацией, информацией и нормативными документами. На площадке казахстанского «Востокмашзавода» будет организован выпуск литых деталей.

Кроме того, «Уралвагонзавод» намерен участвовать в уставном капитале «Востокмашзавода» и КВК.

Между тем первый заместитель начальника Центра технического аудита РЖД Сергей Палкин сомневается в том, что сотрудничество казахстанской компании с УВЗ принесёт множество инновационных изменений в выпускаемую продукцию.

«Основной недостаток продукции УВЗ на сегодняшний день – высокие эксплуатационные расходы, им так и не удалось достичь межремонтного пробега 500 тыс. км, в то время как на повестке дня – уже 1 млн км», – отметил он. Сергей Палкин подчеркнул, что вагоны нового СП должны быть качественными.

Многое будет зависеть от того, удастся ли им наконец разработать новую, более удачную тележку.

Альбина Булатова

Интервью

Без ретуши



ФОТО: LENT.A.RU

Александр Тишанин,
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «РЖД»

– Александр Георгиевич, какова ситуация с обеспечением безопасности движения на сети, какие наиболее успешные и наиболее проблемные хозяйства и дороги?

– По итогам I квартала уровень аварийности снижен почти на всех дорогах, а также в вагонном хозяйстве – на 32%, путевом комплексе – на 25%, автоматики и телемеханики – на 33%. Тем не менее возросло количество нарушений в локомотивном комплексе, в хозяйствах пригородных пассажирских перевозок, электрификации и электроснабжения и Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов. По результатам I квартала в локомотивном комплексе положение с обеспечением безопасности движения не стабилизируется, на 51% увеличилось количество транспортных происшествий и событий, наибольший рост которых произошёл на Северо-Кавказской дороге – в 4 раза, на Московской – в 2,2 и Северной – в 2 раза. На 21% возросло количество повреждённых локомотивов с пассажирскими поездами. Положение с сцепляющим ремонтом электровозов по-прежнему остаётся напряжённым. Не лучше обстоят дела с ремонтом тепловозов. Количество заходов на внеплановый ремонт увеличилось в 2,1 раза и составило 9400 случаев (4404 – в 2010 году). Одна из причин такого положения в том, что основная часть локомотивов построена по техническим требованиям 60–70-х годов и технико-экономические параметры этих машин вызывают повышенные затраты при эксплуатации. Общий процент износа парка составляет 79%.

Средний возраст локомотивов – 28 лет при среднем сроке службы для электровозов 33 года, тепловозов – 26 лет. В условиях роста объёма перевозок на ряде дорог в локомотивном комплексе сохраняется тенденция роста нарушений безопасности.

> Окончание | 4

ВЛАСТЬ

Премьера встретили по-королевски

ВЧЕРА ПРЕМЬЕР-МИНИСТР Владимир Путин провёл переговоры с правительством Швеции, куда прибыл из Датского королевства. В Стокгольме рабочее утро началось с аудиенции у короля Карла XVI Густава. А экономические темы обсуждались со шведским правительством, которое возглавляет с 2006 года Фредерик Рейнфельд. В целом российско-шведское торгово-экономическое сотрудничество развивается успешно, и в 2010 году товарооборот вырос на 23% и составил \$6,5 млрд. В первые два месяца этого года он уже вырос на 17,5% по сравнению с тем же периодом прошлого года. На российском рынке, как отметил Владимир Путин, действует более 400 шведских компаний, среди которых ИКЕА, АББ, СКФ, «Вольво», «Тетра ПАК», «Скания». Концерн «Эрикссон» создаёт в Москве исследовательский центр для разработки тематического обеспечения для сотовых телефонов, производимых в России. И вчера в Швеции было подписано соглашение между «Эрикссоном» и фондом «Сколково» об открытии в наукограде центра исследований и разработок. Кроме того, в ходе визита премьера подписано лицензионное соглашение между ООО «Сфера» и компанией «Эрикссон» о передаче российской стороне платформы «Кордком» для создания на её базе систем срочных вызовов спасательных и аварийных служб. Из нескольких подписанных вчера в Стокгольме документов наиболее значимой стала Декларация о партнёрстве во имя модернизации. В документе зафиксировано, что стороны будут взаимодействовать по четырём направлениям: охрана окружающей среды, энергоэффективность, современные методы управления экономикой; инновации, образование и техническое развитие; вопросы космоса. В декларации стороны также подчеркнули важность членства России в ВТО, которое стало бы важным элементом в диверсификации и модернизации экономики России, её интеграции в глобальную экономику. Кроме того, перед началом российско-шведских переговоров в широком составе Владимир Путин пригласил Швецию к сотрудничеству в рамках проекта ГЛОНАСС. «У нас хорошее поле для сотрудничества. Швеция активно сейчас пользуется услугами ГЛОНАСС, соответствующие шведские структуры располагают технологиями, возможностями работать на Земле, развивают наземную часть, и они могли бы быть нашими хорошими, в полном смысле этого слова, стратегическими партнёрами», – заявил он. По итогам визита Владимир Путин на пресс-конференции заявил, что будет возобновлено паромное сообщение между Санкт-Петербургом и Стокгольмом. А шведские граждане смогут без виз в течение трёх суток находиться в Северной столице. «Несмотря на то что шведская сторона не может пойти на такой же шаг в связи с обязательствами перед другими странами Евросоюза, мы со своей стороны приняли такое упреждающее решение», – отметил Владимир Путин.

Ольга Соломонова
Стокгольм

СЕВЕРНАЯ

От радиации и террористов

Спецсредства увяжут в единое целое



На вокзале Вологда Северная магистрала создаётся интегрированная система безопасности. Она обеспечит защиту людей и инфраструктуры вокзала от неблагоприятных воздействий, а также снизит угрозу террористических актов.

«Система свяжет воедино все действующие на вокзале специальные средства мониторинга и контроля – датчики, видеокамеры – и обеспечит сбор и обработку разнородной информации, а также её оперативную передачу в ситуационный центр, расположенный в Москве», – пояснил «Гудку» Игорь Струлёв, директор Северного филиала ООО «Вокзал-Инфоком» (компания – исполнитель проекта). По словам начальника вокзала Вологда Александра Авдеевского, комплексная система безопасности прежде всего обеспечит координацию действий при нестандартных ситуациях. «Вокзальная территория становится полностью подкон-

Территория вологодского вокзала станет полностью контролироваться новой системой к началу летних пассажирских перевозок

трольной, – подчёркивает Александр Авдеевский. – Например, мы уже отработывали ситуацию задумления: со специального датчика информация поступает на пульт охранно-пожарной сигнализации и одновременно в систему безопасности, тут же передаётся в ситуационный центр, который незамедлительно вызывает нас для доклада по конференц-связи и координирует наши действия».

Предусмотрена также схема оповещения МЧС и других частных структур. Планируется подключить автодиктор для оповещения пассажиров о необходимости эвакуации. Идёт дооснащение систем пожарной безопасности и видеонаблюдения. Так, к 18 камерам, расположенным внутри здания и по периметру территории, добавили две высокого разрешения. В ближайшее время установят ещё пару интеллектуальных камер, которые смогут распознавать в пассажирских зонах

оставленный без присмотра предмет.

«Дополнительно монтируются датчики температуры, влажности, газоанализаторы. Запланированы радиационные датчики. Это в совокупности составит систему экологического мониторинга для поддержания на вокзале оптимального микроклимата, – добавляет Александр Авдеевский. – А на четырёх главных входах в вокзал будут установлены рамки-металлоискатели».

До конца апреля интегрированная система комплексной безопасности будет работать на вологодском вокзале в опытном режиме, а к началу летних пассажирских перевозок планируется полностью ввести её в эксплуатацию. В плотный проект включены также вокзалы Череповец и Архангельск СЖД, где начинается внедрение системы.

Николай Порецкий,
Соб. корр. «Гудка»
Ярославль
Фото автора

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

И будет как в Париже

Ветераны РЖД теперь знают, чему стоит поучиться у зарубежных коллег

Вчера из поездки в Ниццу, организованной ОАО «РЖД», вернулись ветераны. Уставшие от двухдневного пути, они всё же нашли время поделиться впечатлениями от поездки и встреч с железнодорожниками Франции и Белоруссии.

Тур, задуманный президентом компании Владимиром Якуниным не только как подарок ветеранам-активистам, но и как своего рода испытание профессионалами нового направления Москва – Ницца, Париж, Монако, Каннам, и встречи с зарубежными коллегами.

С французскими железнодорожниками мы встретились уже в день отъезда, а потому встреча получилась недолгой, – рассказал Аким Поликарпов, заместитель председателя Центрального совета ветеранов РЖД. – Начальник Лионского вокзала Парижа провёл нам экскурсию по вокзалу, рассказал о грядущих планах по его реконструкции, объёмах перевозок, высокоскоростных поездах, особенно впечатливших нас своей современностью.

На обратном пути в Бресте путешественники встречались с ветеранами Белорусской дороги. Здесь уже по-свойски пообщались на стариковские темы: о пенсиях, льготах, о житье-бытье. Потом коллеги по цеху успели посетить музей Брестского центрального вокзала, история которого вклю-

чает в себя и страницы военной летописи.

– Встреча с белорусскими коллегами получилась очень тёплой, – говорит председатель Центрального совета ветеранов Николай Гром. – Было интересно посмотреть, как живут ветераны нашей отрасли в другой стране. Оказалось, примерно так же: у компании «Белорусская железная дорога» тоже есть коллективный договор и отраслевое соглашение, льготы и пенсии примерно на том же уровне.

Во время путешествия ветераны имели возможность оценить с профессиональной точки зрения зарубежную технику и сравнить с оснащением отечественных железных дорог.

– Разница между нашими и зарубежными объектами, конечно, есть, и по многим пунктам мы пока проигрываем, – грустно заметил Аким Поликарпов. – Во-первых, обращаешь внимание на современность вокзалов и поездов, вторых, на скорость движения, в-третьих, на качество пути. А вот в плане сервиса наш поезд Москва – Ницца оказался на высшем уровне: такую обходительность и вежливость со стороны проводников редко где встретишь.

– Я думаю, главное, чему нам стоит поучиться у зарубежных коллег, – это умение соблюдать внешний вид вокзалов, – подхватил Николай Гром. – Содержание полосы отвода на французских вокзалах намного лучше, никакой грязи. Сейчас, когда мы выходим из зимнего периода, это особенно актуально.

Екатерина Данилова

Объявление

ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» возьмёт в аренду крытые вагоны.

ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» заинтересовано во взятии в аренду до конца года крытых вагонов моделей 11-066, 11-270 и их модификаций. Компания является транспортным подразделением ОАО «ОХК «УРАЛХИМ», обладает собственной вагоноремонтной базой и пунктами подготовки вагонов под погрузку. Крытые вагоны предполагается использовать для перевозки продукции холдинга – минеральных удобрений (упакованных в герметичные мешки).

Контакты: т. +7 (495) 721-89-89, Рябов Дмитрий или Попова Ирина.

Уведомление

ОАО «ТрансСвязьСтрой» уведомляет своих акционеров о проведении Общего годового собрания акционеров за 2010 год.

Форма проведения собрания: совместное присутствие акционеров для обсуждения вопросов повестки дня и принятия решений по вопросам, поставленным на голосование без предварительного направления бюллетеней.

Собрание состоится 15 июня 2011 года по адресу: г. Москва, ул. Шкулёва, д.9, корп. 1. Начало собрания в 13.00. Начало регистрации с 12.00.

Повестка дня:

1. Утверждение Порядка ведения собрания акционеров.
 2. Утверждение годового отчёта Общества за 2010 год.
 3. Утверждение годовой бухгалтерской отчётности за 2010 год, в том числе отчётов о прибылях и убытках Общества.
 4. Распределение прибыли Общества по результатам работы в 2010 году, в том числе о начислении и выплате дивидендов.
 5. Избрание ревизионной комиссии Общества.
 6. Утверждение аудитора Общества.
 7. Определение количественного состава Совета директоров Общества.
 8. Избрание членов Совета директоров Общества.
 9. Утверждение Положения о Совете директоров Общества.
 10. Утверждение Положения о Собрании акционеров Общества.
- Право на участие имеют акционеры, включённые в список по состоянию реестра акционеров на 13 мая 2011 года. Акционеры должны иметь при себе паспорт, доверенные лица – паспорт и доверенность. Акционерное общество не оплачивает расходы на дорогу, проживание и питание. С материалами повестки дня можно будет ознакомиться за 20 дней до проведения Собрания в офисе Общества по адресу: г. Москва, ул. Шкулёва, д.9, корп. 1. Телефон для справок: (499) 178-64-22.

Совет директоров

СДЕЛКА

Дождались разрешения

Банк ВТБ укрепляется на транспортном рынке

Правительство разрешило Банку ВТБ завершить сделку по приобретению акций ОАО «ТрансКредитБанк».

В распоряжении кабинета министров от 15 апреля, размещённом в банке данных правительственных актов, рекомендуется «согласиться с предложением Минэкономразвития России, согласованным с Минтрансом и РЖД, о продаже указанным акционерным обществом принадлежащих ему акций ОАО «ТрансКредитБанк» (ТКБ) по цене не ниже рыночной, определённой на основании отчёта независимого оценщика». Согласно оценке ценовой диапазон определён в пределах 1,9–2,2 к капиталу банка первого уровня, сообщает пресс-служба ТрансКредитБанка.

В октябре 2010 года наблюдательным советом банка ВТБ было одобрено решение

о приобретении 100% акций ОАО «ТрансКредитБанк». Пакет приобретается поэтапно. В рамках сделки будут приобретены все компании группы «ТрансКредитБанк», включая компании, занимающиеся лизингом, факторингом («ТрансКредитФакторинг») и инвестиционным бизнесом («ТКБ Капитал»).

По состоянию на 31 декабря 2010 года ВТБ консолидировал 43,2% обыкновенных именных акций банка. Они приобретались у ОАО «РЖД» и миноритарных акционеров, таких как НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и «РВМ капитал». А 15 марта Совет директоров ОАО «РЖД» одобрил продажу банку ВТБ ещё 30% акций ТрансКредитБанка.

Эта сделка будет закрыта в июне 2011 года. В результате сделки у ОАО «РЖД» останется 25% плюс одна акция. Оставшийся пакет ВТБ сможет вы-

купить у РЖД до конца 2013 года.

Как отмечал ранее президент – председатель правления банка ВТБ Андрей Костин, приобретение ТрансКредитБанка соответствует стратегическим планам развития ВТБ по увеличению доли на банковском рынке. Также сделка соответствует и интересам ОАО «РЖД» по расширению спектра и качества услуг, оказываемых банком предприятиям железнодорожной отрасли и сотрудникам компании.

ОАО «ТрансКредитБанк» обслуживает около 3 млн частных лиц, входит в топ-5 российских банков по количеству карт в обращении и объёму выданных ипотечных кредитов. Основной акционер банка ВТБ – правительство, которому принадлежит 75,5% акционерного капитала.

Мария Парфёнова

Достижения

По современным методикам

ОАО «МТ ППК» получило награду Ежегодной Всероссийской Премии «Предприятие года»



Евгений Хмелевских,
Генеральный директор
ОАО «МТ ППК»

7 апреля 2011 года ОАО «МТ ППК» стало лауреатом Ежегодной Всероссийской Премии «Предприятие года», учреждённой Межрегиональной Организацией Предпринимателей в 2006 году.

Награда «Предприятие года» вручается компаниям, взявшим курс на модернизацию, технологическое и инновационное развитие.

ОАО «МТ ППК» осуществляет деятельность по перевозке пассажиров в поездах пригородного сообщения. Компания занимается организацией обслуживания пассажиров в поездах и на вокзалах, оформлением проездных документов, контролем оплаты проезда и информационным обеспечением пассажиров.

ОАО «МТ ППК» отказывается от устаревших методов управления в пользу наиболее действенных современных методик, регулярно повышает квалификацию своих сотрудников, держит постоянную двустороннюю связь с пассажирами. Всё это делает ОАО «МТ ППК» современной, динамично развивающейся компанией с большими планами и перспективами.

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

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

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

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



Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262

звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

Услуга доступна круглосуточно.

Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

Мотивация

Дело каждого

>Начало | 1

«С помощью профильных департаментов и филиалов мы хотим переработать подходы по рейтинговой оценке дорог и появляющихся в результате реформирования отрасли функциональных филиалов. Кроме того, необходимо пересмотреть список структурных подразделений и перечень профессий и должностей, от степени принятия управленческих решений, действий или бездействия которых напрямую зависит безопасность перевозочного процесса. Также намерены разработать чёткие критерии, позволяющие определить лучших работников по квалификации, качеству работы, технологической дисциплине и т.п., тем самым максимально снизив субъективизм решений комиссий по выбору людей, достойных вознаграждения. Будем рады, если в адрес нашего департамента поступят предметные и мотивационно продуманные предложения», – говорит Сергей Саратов.

Судя по комментариям опрошенных «Гудком» работников, реакция не заставит себя ждать.

– Проблем с выплатами премий за обеспечение безопасности движения у нас нет: кто заслужил, тот и получает её вовремя и в полном объёме. Но хотелось бы видеть эту премию более весомой. Кроме того, она должна охватывать и монтеров пути – эти люди также ответственные за безопасность движения и таким образом будут больше мотивированы на хорошую работу, – считает дорожный мастер дистанции пути Таганрог Алексей Тушенков.

Горьковская дорога предлагает включить в перечень профессий ещё и начальников участков пути, электромонтеров СЦБ, Восточно-Сибирская – операторов путенизмерительных тележек и слесарей по ремонту подвижного состава эксплуатационных вагонных депо. «Хорошо бы оговорить, что условием премирования должен быть стаж непрерывной работы по профессии не менее трёх лет», – отметила начальник службы организации и оплаты труда ГЖД Людмила Литовка. А первый заместитель главного ревизора ДВЖД Вячеслав Скрипка считает, что выплаты вознаграждения должны зависеть от объёмов работы. «К примеру, ВЧДЭ Хабаровск-2 и Уссурийск 2–3 года подряд не получали вознаграждение. Но объём работы у них больше, чем у других депо дороги, соответственно, выше вероятность возникновения отказов, браков», – отметил он. Словом, работа над новым положением обещает быть продуктивной.

Игнат Вьюгин

Красноярская

Детский сад «разморозили»

На станции Саянская построят сказочный замок

Красноярская магистраль и власти края вернулись к идее строительства на станции Саянская детсада. Его начнут возводить уже в этом году.

Ещё в 2009 году между администрацией Красноярского края и ОАО «РЖД» было подписано соглашение о строительстве нового детского дошкольного учреждения на станции Саянская. Этот проект должен финансироваться железной дорогой и краевым руководством в соотношении 50 на 50.

Финансовый кризис затормозил строительство. Однако уже в этом году начнётся возведение не просто детского сада, а целого сказочного городка с бассейном, спортивным залом и мастерскими для занятий творчеством. Об этом на прошлой неделе в ходе совместной инспекционной поездки по ряду производственных и социальных объектов магистрали, расположенных на линии Абакан – Тайшет, договорились губернатор Красноярского края Лев Кузнецов и начальник КрЖД Владимир Рейнгардт.

«По условиям пребывания детей и комфорту новому зданию детсада не будет равных в крае», – отметил Владимир Рейнгардт.

Как пояснила «Гудку» начальник сектора образовательных учреждений КрЖД Елена Семёнова, сегодня на станции Саянская проживает более 400 ребятшек дошкольного возраста. И при этом работает всего один детсад, в который вместо 95 малышей (именно на такое количество мест рассчитано здание) ходят более 120. А ещё 250 ребятшек ждут своей очереди. Кроме того, здание нынешнего детского сада было построено в 60-е годы прошлого века и не соответствует современным нормам для дошкольных учреждений.

К тому же необходимость строительства связана ещё и с проблемой привлечения молодых специалистов. «Значительно возросший объём перевозок на направлении Между-



Дети увидят свой чудо-град с замками, башнями и флюгерами ещё в нежном возрасте

ченск – Тайшет резко обострил проблему укомплектования штата. Одним из сдерживающих факторов для привлечения молодёжи на работу является отсутствие мест в детских дошкольных учреждениях», – пояснил Владимир Рейнгардт.

Проект нового детского сада разрабатывали специалисты института «Красжелдорпроект», и он получил высокую оценку несколько лет назад на XVI Международном фестивале «Зодчество» в московском Центральном выставочном зале «Манеж». Сейчас проект проходит согласование в госэкспертизе. «Детям в саду должно быть интересно, – рассказал директор «Красжелдорпроекта» – филиала ОАО «Желдорпроект» Владимир Беспалов. – Они должны погружаться в идеальную для себя среду обитания. Отсюда и взят основной мотив нашего проекта, напоминающий непрерывно застроенную улицу древнего города ремёсел с соответствующим антуражем – с башнями, флюгерами, коваными решётками. Фасады здания больше всего напоминают маленькие древние замки, стены которых раскрашены яркими красками».

Площадь будущего сказочного городка составит более 260 тыс. кв. м, так что здесь без труда смогут разместиться 290 маленьких жителей.

На первых этажах сказочных замков поселятся самые маленькие – ясельные группы. Выше – младшая, средняя, старшая и дошкольная группы. Кстати, по замыслу проектировщиков все окна спален и игровых комнат выходят на юг, что позволит сохранить тепло и увеличить освещённость помещений. Общая сумма инвестиций в строительство сказочного замка для ребятшек на станции Саянская – 270 млн руб. Это дошкольное учреждение станет одним из крупных социальных проектов, реализуемых в рамках частно-государственного партнёрства.

Во время совместной поездки по южному ходу КрЖД губернатор Красноярского края также предложил расширить проект возведения нового здания школы ОАО «РЖД» на станции Мана и включить в него строительство детского сада. На реконструкцию школы деньги уже выделены ОАО «РЖД». Строительство же детсада, по словам Льва Кузнецова, край готов софинансировать.

Вадим Латышев
Олеся Мизинко,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
КРАСНОЯРСК

Память

Из победного мая

В девять городов Юга России придёт праздничный поезд



Артисты ростовского ДК железнодорожников и студенты РГУПСа долго репетировали, прежде чем начать выступления

Санитарный эшелон принял помощник машиниста, готов к отправлению.

И, конечно, были танцы. Под мелодии военных лет, на которые девушки из агитбригады приглашают увещанных орденами ветеранов. Старики не подкачали и уверенно кружат в вальсе своих партнёрш.

Появление паровоза, тяжело вытягивающего состав к перрону, площадь встречает криками «Ура!»

А с платформы-трибуны уже звучит: «Я часто вспоминаю тебя, Лида, много думаю о тебе. Вот и сейчас хочется поговорить с тобой обо всём, что чувствую, что переживаю. Да, Лида, и я видел, как умирали мои товарищи. А сегодня комбат рассказал случай, как погиб один генерал, погиб, стоя лицом на запад. Я люблю жизнь, хочу жить, но фронт такая штука, что вот живёшь-живёшь, и вдруг пуля или осколок ставят точку в конце твоей жизни. Но если мне суждено погибнуть, я хо-

тел бы умереть так, как этот наш генерал: в бою и лицом на запад».

Это последнее письмо Александра Матросова любимой. На глазах ветеранов слёзы, для них эти строки особо близки.

Концерт завершён. Артисты разбегаются по вагонам, едва успев обняться с провожающими. Уезжают надолго. Впереди ещё девять городов. Домой только 4 мая.

– Радостно участвовать в таких концертах, – улыбается студент факультета управле-

ния перевозок РГУПСа Сева Чернявский. – Доставить удовольствие ветеранам, дать им возможность вспомнить молодость.

Следующий концерт в тот же день в Таганроге. Дорога туда всего час с небольшим. Времени достало лишь накормить артистов и повторить таганрогский текст. Выступления в целом похожи, но каждое адаптировано под конкретный город.

В Таганроге ребят уже ждут. Площадь между платформой и вокзалом заполнена

празднично одетыми людьми. Здесь и молодёжь, и мамы с детьми, несколько семейных пар с грудничками и целый детский сад. И в центре, сверкающие орденами, главные герои праздника – ветераны.

Появление паровоза, тяжело вытягивающего состав к перрону, площадь встречает криками «Ура!». Не проходит и мгновения, а окутанный клубами пара труда уже облеплен любопытствующими. Не смолкая щёлкают вспышки фотоаппаратов и телефонов. У развёрнутой полевой кухни снова толпится народ, а с платформы звучат «Землянка», «Три танкиста», «Смуглянка». При исполнении «Священной войны» все присутствующие встают, подпевают.

А на сцене уже Карандаш и Клякса с фронтовыми номерами 1942 года и уда-лой Василий Тёркин. Раздаются взрывы смеха – программа удалась. Артистов засыпают цветами.

– Концерт исключительный, очень всё понравилось, – говорит ветеран Георгий Осокин. – Такие концерты нужны: нас, ветеранов, это вдохновляет, а молодёжь узнаёт, как приближалась Победа.

Антип Грачёв

Присмотритесь! Знакомый кредит под меньший процент!



Ставка по кредиту «Одобрённый» теперь всего от 16 %¹

- Кредит предварительно одобрен Банком
- Для оформления кредита необходим только паспорт
- Средства зачисляются на следующий рабочий день после подписания документов

8 495 926 2929 телефон в Москве
8 800 200 8222 | www.tcb.ru
Узнайте больше. Звонок по России бесплатный



ТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

¹ Указанная процентная ставка действует при сумме кредита от 500 тыс. до 1 млн рублей при сроке кредита 60 месяцев для сотрудников ОАО «РЖД» (включая дочерние компании), получающих заработную плату на карту Банка. Предварительное решение о предоставлении индивидуального кредита принято ОАО «ТрансКредитБанк» на основании доступной Банку информации о клиенте на момент принятия такого решения. В отдельных случаях оно может быть изменено без объяснения причин на основании более полной и актуальной информации о клиенте, указанной в заявлении на предоставление кредита. Условия кредита: сумма кредита – от 500 тыс. до 1 млн рублей; процентная ставка – 16 %² (17 %³) при сроке кредита 60 месяцев; 16,5 %² (17,5 %³) при сроке кредита 48 месяцев; 17 %² (17,9 %³) при сроке кредита 30 и 36 месяцев; 17,9 %² (19 %³) при сроке кредита 24 месяца; 19 %² (19 %³) при сроке кредита 18 месяцев. При сумме кредита от 50 тыс. до 500 тыс. рублей соответствующая процентная ставка определенного срока кредитования увеличивается на 2 %. Все условия предоставления кредита опубликованы на сайте www.tcb.ru. Генеральная лицензия Банка № 2142 от 03.07.2005 г. 010066, г. Москва, ул. Новая Басманная, 37А.
² Процентная ставка для сотрудников ОАО «РЖД» (включая дочерние компании), получающих заработную плату на карту Банка.
³ Процентная ставка для сотрудников других организаций – клиентов Банка, получающих заработную плату на карту Банка.

РЕКЛАМА

Интервью

Без ретуши

Любая ошибка может породить большие неприятности

>Начало | 1

– Создана Центральная дирекция инфраструктуры. Как можно охарактеризовать ситуацию с безопасностью движения именно в инфраструктурном комплексе и на что следует обратить внимание при формировании ревизорского аппарата новой Центральной дирекции?

– Одной из основных задач Центральной дирекции инфраструктуры, в которую вошли департамент вагонного хозяйства, департамент пути и сооружений, департамент автоматики и телемеханики, департамент электрификации и электроснабжения, управление объектов технологического и коммунального назначения и инспекция по сохранности вагонного парка ОАО «РЖД», – обеспечение безопасности движения поездов, в том числе недопущение на инфраструктуру технически неисправного подвижного состава, машин и механизмов, потенциально создающих риски причинения вреда объектам инфраструктуры и нарушения графика движения.

Для организации и реализации комплекса мер по обеспечению безопасности движения в Центральной дирекции инфраструктуры под руководством заместителя начальника дирекции будет организована служба безопасности движения в составе трёх отделов: оперативно-распорядительного, безопасности движения и контроля за качеством приёмки работ.

Среди приоритетных задач инфраструктурного комплекса на 2011 год – разработка и внедрение новых типов путевых машин для продления срока службы материалов верхнего строения пути и сокращения затрат на ремонт, внедрение новых конструкций верхнего строения пути для высокоскоростного и тяжеловесного движения, внедрение микропроцессорных систем автоматики и телемеханики с реализацией функций диагностики и логического контроля.

Выполнение всех этих задач в перспективе будет способствовать повышению уровня безопасности движения.

– Как меняется и совершенствуется работа ревизорского аппарата? В последний раз вы говорили на эту тему на страницах «Гудка» в августе прошлого года. Что изменилось с тех пор?

– Для развития системы менеджмента безопасности движения и совершенствования работы ревизорского аппарата проделана немалая работа.

На всех дорогах проводится факторный анализ состояния безопасности движения. Готовятся карты рисков. Разрабатываются первоочередные корректирующие меры.

Уже идёт прогнозирование возникновения рисков опасных состояний на объектах инфраструктуры и в подвижном составе.

Отмечу, что все ревизии и проверки проводятся с элементами технического аудита, по результатам ревизий определяются наиболее проблемные направления для проведения профилактической работы.

Хорошая подготовка кадров и их информированность положительно скажутся на безопасности движения

Помимо этого на основании методических рекомендаций по расчёту ущерба от транспортных происшествий и иных связанных с нарушением Правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий проводится подробный многофакторный анализ состояния безопасности движения. В нём учитываются не только факты наступления транспортных событий и происшествий, но и экономические последствия, связанные с ними. На основе полученных расчётных данных создаётся возможность более гибкого реагирования на каждое нарушение безопасности движения. Обоснованные, аргументированные показатели становятся базой для принятия эффективных управленческих решений на каждом уровне иерархии ОАО «РЖД».

Если говорить о законодательной базе, то уже разработаны и внедрены на дорогах 9 стандартов, регламентирующих проведение технического аудита и вовлечение руководителей подразделений в систему управления безопас-

Работник должен быть заинтересован

в том, чтобы информация о каждой мелкой ошибке дошла до руководителя

ности движения. Ещё в 2010 году ВНИИЖТ совместно с департаментом безопасности движения, другими департаментами, управлениями и филиалами разработал порядок реализации различных системных мер в холдинге. Подготовленные на их основе методические указания по внедрению системных мер, направленных на обеспечение безопасности

движения поездов для филиалов ОАО «Российские железные дороги», участвующих в перевозочном процессе, утверждены распоряжением по ОАО «РЖД». Среди системных мер значительное место отведено эффективному использованию комплексных методов комиссионного осмотра и улучшения состояния техни-

бенно заострить внимание на проблеме скрытых случаев нарушений безопасности движения. Потому что любая скрытая мелочь, какой-то скрытый дефект порождают проблему. Скрытая проблема порождает серьёзное происшествие. А вот скрытое серьёзное происшествие порождает большую катастрофу.

Например, совсем недавно мы провели ревизию на Приволжской дороге и выявили очень серьёзное событие, которое едва не привело к ЧП. Дело в том, что ремонт устройств СЦБ был выполнен с нарушением. Это привело к тому, что сигнал на движение пассажирского поезда был дан по маршруту, подготовленному для грузового поезда. Лишь благодаря счастливой случайности столкновения не произошло. Это было ещё летом прошлого года, и случай был скрыт от компании. Соответственно не была проведена и профилактическая работа. После этого произошёл

сход подвижного состава, например, на станции Ховрино. В деталях случаи, конечно, разные, но суть и подоплёка у них одна. Если бы мы своевременно о происшествии на Приволжской знали, то провели бы своевременную профилактическую работу.

– Как вы думаете, какие причины заставляют работников скрывать брак?

– Проблема, конечно же, в одном – страх перед наказанием. Другими словами, на самом нижнем уровне исполнитель, допустим, электромеханик. У него в оборудовании возник какой-то маленький дефект, он вовремя об этом дефекте не сообщил, опасаясь, что вызовет неминуемую негативную реакцию начальства.

Соответственно дальше идёт примерно такая же тенденция. Когда в свою очередь руководитель среднего уровня ставит проблему, а на вышестоящем уровне нет особого желания её решать. Она раздражает: «Я об этом слышать не хочу». И всё.

Это как снежный ком нарастает, образуя проблемы и вопросы, которые, не решаясь своевременно, приводят к серьёзному происшествию. Поэтому с такой бедой нам надо очень серьёзно бороться. Как именно бороться? Надо просто-напросто воспитывать культуру взаимоотношений, понимать, что дешевле узнать о происходящем и отреагировать, направив ситуацию в правильное русло, нежели воздвигать какие-то барьеры, чтобы информация скрывалась.

Если человека наказать за какие-то мелочи, он перестаёт обращаться за помощью и для него лучше это дело скрыть. Он продолжает совершать ошибки, он в них не признаётся, потому что если эта ошибка станет известна, то его накажут, депремируют, могут вообще отстранить от работы или уволить.

Работник должен быть заинтересован в том, чтобы информация о каждой мелкой ошибке дошла до руководителя. И руководитель должен не наказывать его, а должным образом отреагировать, помочь избавиться от ошибок в будущем.

БЕСЕДОВАЛ
ВСЕВОЛОД КОЛУПАЕВ

Селектор

Профилактика ответственности

РУКОВОДИТЕЛЯМ НЕ ХВАТАЕТ ЛИЧНОЙ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ

ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ АЛЕКСАНДР ТИШАНИН ОТМЕТИЛ, ЧТО В НЕКОТОРЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИРЕКЦИЯХ ДВИЖЕНИЯ ПОКА ЕЩЁ В НЕДОСТАТОЧНОЙ СТЕПЕНИ ОТЛАЖЕНА РАБОТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ.

Такой вывод был сделан руководителем исходя из анализа аварийности, допущенной на сети в первом квартале. Несмотря на то что количество отказов сократилось по отношению к прошлому году, продолжительность задержек поездов выросла. Между тем начальники региональных дирекций продолжают перекладывать ответственность на своих подчинённых, при этом в корне проблема не решается.

Обстоятельства и причины каждой аварии и впоследствии схода подвижного состава или задержки поезда по своей сути разные, но ответы и комментарии этих нарушений руководителей региональных дирекций во многом схожи. Чаще всего, по их словам, причина заключается в безответственности исполнителей, в результате чего решение проблемы останавливается на предъявлении выговора или отстранении от должности. По словам Александра Тишанина, необходима постоянная профилактическая работа руководства филиалов дирекций по повышению чувства ответственности у каждого работника.

Из-за несоблюдения норм содержания и технологии ремонта бесстыкового пути происходят сходы. За период с 2000 года по настоящее время по этой причине произошло 38 таких случаев в поездах (9,4% от общего количества сходов за этот период). Пик таких событий приходится на май, июнь



ФОТО: СЕРГЕЙ ПОЛИН

и июль, когда начинается разворот летне-путевых работ и температура воздуха на сети железных дорог достигает максимальных значений. В связи с этим Александр Тишанин поручил начальникам дорожных дирекций инфраструктуры железных дорог наряду с организацией летних ремонтно-путевых работ провести сплошной осмотр пути и сооружений с приведением скоростей движения в соответствие с техническим состоянием пути.

Не наблюдается улучшения в текущем году и с безопасностью движения на железнодорожных переездах. Количество ДТП за первый квартал практически сравнялось с показателями прошлого года, снижение составляет 1%. При этом 35% ДТП были допущены с пассажирскими поездами, при которых под угрозу была поставлена жизнь многих тысяч пассажиров. В целях повышения уровня безопасности движения поездов, особенно в период подготовки к летним пере-

Положение с безопасностью движения на переездах пока остаётся тревожным

возкам пассажиров и грузов, на сети железных дорог начался осмотр инфраструктуры и подвижного состава.

Перед начальниками железных дорог поставлена задача осуществить комплекс мер для устойчивой их работы в период выхода из зимы.

Масштабная работа предстоит причастным департаментам, управлениям и железным дорогам в связи со вступающими в силу «Правилами технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ)», утверждёнными Минтрансом России в конце прошлого года. В частности, необходимо создать условия для изучения новых ПТЭ и провести проверку знаний на должном уровне, пересмотреть нормативную базу, привести к требованиям новых ПТЭ технические средства.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Парк

Беспрецедентный квартал

ОАО «РЖД» УКАЗАЛО МЕТАЛЛУРГАМ НА ПРИЧИНЫ БРАКА

СЕКЦИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОВЕТА РЖД ПО ВАГОННОМУ ХОЗЯЙСТВУ ПРЕДЛОЖИЛА МЕТАЛЛУРГАМ КОМПЛЕКС МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА ЛИТЫХ ДЕТАЛЕЙ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ИХ КАЧЕСТВА И НАДЁЖНОСТИ.

Первый квартал текущего года оказался беспрецедентным по количеству изломов литых деталей тележек грузовых вагонов: произошло 15 изломов боковых рам, допущено два крушения и 12 сходов подвижного состава, убытки от которых составляют сотни миллионов рублей.

Наибольшее количество изломов произошло по вине «Азовобцемаша» – 8 случаев, «Алтайвагонзавода» 3 случая. Максимальное количество изломов литых деталей тележек приходится на 150–160 тыс. км пробега, основная доля изломов боковых рам произошла с ноября по март, в период наиболее низких температур. Возникает вопрос, для каких климатических условий изготавливаются эти боковые рамы, обладающие низкой хладостойкостью. По результатам анализа исследований было установлено, что в 85% случаев сталь своими свойствами не соответствовала нормативным требованиям.



ФОТО: СЕРГЕЙ ПОЛИН

В связи с этим на заседании секции НТС по вагонному хозяйству, проведённом в ОАО «РЖД», металлургам предложили меры по совершенствованию литья. Среди главных направлений работы – проведение в 2011–2012 годах модернизации сталеплавильного производства и совершенствование литейных процессов на основе передового зарубежного опыта и имеющихся отечественных разработок по снижению уровня литейных дефектов и их исключению в напряжённых зонах, повышение механических и усталостных свойств металла.

Также намечено проведение специальной дополнительной подготовки и повышения квалификации литейных кадров основных специальностей с привлечением аккредитованных профильных учебных заведений, проведение ежегодных проверок знаний технологий работников, выполняющих наиболее ответственные операции по формовке и исправлению литейных дефектов. Кроме того, в 2011 году планируется завершение перехода на изготовление боковых рам усиленной конструкции с более высокими показателями запаса сопротивления усталости.

Также производителям предлагается разработать оптимальные диаграммы остывания отливок и технологические схемы, направленные на обеспечение уровня повторяемости результатов и снижения доли литейного брака.

При этом необходимо осуществить организационно-технические меры по совершенствованию технологии на ключевых операциях и обеспечить снижение внутризаводского брака до 5%, а отклонений от приёмочного контроля до 0,5%.

ВСЕВОЛОД ВАЛЕРЬЕВ

Модернизация

Депо превратились в заводы

Идеология системы ремонта локомотивов нуждается в обновлении

Михаил Букин,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ГЛАВНОГО
ИНЖЕНЕРА
ГОРЬКОВСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



Состояние локомотивного хозяйства вызывает большую обеспокоенность и на Горьковской дороге, и, как известно, в целом в компании. В этом ключевом хозяйстве стало происходить слишком много сбоев, которые негативно сказываются на работе всей отрасли.

Не так давно президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин провёл совещание с участием локомотивщиков разных рангов, шёл поиск причин и путей выхода из сложившейся ситуации. Активное обсуждение этой проблемы идёт и на страницах «Гудка». Требуется определить те направления, куда правильно было бы прикладывать усилия, чтобы получить максимальный эффект в развитии и стабилизации локомотивного хозяйства.

Интервью начальника Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Александра Лубягова «Ремонт по-честному», опубликованное в «Гудке» 4 апреля, содержит именно такие предложения. Автор считает, что необходимо поднять качество ремонта, усиливая оснащение депо. Вопрос в том, правильно ли решать задачу именно таким путём?

Давайте разберёмся, для каких целей у нас существуют ремонтные депо. Система, которая выстраивается на любой дороге, нацелена на то, чтобы локомотив находился в нём как можно меньше. Чтобы он работал! Между тем сегодня ремонтные депо превращаются в своего рода заводы. Ведь если там мы решаем вопросы ремонта сложных узлов, деталей, модусного оборудования, ну тогда это – завод. Когда локомотив ремонтируется в таком депо, он изымается из эксплуатации на неопределённое время.

Практически все нормативы, которые существуют на плановых видах ремонта, реально увеличиваются сейчас в разы. Так, ТР-1 электровоза ещё несколько лет назад требовал 18 часов, а сегодня это 36 часов. И для каждого часа увеличения находят свои объяснения.

Не думаю, что наметившаяся тенденция экономически и технологически оправданна. Ремонты с большими объёмами, касающиеся модусного оборудования, запчастей, должны быть прерогативой именно заводов, а не депо, которые необходимы для кратчайшего технического исправления ло-



комотивов. У нас же есть сейчас отличная диагностика. И если мы можем прогнозировать неисправности узла и детали, их надо не ремонтировать на том производстве, где осматривается машина, а менять блочно, до минимума сократив время простоя на осмотре, обслуживании или ремонте.

Думаю, что потери возникают ещё и потому, что не вполне правильно выстроена политика Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава. У нас действует планово-предупредительная система ремонта. Она формировалась изначально из правил депоовского ремонта. Но тяговый подвижной состав имеет множество модернизаций, обеспечен системами диагностики узлов и деталей, электрооборудования, электроцепей, и потому пришла пора пересматривать и эти правила, и саму планово-предупредительную систему. И выстраивать ремонт локомотивов исходя из их технического состояния.

В ОАО «РЖД» заканчивается реформирование – остался последний этап. А наблюдаем ли мы реформу в сфере ремонта локомотивов? У нас всегда существовала четырёхзвенная система управления: министерство, дорога, отделение, предприятие. Сегодня мы ушли от отделения и имеем три звена. А в ремонтном сек-

Если ремонтное депо выполняет ещё и функции завода, то в нём локомотив «зависает» надолго

торе звеньев осталось четыре: заводы-изготовители, депо, ПТО и опять заводы, уже ремонтные. Не лишнее ли одно из звеньев? Какими мы хотим видеть депо? Нам нужны на железных дорогах депо-заводы или депо сервисного обслуживания? Вот на эти вопросы необходимо сегодня дать адекватный ответ.

И на основной вопрос: почему вообще ухудшается состояние локомотивного хо-

лодин на один с острыми проблемами, которые пытаются решать.

У дирекции по ремонту, у депо трудно с кадрами: и со слесарями, и с инженерами, и с руководителями. Видимо, в ходе реформирования дирекцию выделили слишком поспешно, в результате лучшие кадры ушли из-за низкой зарплаты. Самостоятельность руководителей и удалённость их от центра сыграли злую шутку – у них не оказалось в

Думаю, ответ в том, что увеличивается пропасть между целями, которые стоят перед дирекциями тяги и по ремонту тягового подвижного состава

зяйства? Думаю, ответ кроется в том, что увеличивается пропасть между целями, которые стоят перед дирекциями тяги и по ремонту тягового подвижного состава. У первой – это содержание парка локомотивов в заданных дорожной размерах, у второй – выполнение программ ремонта с различными показателями обеспечения надёжности. Те, кто ремонтирует, экономически не заинтересованы в эффективной работе дороги в целом. Но и сами они оставлены

руках рычагов влияния на технологию, совершенствование процессов, качество ремонта. Ведь без высококвалифицированных работников качество просто не поднять. И это мы ощущаем по результатам работы ряда предприятий дирекции в регионе нашей дороги. Вот здесь и требуется искать экономические механизмы, которые обеспечили бы интересам разных структур полезности и для всей компании и в целом для общества равнодействующую.

Здоровье

В ущерб лечению

Чем дальше врач, тем больше проблем

Нашу дистанцию пути тревожит то, как идёт на Октябрьской магистрали реформа отраслевой медицины, а именно процесс укрупнения медучреждений.

Эта концепция опробована на объединении поликлиник на станциях Сортавала и Петрозаводск, Хвойная и Волховстрой. Боимся, что тоже попадём под эту линию. Суть её в том, что работу специалистов узкой направленности, которых не хватает на местах, дорожная поликлиника обеспечивает на выездной основе. Но это хорошо в теории, а на практике надо учитывать особенности регионов. Нельзя стричь всех под одну гребёнку.

Нам говорят, что основной заказ для отраслевой поликлиники – услуги врачебно-экспертной комиссии (ВЭК). Но нельзя забывать и о профилактике заболеваний у работников, обеспечивающих безопасность движения. Кто будет заниматься здоровьем железнодорожников между ВЭКами? Чем дальше врач от больного, тем больше проблем будет у железнодорожников со здоровьем.

Если у нас, например, вместо поликлиники останется только амбулатория, то из Малой Вишеры людям придётся за медицинской помощью ездить в Санкт-Петербург. Далеко (160 км) и долго. Будут огромные потери рабочего времени для целого ряда подразделений дороги. Обещают, что раз в месяц станет приезжать врач. Но он будет добираться до нас на автобусе больше трёх часов. И скольких пациентов он примет, когда приедет на место? Какую помощь сможет оказать?

Дорпрофжел обещал помочь. Но пока ничего не меняется. А ведь расходы на поликлинику в Малой Вишере не такие уж и



О ПРОФИЛАКТИКЕ ЗАБОЛЕВАНИЙ У РАБОТНИКОВ ЗАБЫВАТЬ НЕЛЬЗЯ

большие. Но она обслуживает Окуловский, Маловишерский и Чудовский железнодорожные узлы. Это 4373 человека.

В Малой Вишере создана инициативная группа, которую поддерживает почти всё местное население. Она направила обращение во властные структуры о том, что дорога не выполняет свои социальные обязательства. От сохранения поликлиники зависит здоровье семей железнодорожников и пенсионеров, которые отдали дороге лучшие годы своей жизни. Да и как можно ликвидировать медицинское предприятие, в котором сосредоточено сложное оборудование, включая рентгеновские установки, аппараты для физиотерапии и оказания стоматологической помощи?

Виктор Чистов,
председатель
профсоюзной организации
Маловишерской дистанции пути

Вопрос Дня

Каковы, на ваш взгляд, плюсы и минусы работы машиниста в одно лицо?

Сергей Тимофеев, замначальника эксплуатационного локомотивного депо Барабинск ЗСЖД:

– Что касается маневрового движения, то работа в одно лицо здесь уже проявила себя с хорошей стороны. Правда, желательно, чтобы она выше оплачивалась, так как и ответственности у работников заметно больше. В грузовом движении внедрять такую систему работы, думаю, пока рано. Не всё ещё продумано. Как, к примеру, машинист может осмотреть поезд в случае ЧП? Ведь он один. И по нормативным документам не может оставлять на перегоне локомотив без внимания. Кроме того, осматривать длинный поезд в одиночку просто небезопасно. В пассажирском движении проще. При необходимости некоторые функции помощника может выполнять начальник поезда.

Александр Давыдов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Челябинск ЮУЖД:

– Работать одному гораздо лучше. Ответственность только на тебе, и не надо ни за кем следить, ну и зарплата больше, что совсем немаловажный момент. К тому же помощники сейчас приходят всё больше какие-то «никакие». Уж не знаю, как их учат, но приходится слишком много внимания уделять им во время работы. Минус, и то несущественный, один – это обзор. Сидишь на одном месте, и не всегда видно, что происходит с другого края. Но это решаемо: и зеркала помогают, тут ещё, говорят, камеры нам поставят, тогда вообще будет удобно. Так что на безопасности движения одиночная работа не сказывается.

Евгений Егоров, машинист эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 ДВЖД:

– Если ты работаешь один, работы намного больше, и 30-процентное увеличение оплаты не соответствует выполняемому объёму. Тяжело ещё найти такого человека, кто может один работать: многие не проходят предрейсовый осмотр.

Владимир Шошин, машинист эксплуатационного локомотивного депо Котлас СЖД:

– Смотря на чём работать. На моём тепловозе ТЭП-70 такой метод считаю невозможным. Мой помощник не просто так сидит, от его работы многое зависит. Нам положено каждые 20 минут дизельное помещение осматривать. Как вы это представляете в одно лицо? Кабину покидать по инструкции запрещено, один всегда должен быть на месте. Кроме того, я сам работал помощником, это даёт хороший опыт. В машинисте пришёл подготовленным, а ведь практика в нашем деле важна. Понимаю, что это экономически выгодно. И где-то это можно применять. Например, так работают на маневровых локомотивах. Возмозжно, для молодежи такая работа будет по плечу, у многих из тех, кого я знаю, повышенная наблюдательность. Но всё равно это ответственная работа без страховки.

Павел Тиунов, машинист-инструктор бригады эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 ДВЖД:

– Мне без помощника работать легче. Никто не мешает, в поездке надеешься только на себя. По-моему, единственный плюс работы вдвоём – хороший уход за локомотивом. Когда работаешь в одно лицо, меньше уделяешь ему внимания. А так все заботы по уходу за машиной ложатся на помощника, и машинист может об этом уже не беспокоиться.

Сергей Чернышов, машинист грузового движения эксплуатационного локомотивного депо Астрахань-2 ПривЖД:

– Считаю, что работа машиниста в одно лицо – палка о двух концах. Если говорить о маневровом движении, то, с одной стороны, это экономия средств на зарплате помощника, а для машиниста – доплата за работу в одиночку. С другой стороны, с точки зрения безопасности в четыре глаза контролировать маневровые работы, конечно, удобнее. Без помощника машинист вынужден обходиться боковыми зеркалами.

Дмитрий Подшивалов, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Горький-сортiroвочный ГЖД:

– В нашем депо в одно лицо работают машинисты в маневровом и в пассажирском движении. Люди заинтересованы в такой организации труда. И зарплата выше, и более удобный график работы: перерыв между поездками – не менее 20 часов, а выходной дают после трёх поездок (у обычных бригад – после четырёх). Некоторых желающих останавливать боязн не пройти комиссию. Требования к состоянию здоровья очень высокие. И если, например, обычные бригады проходят медосмотр раз в два года, то работающие в одно лицо – каждый год.

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

Обратная связь

Уроки русского

Родной речью надо ещё уметь пользоваться

«Ликбез для чиновников» – так называлась статья Ольги Малёвой в № 201 от 3 ноября 2010 года, посвящённая проблемам русского языка, которые меня тоже очень волнуют.

С падением «железного занавеса» вместе с новыми технологиями мы стали огульно заимствовать у Запада новые слова. И пошло, и поехало: консенсус, консалтинг, маркер, аудитор, тинейджер, провайдер...

Бывают моменты, когда без иностранных слов не обойтись. Многие из них давно и прочно вошли в наш лексикон и чувствуют себя там вполне уютно, воспринимаются как исконно русские: немецкое – шахта, французское – аптека, английское – банк, тюркское – сарай... Глупо было бы возвращаться к мокроступам вместо галosh, утиральнику вместо полотенца или носохватке вместо пенсне.

Однако теперь мы явно переусердствовали. Для русской речи, размеренной и мелодичной, характерно чередование гласных и согласных звуков. Наш язык не приспособлен к выговариванию таких слов, как секьюрити, истеблишмент, промоушн...

В статье Ольги Малёвой речь идёт о чиновниках, пос-



Порой кажется, что наводнение речи иностранными словами происходит из-за скудности словарного запаса говорящего

служащих. Но знание языка относится не только к ним, а к любому гражданину.

Мы ещё и в нашем языке-то не умеем правильно сочетать слова: «впервые познакомилась», «спустились вниз», «памятный сувенир», «более надёжнее» и т.д. Как будто можно знакомиться и во второй, и в третий раз, спускаться вверх, а подниматься вниз. Сувенир – это и есть вещь на память, а надёжнее – значит уже более. Наш язык не приспособлен к выговариванию таких слов, как секьюрити, истеблишмент, промоушн...

движения дорожной дирекции управления движением». Как говорится, нарочно не придумаешь.

Язык не только средство нашего общения. Он, как и история, культура, религия, народные традиции, – достояние общества, наследство, которое мы получаем от предков и, приумножив, передадим потомкам. Не случайно бывшие советские республики, ставшие после распада СССР суверенными государствами, одним из первых законов приняли закон о языке.

Павел Фридман,
почётный железнодорожник,
заслуженный учитель
России

ХАРАКТЕР

Будут новые победы

Когда коллектив работает слаженно и люди своё дело знают, неприятности случаются редко

Ранним августовским утром минувшего года дежурная по станции Магнитогорск-грузовой Светлана Ключкова отдыхала, набираясь сил перед ночной сменой. Вдруг раздался телефонный звонок. Звонила заместитель начальника станции по кадровым и социальным вопросам Ирина Лисицкая.

— Светлана, у нас ЧП. Срочно на работу.
— А что случилось?
— Долго объяснять, придёшь — узнаешь. Только, пожалуйста, быстрее! — сказала она, и в трубке раздались тревожные, как сигнал «скорой помощи», гудки.
Светлану охватило огорчение. Муж недовольно заворчал:
— Опять звонят. Не дают человеку отдохнуть. Ни стыда, ни совести...

Но в душе Светлана была рада звонку. Ведь она любит свой коллектив и свою работу и всегда с удовольствием идёт в недавно отремонтированное трёхэтажное здание, где размещается пост ЭЦ. Оно стало для неё вторым домом. «Работа для меня — настоящий наркотик», — часто шутит Светлана. И чем сложнее ситуация на станции, тем больше выброс адреналина в кровь изыщной хохотушки — общей любимицы коллектива. В этих случаях дежурный по станции быстрее, чем обычно, принимает решения, смело берёт на себя ответственность и получает удовлетворение от сделанного.

Светлана, на минуту закрыв глаза, попыталась представить, что же могло произойти. Прежде тоже случалось, что её вызывали на работу. Обычно в



Дежурная по станции Светлана Ключкова — человек на своём месте

таких случаях ей говорили, что кто-то заболел, нужно подменить. Но такого беспокойства в голосе звонившего, как сегодня, она давно не слышала. Вспомнилось, как лет десять назад был подобный тревожный звонок по её домашнему телефону. Тогда 8 Марта на Южном Урале случился аномально сильный снегопад. Как поётся в известной песне, «выюга смешала землю с небом». Машинисты не могли выехать со станции. «Куда мне ехать? Ни стрелок, ни путей не вижу!» — кричали они по радиосвязи. Поезда тогда

ползли по степи, как тракторы по снежному полю.

Светлане пришлось выйти на работу и вместе со своими подругами включиться в работу, чтобы обеспечить маневры на путях, заставленных двумя сотнями вагонов, и пустить снегоочистительную технику прежде всего на белорецкое направление. Ведь там железная дорога проходит в горах. Если вовремя не пробить тоннель в сутробах, то поезда застрянут в снегах, как «Челюскин» во льдах Карского моря. Ну а главное, в Международный женский день

женскому коллективу поста ЭЦ удалось устроить себе настоящий праздник — не допустить скопления поездов на станции. Магнитогорск-грузовой — одна

поездов, поставляющих сырьё для Магнитогорского металлургического комбината и вывозящих оттуда готовую продукцию.

Телефон зазвонил второй раз: «Света, приходи, тут такое творится...» «Что же, чёрт возьми, стряслось?!» — подумала она и стала собираться на работу

из крупнейших станций не только на Южно-Уральской, но и на всей сети дорог страны. Сюда ежедневно прибывают и отсюда отправляются десятки

«Но сейчас, слава Богу, не зима, снегопада нет. Так что же могло случиться?» — думала Светлана, перебирая различные случаи, застрявшие в памяти.

признан лучшей станцией на Южно-Уральской железной дороге. А в скором будущем они ещё улучшат производственные показатели. Нынешнему начальнику станции Магнитогорск-грузовой Сергею Горбунову удалось реализовать мечту нескольких поколений своих предшественников — реконструировать распределительную горку и получить согласие руководства дороги и ММК профинансировать строительство более короткого пути на металлургический комбинат. Пока на доставку грузов туда через станцию Входная уходит около часа. Если проект реализуют, то железнодорожное сообщение с комбинатом будет осуществляться через станцию Новая, а там расстояние короче, поэтому время доставки сырья и вывоза продукции сократится. И от этого выиграют и металлурги, и железнодорожники.

Когда Ключкова вышла из своего автомобиля, у неё оставалась всего одна версия случившегося: скорее всего, наверное, отключилось электричество...

Но то, что увидела в зале красного уголка, не вписывалось ни в один придуманный ею сценарий. Люди улыбались.

Всё разъяснила телеграмма, висевшая на доске объявлений: «От всей души поздравляем Светлану Анатольевну Ключкову! Указом Президента Российской Федерации она за многолетний и добросовестный труд награждена медалью «За развитие железных дорог».

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ,
СПЕЦ. КОРР. «Гудка»
Магнитогорск
ФОТО АВТОРА

ЗАБОТА

Для двоих — в самый раз

У Ивана Белизова надёжный тыл и сейчас

На войне сибиряк Иван Белизов занимался практически тем же, чем и в мирной жизни: укладывал рельсы, строил мосты, другие объекты. Но с одним существенным отличием: не раз ему приходилось и приводить в негодность железнодорожную инфраструктуру, чтобы ею не воспользовался враг...

Иван Кириллович, несмотря на свои 85 лет, и сейчас не производит впечатление немощного старика: прямая осанка, ясный взгляд, внятная речь.

— Не курит он давно, да и горькую употребляет только по большим событиям, но это он только на вид такой здоровый, — фразу не даёт закончить Иван Кириллович: по лицу мужа супруга Анастасия Тимофеевна видит, что эту тему лучше не развивать.

Зато они оба с удовольствием рассказывают, как в прошлом году получили в собственность от Восточно-Сибирской железной дороги квартиру в областном центре.

Невелики, может быть, хоромы, всего лишь однокомнатная, но благоустроенная: ни за дровами выходить, ни печь топить, ни по воду тащить. Протяни руку к крану, и вот она — холодная и горячая. В общем, для двоих в самый раз.

— До 2005 года жили мы в собственном доме на станции Шерагуль, что в Куйтунском районе. Хозяйство своё держали, управлялись, как могли, а со временем стали слабеть. Вот и стали просить себе квартиру со всеми удобствами в Иркутске, чтобы быть поближе к дочери и сыну. Дорога, спасибо ей большое, пошла навстречу. Поселили нас здесь на условиях найма, а в прошлом году перед Днём Победы обрадовали ещё раз — передали наше гнёздышко в собственность. Ведь заслужили, наверное, да? — вопросительно смотрит на мужа Анастасия Тимофеевна.

Чего-чего, а лиха Ивану Кирилловичу, как и многим его сверстни-



У Ивана Кирилловича и Анастасии Тимофеевны теперь есть собственная квартира, однако главное их достижение — дети и внуки

кам, испытать довелось, хотя и не пришлось ходить в штыковые атаки, а вот под бомбежками бывал.

В 1942 году, 16 лет от роду, пришёл он монёром пути на станцию Тулушка. А уже через четыре месяца его зачислили бойцом головного ремонтно-восстановительного поезда № 131, главной задачей которого было восстанавливать железнодорожную инфраструктуру, пострадавшую от боевых действий.

— Из Иркутска нас направили в Краснодар. Чем ближе к фронту, тем чаще бомбили и обстреливали нас немецкие самолёты. Один из составов с кавалерийской частью они уничтожили прямо перед нами — сгоревшие кони, раненые люди. Тяжело это было всё видеть, — вспоминает Иван Кириллович.

Но тогда было не до эмоций. Вместе со своим поездом Белизов восстанавливал путь на Кубани, в Крыму, на Кавказе, строил железнодорожные мосты, в том числе и через Керченский пролив, а в Новороссийске уничтожал ценное железнодорожное имущество, чтобы оно не досталось врагу. Работать доводилось с рассвета и до заката. О тех давних событиях и сейчас напоминает медаль «За оборону Кавказа».

Демобилизовался Иван Белизов лишь в декабре 1947 года. Вернулся, само собой, на Восточно-Сибирскую. Передохнул самую малость, и вновь потекли железнодорожные будни. И кем только не был с того времени: дежурным по станции, стрелочником, 13 лет руководил бригадой по ремонту пути. В общем, 47 лет проработал на ВСЖД, отсюда и на пенсию ушёл.

Семье за своего кормильца краснеть не приходилось. Не одна почётная грамота хранится в домашнем архиве, лучшим по профессии признавали, а в 1969 году занесли в Книгу почёта ВСЖД. На железной дороге трудилась и Анастасия Тимофеевна. Ну а главная их гордость и достижение — дети и внуки.

— У нас пьяниц и наркоманов нет, все порядочные, работающие, нас не забывают, — бесхитростно и чисто по-деревенски выдаёт главную тайну жена ветерана. А что ещё надо для тихого, заслуженного покоя?

На следующий год чета Белизовых будет отмечать 60 лет совместной жизни.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Иркутск
ФОТО АВТОРА

1520

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM

1520 STRATEGIC PARTNERSHIP

СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ

ИНФРАСТРУКТУРА

«Транспортные системы 1520 и 1435: стратегия сотрудничества»

ИНВЕСТИЦИИ

ВЫСОКОСКОРостНОЕ СООБЩЕНИЕ

БЕЗОПАСНОСТЬ «ЗЕЛЕНЫЙ» ТРАНСПОРТ

КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ

РЕКЛАМА

СОЧИ SOCHI

31 мая - 2 июня May 31 - June 2

Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya

Генеральный партнер General Partner

Стратегический международный партнер Strategic International Partner

Официальный международный партнер Official International Partner

РЖД

SIEMENS

DB

Mobility Networks Logistics

Международный партнер International Partner

Генеральная строительная компания General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения Official Operator of Energy Supply

УРВАЛВАГОНЗАВОД

РЖАСТРОЙ

РУСЭНЕРГОСБЫТ

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

ТЮВИНСКИЙ ВОГНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

Открытое акционерное общество «Торговый дом РЖД»

ТрансКредитБанк

РРЛ

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

ТРАНСМАШХОЛДИНГ

ERNST & YOUNG Quality in Everything We Do

аэроэкспресс

Мастер Контракт

Генеральные информационные партнеры General Information Partners

Организатор Organized by

РЖД ПАРТНЕР

Гудок

ИнтерФакс

Бизнес Диалог

WWW.FORUM1520.RU



Взгляд изнутри

К достойной жизни

Пошаговая стратегия убеждения

У КАЖДОГО ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ СОТНИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА ЕСТЬ СВОИ СЕКРЕТЫ УСПЕХА, СВОИ АРГУМЕНТЫ В ПОЛЪЗУ КОРПОРАТИВНОЙ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ, О НИХ «Гудок» и поговорил с наиболее выдающимися конкурсантами.

РАБОТА НА ВЫЕЗДЕ



Галина Очкасова, ведущий специалист по управлению персоналом Московской дирекции инфраструктуры стала обладателем «Гран-при» – самой престижной награды конкурса, присуждённой «за профессионализм, ответственность и личную активность в освещении пенсионных возможностей, проявленные на протяжении всей истории развития НПО в железнодорожной отрасли».

– Мы работаем с московским филиалом НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» очень тесно, – рассказывает она. – Уже два года у нас на дороге практикуется такая форма работы: выезжаем в подразделения и на предприятия, где решаем вопросы по линии службы кадров, проводим дни корпоративного приёма. Часто в таких поездках к нам присоединяются руководители отделения фонда. Вместе мы беседуем с работниками, разъясняем преимущества негосударственного пенсионного обеспечения.

Люди гораздо лучше воспринимают информацию, когда с ними общаются индивидуально. Они хотят знать свои права и что получат от участия в программе НПО. После наших ответов на вопросы некоторые быстро принимают решение, другие долго обдумывают, но зачастую всё-таки склоняются к тому, чтобы вступить в корпоративную пенсионную программу. Дело в том, что часть граждан сталкивалась в жизни с финансовыми организациями, которые предлагают программы с «подводными» камнями. Тот факт, что «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» тесно связано с РЖД, становится важнейшим фактором доверия.

ВЕРЮ И ДРУГИМ СОВЕТУЮ



Елена Зиновьева, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Череповецкой дистанции пути Дирекции инфраструктуры СЖД, можно сказать, уникам – второй раз заняла первое место. – Сегодня в России насчитывается почти 40 млн пенсионеров. С каждым годом пожилых становится всё больше. Нужно сделать всё, чтобы они могли жить с достоинством. Я верю в программу негосударственного пенсионного обеспечения – будущее как раз за такими проектами. Как они действуют, видно на примере НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»: многие бывшие работники дороги уже получают корпоративную пенсию, и у них можно узнать, насколько она увеличивает доход.

На мой взгляд, не надо никого уговаривать: каждый должен решать сам. Главное – предоставить человеку для этого исчерпывающую информацию.

СОБИРАЙ ПЕНСИЮ СМОЛОДУ



Инна Мерзлякова, специалист-социолог Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ЗабЖД, стала обладателем приза за лучшие результаты в освещении вопросов НПО среди молодых работников.

– Так уж сложилось, что молодёжь от государства практически не видит поддержки. Да и обеспечение стариков оставляет желать лучшего. А хочется на заслуженном отдыхе жить как пенсионеры на Западе – они накопили деньги и могут себе позволить, например, путешествовать. РЖД предлагают достойную зарплату, и, считаю, из неё можно выделить немного средств, которые за время трудовой деятельности помогут обеспечить хорошую прибавку к пенсии.

Очередной конкурс «Семейные ценности. Благо-состояние», победителей которого чествовали в апреле, войдёт в историю со множеством пометок «впервые». Например, впервые церемонию награждения вынесли за пределы Москвы.

Она проходила в стенах уникального памятника архитектуры Санкт-Петербурга – Юсуповском дворце, входящем в комплекс зданий Петербургского университета путей сообщения. Торжественную часть вели народная артистка России Людмила Сенчина и известный телевизионный диктор Евгений Кочергин.

Северная столица местом проведения церемонии была выбрана не случайно, ведь именно на Октябрьской дороге по итогам 2010 года добились наивысших результатов в сфере негосударственного пенсионного обеспечения.

Старт конкурсу, учредителями которого являются НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», ОАО «РЖД» и Роспрофжел, был дан в 2007 году. Таким образом организаторы хотели привлечь кадровиков компании к информированию железнодорожников о преимуществах участия в корпоративной пенсионной программе. Тех, кто успешнее всего участвовал в реализации этой части социальной политики РЖД, требовалось поощрить, причём не только материальными призами. И в этот раз победитель ждал мощный заряд положительных эмоций – поездка через полстраны, общение с первыми руководителями компании и фонда, экскурсии по столице и другие культурные мероприятия.

Старинный Германский зал Юсуповского дворца был заполнен огромным количеством подарков и благоуханием цветов. А всё потому, что конкурсная комиссия получила рекордное количество заявок: 365 кадровиков рассказали о своих достижениях, из них было выбрано 100 лучших.

При отборе номинантов конкурсная комиссия учитывала профессиональные качества специалиста, инновационные подходы и личную активность в пропаганде пенсионных возможностей. Вот ещё одно «впервые»: оценивались результаты работы не по итогам трёх кварталов, как раньше, а за полный год. Впрочем, по отзывам членов комиссии, не это осложняло процесс выбора, а огромное число достойных кандидатов.

В итоге первую ступень пьедестала почёта разделили два десятка победителей из разных подразделений ОАО «РЖД». Второе место заняли 35 человек, среди них оказались и представитель дочерней компании. А в число 45 обладателей «бронзы» попали работники медицинского и образовательных учреждений РЖД. Такого охвата различных структур холдинга призёрами до сих пор не наблюдалось.

Кроме того, было присвоено шесть дополнительных наград, включая впервые (!) учреждённую номинацию «Представитель дорожного СМИ за лучшую публикацию на пенсионную тематику». К наградам были также представлены 13 работников фонда и 18 сотрудников Роспрофжела. Ещё 250 кадровиков РЖД удостоены благодарственных писем, но эти награды вручали не в Санкт-Петербурге, а непосредственно на дорогах.

Вручали призы вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова и первый заместитель председателя Роспрофжела Сергей Черногаев.

В своём выступлении Дмитрий Шаханов напомнил про средний размер корпоративной пенсии и заметил, что она могла бы быть и больше, если бы железно-



Для победителей организовали церемонию награждения и экскурсии по Санкт-Петербургу

рожники раньше присоединялись к корпоративной программе. «Надеемся, – подчеркнул он, – что молодёжь использует полностью свои права на достойную пенсию как в системе обязательного пенсионного страхования, так и в рамках корпоративной пенсионной системы».

Кстати, ещё одна отличительная черта нынешнего конкурса – заметная прибавка среди его участников молодёжи. Работники до 30–35 лет – активные, свободные во взглядах люди, доверие которых завоевать сложнее всего. Однако это удаётся. В том числе благодаря использованию Интернета и ресурсов внутренней железнодорожной сети – Интранета, в которых открыты специальные порталы и блоги.

«Мы рады, что продление программ дополнительного пенсионного обеспечения находит такой активный отклик среди железнодорожников разных возрастов, включая молодых сотрудников, которые умело используют современные средства общения, чтобы помочь друг другу понять тонкости корпоративной пенсионной системы. Это говорит об их ответственном отношении к своему будущему и будущему своих родных и близких», – отметила Елена Сухорукова.

Первый заместитель председателя Роспрофжела Сергей Черногаев в своём выступлении в первую очередь поблагодарил всех собравшихся в зале старшего инженерного вуза России: «Это ещё раз подчёркивает неразрывную связь поколений в железнодорожной отрасли. Многие выпускники ПГУПСа – продолжатели железнодорожных династий».



В ОАО «РЖД» сохранилось множество тех социальных достижений, которыми славилось в своё время Министерство путей сообщения. В частности, первое положение о негосударственном пенсионном обеспечении железнодорожников было одобрено в 2000 году. И теперь для профсоюза, компании и фонда стало общей целью постараться помочь работникам сделать правильный выбор ради своего будущего.

«Работникам кадрового блока дороги пришлось проделывать сложный путь, чтобы перейти от отстающих в сфере корпоративной пенсионной системы до нынешнего положения передовиков, – признался заместитель начальника Октябрьской дороги Владимир Одинцов. – И нам есть чем гордиться. Например, по итогам 2010 года в Псковской дистанции пути Октябрьской дирекции инфраструктуры охват негосударственным пенсионным обеспечением достиг 96%. Высокие показатели достигнуты и в других подразделениях».

После церемонии награждения состоялись торжественный ужин и концерт с участием петербургской группы «Чудо-остров», известной далеко за пределами города на Неве.

Кадровики разъехались по домам, многие из них – с желанием и в этом году добиться хороших результатов по привлечению железнодорожников в систему корпоративного пенсионного обеспечения, ведь фактически уже стартовал конкурс 2011 года. В НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» обещают, что он тоже чем-нибудь удивит своих участников.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ
Фото НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

Лучшие кадры

Призёры конкурса «Семейные ценности. Благо-состояние» по итогам 2010 года

1-е место

Лобов Георгий Юрьевич, заместитель начальника Гусинозерской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ВСЖД
Карамалта Мария Ильинична, заместитель начальника Кировской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ГЖД
Моор Вера Васильевна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Тызда Дирекции тяги ДВЖД
Рыбуха Любовь Степановна, специалист по кадрам и социальным вопросам станции № 316 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин ЗабЖД
Тимофеева Елена Александровна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного вагонного депо Вхотна ЗСЖД
Сервишев Игорь Николаевич, заместитель начальника Калининградской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ЮЖД
Иванов Игорь Константинович, заместитель начальника Уярской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам КрЖД
Жданов Александр Владимирович, заместитель начальника дирекции – начальник отдела по управлению персоналом Дирекции по тепловодоснабжению КбшЖД
Осыкина Елена Михайловна, заместитель начальника Сафоновской дистанции пути по управлению персоналом и социальным вопросам МЖД
Цилюрик Татьяна Геннадьевна, заместитель начальника центра Московского регионального общего центра обслуживания Центра корпоративного учёта и отчетности «Жедоручёт»
Кузнецова Марина Леонидовна, и.о. заместителя начальника Санкт-Петербург-Витебской дистанции гражданских сооружений по управлению персоналом и социальным вопросам ОЖД
Захарова Елена Владимировна, специалист по управлению персоналом Новосибирской дистанции пути Октябрьской дирекции инфраструктуры ОЖД
Покровский Анатолий Николаевич, заместитель начальника Санкт-Петербургского ИВЦ ГВЦ
Калентьева Татьяна Борисовна, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Астраханской механизированной дистанции пути ПривЖД
Чушкина Ирина Васильевна, специалист по кадрам эксплуатационного локомотивного депо Войновка Дирекции тяги СбЖД
Слабош Елена Сергеевна, специалист по управлению персоналом Свердловского территориального центра фирменного транспортного обслуживания ЦФТО Центра фирменного транспортного обслуживания

Вардыгина Татьяна Владимировна, специалист по управлению персоналом Черняховской дистанции пути ЮЖД
Серебрянская Мария Владимировна, заместитель начальника по управлению персоналом и социальным вопросам Красноярской территориальной центра связи Красноярской дирекции связи
Семенов Ирина Евгеньевна, ведущий инженер Самарского агентства фирменного транспортного обслуживания ЦФТО
Емелина Людмила Владимировна, представитель работ эксплуатационного локомотивного депо Абдуллино Дирекции тяги КбшЖД
Оленева Ольга Евгеньевна, заместитель начальника Московского регионального центра связи по управлению персоналом и социальным вопросам ЦСС
Московская Елена Владимировна, заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам моторвагонного депо Москва-2 Московской моторвагонной дирекции МЖД
Гайденко Владимир Михайлович, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Московской ИВЦ ГВЦ
Зои Виталий Михайлович, заместитель начальника по кадрам Московского железнодорожного агентства ОАО «ФПК»
Волкова Галина Фёдоровна, заместитель начальника Псковской дистанции пути по управлению персоналом Октябрьской дирекции инфраструктуры ОЖД
Назарова Екатерина Михайловна, заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Октябрьской дирекции инфраструктуры ОЖД
Южалева Татьяна Энгелевна, заместитель начальника эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-сортiroвочный-Витебский по управлению персоналом ОЖД
Зятковская Людмила Александровна, начальник отдела управления персоналом моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский ОЖД
Шутов Юрий Алексеевич, заместитель начальника Привольского центра фирменного транспортного обслуживания по кадрам и социальным вопросам ЦФТО
Дестиканна Алеситина Евгеньевна, заместитель начальника Саратовского регионального центра связи по управлению персоналом и социальным вопросам ЦСС

Мелицкая Ольга Ивановна, заместитель начальника станции по кадрам и социальным вопросам железнодорожной станции Находка-Восточная Дальневосточной дирекции управления движением Центральной дирекции управления движением
Пригородов Павел Викторович, заместитель начальника Свердловск-пассажирской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам СбЖД
Панкрат Александр Генрихович, начальник Вологодской дистанции энергоснабжения Северной дирекции инфраструктуры СЖД
Шехоновская Ирина Владимировна, заместитель начальника Северного территориального центра по кадрам и социальным вопросам ЦФТО
Денёв Дмитрий Николаевич, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Котлас Дирекции тяги СЖД
Вещукова Наталья Фёдоровна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская Дирекции тяги СКЖД
Бумагина Тамара Павловна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Ртищево-Восточное Дирекции тяги ЮВЖД
Киселева Нина Николаевна, специалист по управлению персоналом Южно-Уральской региональной дирекции железнодорожных вокзалов ДЖВ
Табанская Елена Сергеевна, специалист по кадрам эксплуатационного локомотивного депо Челябинск Дирекции тяги ЮВЖД

3-е место

Черныш Сергей Михайлович, заместитель начальника центра диагностики пути по кадрам и социальным вопросам ВСЖД
Мислина Татьяна Александровна, ведущий специалист по управлению персоналом Увельской дистанции электроснабжения ГЖД
Коновалов Николай Афанасьевич, заместитель начальника Сарapulьской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ГЖД
Писарик Татьяна Дмитриевна, заместитель начальника центра – начальник отдела управления персоналом Ижевского центра организации работы железнодорожных станций Горьковской дирекции управления движением Центральной дирекции управления движением
Калитова Ольга Львовна, специалист по управлению персоналом ремонтного локомотивного депо Муром-Восточный Горьковской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Дирекции по ремонту тягового подвижного состава
Кучеренов Светлана Ивановна, ведущая НОУ «Детский сад № 239» ЗабЖД
Риковская Татьяна Алексеевна, специалист по кадрам путевой машинной станции № 306 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин ЗабЖД
Гаврина Нина Алексеевна, ведущий специалист по управлению персоналом моторвагонного депо Новосибирск Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении СЗЖД

Резецуц Вера Георгиевна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Барнаула СЗЖД
Иванова Надежда Сергеевна, ведущая НОУ «Детский сад № 31 на станции Черная-Холма» ЮЖД
Авоенко Татьяна Алексеевна, ведущий специалист по управлению персоналом Калининградской дирекции связи ЦСС
Цуканова Татьяна Александровна, специалист по управлению персоналом 1-й категории Суриковской дистанции пути КрЖД
Онищук Валентина Владимировна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Иланская Дирекции тяги КрЖД
Абулханов Радик Рафикович, заместитель начальника Ульяновской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам Куйбышевской дирекции инфраструктуры КбшЖД
Хрулева Лилия Юрьевна, программист 2-й категории Самарского ИВЦ ГВЦ
Емельянова Елена Викторовна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Ожерелье-сортiroвочное Дирекции тяги МЖД
Гонимасова Оксана Анатольевна, специалист по кадрам ремонтного локомотивного депо Унеча Дирекции по ремонту тягового подвижного состава
Опт Вадим Лавинович, заместитель начальника ПМС № 309 Московской дирекции инфраструктуры МЖД
Касковка Елена Викторовна, ведущий специалист по управлению персоналом Московской дирекции управления движением Центральной дирекции управления движением
Кравцова Елена Константиновна, заместитель начальника ПМС № 332 по управлению персоналом и социальным вопросам Московской дирекции инфраструктуры МЖД
Басеева Светлана Николаевна, заместитель начальника моторвагонного депо Раменское по кадрам и социальным вопросам Московской моторвагонной дирекции МЖД
Михайлова Ольга Анатольевна, специалист по управлению персоналом Кингисеппской дистанции пути ОЖД
Иванова Юлия Марковна, заместитель начальника Санкт-Петербург-Балтийской дистанции электроснабжения по управлению персоналом ОЖД
Водовое Наталья Валерьевна, ведущий специалист по управлению персоналом вагонного ремонтного депо Нефтяная Приволжской дирекции по ремонту грузовых вагонов Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов
Добрянская Наталья Валерьевна, техник по труду Арчидинской дистанции пути ПривЖД
Галыганова Людмила Викторовна, лаборант химического анализа ремонтного

локомотивного депо Верхний Баскунчак Дирекции по ремонту тягового подвижного состава
Гончарова Валентина Генриховна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Сенная ПривЖД
Борщев Виталий Викторович, заместитель начальника эксплуатационного вагонного депо Уссурийск по кадрам и социальным вопросам Дальневосточной дирекции инфраструктуры ДВЖД
Сержантова Татьяна Николаевна, специалист по кадрам НВЗ «Узловая поликлиника на станции Поронайск» ДВЖД
Дорошенко Мария Александровна, специалист по управлению персоналом Поронаяская дистанция пути ДВЖД
Верхова Юлия Владимировна, инспектор по социальным вопросам эксплуатационного локомотивного депо Ишим Дирекции тяги СбЖД
Машкова Полина Геннадьевна, специалист по социальной работе ремонтного локомотивного депо Тюмень Свердловской дирекции по ремонту тягового подвижного состава Дирекции тяги СбЖД
Вихарева Анна Борисовна, заместитель начальника Дорожной автобазы по кадрам и социальным вопросам СЖД
Матвеева Валентина Ивановна, специалист по управлению персоналом эксплуатационного вагонного депо Ярославль-Главный Северной дирекции инфраструктуры СЖД
Федой Ольга Владимировна, специалист по кадрам вагонного эксплуатационного депо Лоста Северной дирекции инфраструктуры СЖД
Зарубин Леонид Леонидович, заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Няндома по кадрам и социальным вопросам Дирекции тяги СЖД
Харченко Анна Владимировна, заместитель начальника Ростовской дистанции сигнализации, централизации и блокировки по кадрам и социальным вопросам СФЖД
Давыдская Людмила Александровна, специалист по кадрам Минераловодской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении СКЖД
Лактионов Елена Борисовна, ведущий специалист по управлению персоналом Ростовского ИВЦ ГВЦ
Леонова Антонина Сергеевна, начальник отдела управления по персоналу Северо-

Спецпризы

«Гран-при» – **Очкасовой Галине Евгеньевне**, ведущему специалисту по управлению персоналом Московской дирекции инфраструктуры МЖД.
Знание «Лучший проводник корпоративной пенсионной системы» – **Кузнецовой Татьяне Николаевне**, ведущему специалисту по управлению персоналом Московской дирекции связи ЦСС.
Знание «Лучший проводник корпоративной пенсионной системы» – **Волковой Галине Фёдоровне**, заместителю начальника по управлению персоналом Псковской дистанции пути Октябрьской дирекции инфраструктуры ОЖД.
Награда «За наибольшее число новых привлечённых участников-вкладчиков из числа молодёжи до 30 лет» – **Бреславской Светлане Владимировне**, ведущему специалисту по управлению персоналом эксплуатационного локомотивного депо Чита Дирекции тяги ЗабЖД.
Награда «За максимальные количественные показатели по привлечению и удержанию в корпоративной пенсионной системе участников-вкладчиков» – **Доблин Юрию Фёдоровичу**, заместителю начальника эксплуатационного локомотивного депо Карасук по кадрам и социальным вопросам ЗСЖД.
Награда «Представителю Совета молодёжи компании за наилучшие результаты в освещении вопросов негосударственного пенсионного обеспечения среди молодых работников и специалистов» – **Мерзляковой Инне Владимировне**, специалисту-социологу Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ЗабЖД.
Награда «Представителю дорожной СМИ за лучшую публикацию на пенсионную тематику» – **Столкову Олегу Викторовичу**, корреспонденту ЮВЖД.

ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ

Лёд слёзы льёт

Сегодня на проходящем в Москве чемпионате мира определяются обладатели первых наград турнира. Первые медали московского чемпионата разыграют мужчины в одиночном катании, а также представители парного катания. У одиночников честь России отстаивает лишь Артур Гачинский – ученик знаменитого тренера Алексея Мишина. Столь скромное представительство нашей страны связано с неудачным выступлением российских фигуристов на предыдущих чемпионатах. Гачинский – спортсмен талантливый и перспективный. Но пока бороться на равных с лидерами ему не по силам. Что касается соревнований спортивных пар, то здесь все наши надежды связаны с



ФОТО: РИА «Новости»

От сборной России на медали чемпионата мира, стартовавшего в Москве, в основном претендуют Юко Кавагути и Александр Смирнов

Юко Кавагути и Александр Смирновым, которые уже выигрывали медали чемпионатов мира. Правда, тренер пары Тамара Москвина рассказала, что на пике формы её подопечные были в конце марта, то есть к тем срокам, на которые и был изначально запланирован чемпионат, что должен был пройти в Японии. Ещё одна наша пара – Татьяна Волосожар и Максим Траньков – лишь недавно катаются вместе. И если они смогут добраться до пьедестала, то это станет большой удачей. Кстати, спортсмены будут бороться не только за медали, но и за призовые. Чемпион в одиночном разряде получит \$45000, серебряный призёр – \$27000, бронзовый – \$18000. Даже за 12-е местолагается вознаграждение – \$2000. Чемпионы в танцах и парном катании получат \$67500 на двоих. Второе место оценено в \$40500, а третье – в \$27000.

Роман Вишнёв

Биатлон

Заграница нам поможет

Одним из главных претендентов на пост главного тренера сборной России по биатлону является немецкий специалист Вольфганг Пихлер, который успешно тренировал сборную Швеции. Он уже начал переговоры с Союзом биатлонистов России. Впрочем, Пихлер не единственный кандидат на место главного тренера. На недавнем внеочередном заседании совета Минспорттуризма тренерскому штабу выставлена неудовлетворительная оценка, и было рекомендовано не продлевать контракт с главным тренером команды Владимиром Барнашовым. При этом на его место был предложен Валерий Польховский, который уже работал со сборной с 2001 по 2007 год. Впрочем, его кандидатура вызвала противоречивую реакцию у представителей СБР. Вопрос о главном тренере может быть решён 29 апреля на экспертном совете Минспорттуризма. Матвей Володин

Дорога

Пятёрка по волейболу

В Красноярске прошло первенство КрЖД по волейболу. В турнире приняли участие пять команд: сборные крупнейших узлов дороги Абакана, Ачинска и Красноярска, а также команды Дирекции управления движением и Первой грузовой компании. На торжественной церемонии открытия выступил первый заместитель начальника дороги Владимир Касаткин, отметив, что волейбольный турнир год от года становится всё представительнее. Что касается непосредственно волейбола, то почти все игры проходили в интересной и напряжённой борьбе. Победителями стали спортсмены Красноярского узла, которые составят основу команды Красноярской дороги для участия в майском Кубке президента ОАО «РЖД», который пройдёт в Екатеринбурге. Виктор Романов

БАСКЕТБОЛ

Путь на Бельгию

«Локомотив-Кубань» готов побороться за победу в Европе



ФОТО: WWW.PHOTOBANK.RU

Андрей Ведищев видит будущее своей команды в детском спорте

– В этом нет ничего удивительного. Но по уровню и по подбору игроков все команды примерно равны. Первый матч в Остенде нам играть против «Спартака», и все мысли о встрече именно с ним. – Давайте теперь поговорим о выступлении «Локомотива-Кубань» в Профессиональной баскетбольной лиге. Здесь клуб идёт вторым, но пока не может догнать казанский УНИКС. – Мы стабильно выступаем с начала чемпионата, хотя и проигрвали несколько игр, но много и выиграли. Конечно, могли бы занимать более высокое место в турнирной таблице, но активно мы и так выступаем с дистанции или команды «снизу» стали сильнее? – Я думаю, что подтянулись «нижние» клубы. Средний уровень чемпионата заметно вырос, судейство стало более объективным, поэтому командам легче реализовывать свои возможности в таких условиях. – Благодаря созданию Профессиональной баскетбольной лиги уровень нашего баскетбола растёт? – Безусловно, создание ПБЛ принесло пользу. Лига стала существовать самостоятельно, принимать собственные решения. Я верю, что это положительный шаг для нашего баскетбола. – В недалёком будущем «Локомотиву-Кубань» пред-

всего, мы сконцентрируемся именно на этих трёх турнирах. – Что скажете о выступлениях юных баскетболистов «Локомотива», которые заняли второе место в детской Евролиге? – Мы набрали команду два года назад. Успешная работа тренерского штаба, грамотная селекция дали результат. В перспективе эти ребята смогут играть в дубле. Сейчас важны не столько их текущие результаты, сколько профессиональная подготовка. А если они, осваивая все тонкости игры в баскетбол, ещё и добиваются побед – это прекрасно. – Возможно ли получать резерв из детских команд, выступающих в чемпионате «Локобаске – Школьная лига», который патронируют ваш клуб и ОАО «РЖД»? – Да, у нас есть такой опыт. Более десяти человек прошли через наши младшие клубы, детско-юношескую, дублирующую команды. На сегодняшний день у нас есть три-четыре выходца из Школьной лиги, на которых мы делаем ставку. – Недавно первое место в финале Северо-Кавказского федерального округа заняла команда из Чечни. Довольно неожиданный результат. – Да, результат неожиданный, но прогнозируемый. Эта команда играет в Школьной лиге третий сезон. Эти ребята целенаправленно шли к своей победе. Баскетбол – игра, которая объединяет. Кроме того, я считаю, что подобные соревнования необходимы для воспитания здорового, образованного и гармонично развитого подрастающего поколения, ведь девиз нашей лиги – «Учись и побеждай!». Беседовал Роман Вишнёв

Участие в Единой лиге ВТБ престижно

для «Локомотива-Кубань».

И это новый опыт для нас

очень удачно. Нашей целью на сезон было попадание в четвёрку. Учитывая силу клубов ПБЛ, задача достаточно сложная. Но сейчас мы – вторые. Так что пока всё идёт по плану. – Значит, если рассматривать регулярный чемпионат, можно сказать, что свою задачу «Локомотив» уже выполнил? – Не стоит торопиться с выводами. Впереди ещё пять игр третьего круга, и все команды так плотно идут друг за другом, что любое поражение сразу меняет положение в таблице. Поэтому вся борьба ещё впереди. – Не кажется ли вам, что в чемпионате России происходит смена статусов команд? Например, ЦСКА опускается, «Локомотив», напротив, поднимается. Это лидеры сходят

стоит играть ещё и в Единой лиге ВТБ. Хавают ли у команды сил сразу на четыре турнира в сезоне? – Участие в Единой лиге ВТБ престижно для «Локомотива». Это новый опыт для нас. Мы давно хотели принять участие в этом турнире, где играют очень сильные команды: 6 клубов Евролиги и несколько команд, выступающих в Кубке Европы. Кроме того, это и коммерчески привлекательное соревнование. Клубы-участники получают бонусы независимо от результатов. Что касается игры сразу на четыре фронта, думаю, это маловероятно. Мы не сможем участвовать сразу во всех соревнованиях, учитывая плотный календарь европейских Кубков, Лиги ВТБ и чемпионата России. Скорее

КРОССВОРД

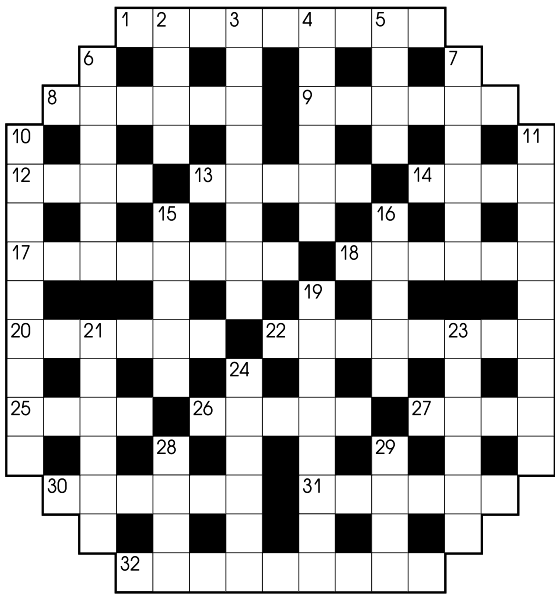
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Футболист, часто огорчающий вратарей соперников. 8. Возбуждающее средство, получаемое из чайных листьев. 9. Валик, превращающий Колобка в лепёшку. 12. Континентальная валюта, призванная покончить со всемогуществом доллара. 13. Мелковозрастный спортсмен. 14. Ёмкость для грязи, «выливаемой» на противника. 17. Отдалённость событий. 18. Политика устрашения, подавление противников насильственными мерами. 20. Солдат, которого постоянно качает. 22. Заведение, в котором бывшие школьники продолжают грызть гранит науки. 25. «Проводок», передающий картинку из глаза в мозг. 26. Ориентир для бегущего зверя (по слову-лице). 27. Каждое очко, добытое на экзамене. 30. Виток балерины на одной ноге. 31. Фуражный материал для шляпок. 32. Мир вокруг, границы которого человек постоянно раздвигал, пока не докатился до бесконечности.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Из какого материала были изготовлены знаменитые 12 стульев? 3. Бумажный знак, заменяющий металлические деньги. 4. Город, входящий в Золотое кольцо России. 5. Столицей какого государства является Тегеран? 6. «Сносное» действие в отношении заминированного здания. 7. Ему разрешается присутствовать при родах чужой жены. 10. Жертва чёрной ревности Отелло. 11. Человек с Клондайка, подцепивший золотую лихорадку. 15. Хрюкающий друг мерина и вола по несчастью. 16. Корыстный комплимент. 19. Человек, который придумал Дюймовочку и Снежную королеву. 21. Герой поэмы А.Твардовского. 23. Ранение на спортивном «поле боя». 24. Место встречи верующих поляков. 28. Сладкое кушанье из взбитой в пену фруктовой массы. 29. Крымский курорт, где повстречались герои рассказа А.Чехова «Дамы с собачкой».

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 27 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Синтетика. 8. Урожай. 9. Шашист. 12. Округа. 15. Причал. 16. Алгебра. 17. Рябь. 18. Карп. 19. Варешка. 20. Врач. 22. Утро. 24. Лимонад. 26. Лорнет. 27. Домино. 30. Прииск. 31. Илиада. 32. Универсал. ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Изжога. 3. Тайм. 4. Туша. 5. Кочара. 6. Прораб. 7. Осечка. 10. Покрывало. 11. Хлопкороб. 13. Алфавит. 14. Бегемот. 15. Приклад. 21. Аврора. 23. Триада. 24. Легион. 25. Долина. 28. Шкив. 29. Диор.