

Началась опытная эксплуатация устройств ввода рельсовых плетей в оптимальную температуру закрепления

Для модернизации участка Хасан – Раджин (Северная Корея) не хватает деталей верхнего строения пути

В Центральном доме культуры железнодорожников начал работу XXXI съезд Роспрофжел

Правительство приняло решение о запуске с 2012 года программы утилизации грузовиков старше 15 лет

29 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 50 (24770)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	148083 экзemplяра

От редакции

**Скидка на голову**  
Прилетает к Илье Муромцу Змей Горыныч и просит: «Отруби мне две головы!» «Да зачем же я тебе головы буду рубить?» – удивляется тот. «Понимаешь, каждый год с меня налоги как с трёх физических лиц требуют, – отвечает Змей. – Так, может, на две головы скидку сделают». Анекдот этот вспомнился, когда Минфин в очередной раз заговорил о необходимости отмены льгот по налогу на имущество естественных монополий – «Газпрома», «Транснефти», ФСК и ОАО «РЖД». Налоговый кодекс (п. 11 ст. 381) освобождает компании от налога на определённые виды имущества, в том числе на железнодорожные пути, магистральные трубопроводы, линии электропередачи, а также сооружения, являющиеся их неотъемлемой технологической частью. По предложению Минфина в 2012 году ставка налога на эту инфраструктуру может составить 0,5%, в 2013 году – 1,1%, а в 2014 году – 2,2%. И это уже предусмотрено в проекте «Основных направлений налоговой политики на 2012–2014 годы». Дополнительные доходы от отмены льгот, по оценке финансистов, составят за три года не менее 238 млрд руб. Эксперты Высшей школы экономики считали, что потери ОАО «РЖД» при налоге в 1,1% составят 28% прибыли до налогообложения, а при налоге 2,2% – 56%. А ведь чем меньше прибыль, тем меньше возможностей вкладывать деньги в развитие железных дорог. Планы построить 20 тыс. км новых линий к 2030 году могут остаться на бумаге. При этом потери экономики страны будут несопоставимы с теми суммами, которые получит федеральный бюджет от налога на имущество компании. Из данной ситуации есть лишь один выход: взять эти деньги из кармана потребителей, то есть повысить тарифы на перевозки. В Минфине считают, что их рост будет незначителен – всего 1–1,5% в течение пяти лет. Но утешат ли эти прогнозы сырьевой бизнес, если цены на транспортировку грузов и без того уже довольно для него обременительны? В прошлом году Минэкономразвития заявляло, что в стране исчерпаны возможности как снижения налогов, так и их увеличения, поэтому нужно принимать меры для стимулирования экономики и повышения эффективности бюджетных расходов. Там, вероятно, помнят, что писал ещё в XVIII веке в своей книге «Опыт теории налогов» известный российский экономист Николай Тургенев: «Налог должен всегда быть взимаем с дохода, и притом с чистого дохода, а не с самого капитала, дабы источники доходов государственных не истощались...» Иначе может получиться, как в том анекдоте.

Цифра дня

8 млрд руб. потратит ОАО «РЖД» в 2011 году на обеспечение пожарной безопасности.

Блиц

Активы должны приносить доход

Коммерческой работе компании требуется правильное прогнозирование



Салман Бабаев, вице-президент ОАО «РЖД»

Решением совета директоров ОАО «Российские железные дороги» Салман Бабаев назначен вице-президентом компании по коммерческой деятельности.

– Салман Магомедрасулович, вице-президента с подобными функциями в ОАО «РЖД» до сих пор ещё не бывало. Что входит в сферу вашей ответственности?

– Я буду курировать те сферы РЖД, которые связаны с грузовыми перевозками, а их немало. Под моим руководством будут находиться Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД», организация непосредственно грузовых перевозок, мультимодальные перевозки, таможенно-брокерский центр, терминалы, то есть весь тот бизнес, который связан с грузовыми перевозками. Компания владеет долями в разных морских портах. Эта коммерческая деятельность должна приносить хороший доход. Это особенно важно в период реформирования железнодорожной отрасли. Со своей стороны я приложу все свои знания, опыт, деловые качества, чтобы улучшить работу этого блока, и благодарен за доверие ко мне. – А какие практические вопросы вам предстоит решать?

– Коммерческую деятельность РЖД предстоит анализировать. Я и прежде занимался подобной работой. Например, если для нашей работы нам необходимы портовые мощности, то какие из них лучше использовать. Если мы рассматриваем паромное сообщение как продолжение железной дороги по морю, то каким образом его нужно развивать и нужно ли вообще, что мы от этих перевозок получим. То же и с терминалами, от которых зависят грузовые перевозки. Будем рассматривать концепцию по их управлению. Всё это необходимо анализировать, чтобы получать максимальный доход. – Какие направления вы считаете наиболее важными? – Понять, какие технологии сейчас необходимы РЖД и как их развивать при управлении вагонными парками. Беседовал Сергей Плетнёв

Развитие

Колея к небу

Московский авиаузел укрепят рельсами и терминалами



Вчера премьер Владимир Путин провёл в Шереметьеве совещание по развитию Московского авиатранспортного узла. Задача железнодорожников – помочь в создании интермодальной транспортной системы в столице.

Глава правительства осмотрел зону паспортного контроля, прошёл «зелёный коридор» таможенной зоны и изучил, как идёт регистрации пассажиров на внутренние рейсы. В ходе осмотра аэропорта Владимир Путин задержался у информационных стендов ОАО «РЖД» со схемой развития интермодальных перевозок и генеральной схемой развития всего столичного транспортного узла. В Шереметьеве премьеру также предоставили информацию о локализованной для России версии поездов Siemens Desiro Rus, получивших название «Ласточка». Они будут обслуживать гостей сочинской Олимпиады и аэропорт Казани. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин рассказал премьеру о железнодорожной составляющей транспортного обеспечения Москвы. В частности, он отметил, что 189 рейсов

Владимир Якунин рассказал Владимиру Путину и Игорю Левитину о перспективах развития интермодальных перевозок в Москве

поезда «Аэроэкспресс» каждый день обслуживают авиапассажиров. Для организации надёжного сообщения трёх столичных аэропортов – Шереметьева, Внукова и Домодедова – с центром города потребовались инвестиции в размере 12 млрд руб. Из них 6 млрд вложили в проект частные инвесторы. На совещании Владимир Путин отметил: «Появление «Аэроэкспрессов», создание современной системы интермодальных перевозок призвано снизить нагрузку на дорожную сеть Москвы и области. Этот скоростной транспорт позволит минимизировать временные затраты на дорогу в аэропорт из центра столицы, делает предсказуемым время в пути. Нужно исключить ситуацию, когда из-за пробок дорога до аэропорта порой занимает больше времени, чем сам полёт». Глава правительства напомнил, что в 2010 году пассажиропоток Московского авиаузла увеличился на 20% и превысил 50 млн человек. «Эти цифры близки к предельной пропускной способности существующей инфра-

структуры столичного авиаузла, и очевидно, что в дальнейшем нагрузка будет только возрастать», – сказал Владимир Путин. «В наших планах – увеличить пропускную способность трёх основных московских аэропортов в два раза, до 100 млн пассажиров к 2020 году», – добавил премьер. По словам главы Минтранса Игоря Левитина, с ростом объёмов перевозок и в связи с острой транспортной проблемой в Москве стоит задача по увеличению перевозок авиапассажиров железной дорогой: к 2015 году – до 20 млн человек, к 2018-му – до 30 млн. Владимир Якунин сказал, что компания готова участвовать в развитии столичного узла. Но на создание новой инфраструктуры потребуются существенное увеличение финансирования. Причём средства не могут быть найдены в инвестиционном бюджете самой компании, тем более в связи с передачей пригородных перевозок самостоятельной компании.

Ольга Соломонова

Смежники

Неиспользованные возможности

Выгрузка вагонов в портах ниже перерабатывающих способностей

Во взаимодействии железнодорожников и морских портов важность сотрудничества возрастает вместе с увеличивающимся грузопотоком. К такому выводу, в частности, пришли участники совещания, которое провёл вчера первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Подводя итоги взаимодействия с морскими портами в 2010 году и в начале 2011 года, Вадим Морозов отметил, что беспрецедентная динамика погрузки и рост перевозок на экспорт стали причиной высокой нагрузки на припортовые дороги. На фоне снижения на 3% перевозок в порты СНГ и Балтии погрузка в российские порты возросла на 7,4% по сравнению с 2009 годом, составив 203 млн тонн. Через порты Северо-Запада перевезено 80,8 млн тонн, что на 3% выше уровня 2009 года. Перевозки в порты



Дальнего Востока увеличились на 31%, составив 65,4 млн тонн. При этом нагрузка на порты Юга страны снизилась на 6% (55,4 млн тонн). Вадим Морозов обратил внимание участников совещания на неиспользуемый потенциал пропускных способностей. В 2010 году выгрузка вагонов в основных портах обеспечивалась на уровне всего лишь 77% от их перерабатывающих спо-

собностей, потери по выгрузке составили 580 тыс. вагонов, или около 38 млн тонн грузов. Одной из причин этого послужило неудовлетворительное использование подвижного состава на путях необщего пользования. Вадим Морозов отметил, что в текущем году сохраняется тенденция роста объёмов перевозок грузов на экспорт через порты. За январь – фев-

раль 2011 года прирост составил 5,7%. Начало текущего года оказалось сложным как для железнодорожников, так и для портовиков. Неблагоприятная ситуация с выгрузкой сложилась в портах Северо-Запада из-за сильных снегопадов и сложной ледовой обстановки в Финском заливе. Сейчас ситуация в заливе только ухудшилась. Вадим Морозов подчеркнул необходимость внедрения в портах современной техники и технологий, позволяющих сохранить вагонный парк. По его словам, за 2010 год в портах было повреждено более 42 тыс. вагонов. Наибольшее количество – 11,5 тыс. вагонов (32 вагона в среднем в сутки) – повреждено в Мурманском морском торговом порту. За 2 месяца текущего года количество повреждённых вагонов там увеличилось до 44 вагонов в среднем в сутки.

Интервью

Лидерами становятся



Николай Никифоров, председатель Роспрофжел

Сегодня в Москве открывается XXXI съезд Роспрофжел. Об основных направлениях текущей и будущей работы организации рассказывает председатель отраслевого профсоюза.

– Николай Алексеевич, почему на съезде будут подводиться итоги работы Роспрофжел за пять лет, с 2006 по 2010 год, хотя в этот период уже проходил съезд? – Действительно, после XXIX съезда, избравшего нынешний состав Центрального комитета профсоюза, в истории Роспрофжел был ещё один съезд – внеочередной и самый продолжительный: с момента его открытия и до последнего заседания прошло больше двух лет. Его проведение было вызвано необходимостью внесения изменений в устав, но они нуждались в проверке временем, и мы на первом заседании XXX съезда в 2008-м договорились собраться вновь, когда будут результаты. А потом совместили обсуждение изменений в уставе с празднованием 105-летия профсоюза, которое отметили в минувшем году. Конечно, на том съезде мы подводили итоги: это был период, когда страна выходила из финансового кризиса. Профсоюз при этом не был статистом, наша значительная работа позволила сохранить и трудовые коллективы, и рабочие места, и достигнутые ранее договорённости о гарантиях персоналу. Но профсоюз действует в соответствии с уставом, которым определено, что ЦК обязан раз в пять лет отчитаться перед рядовыми членами о проделанной работе. Потому мы и собираемся на очередной съезд – ему предстоит не только дать оценку проделанной работе, но и определить задачи на предстоящие пять лет, избрать новые руководящие органы.

> Окончание | 6

> Окончание | 2



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Фонд в бюджете

Госдума приняла в третьем чтении законопроект о создании в России дорожных фондов. Согласно документу в составе федерального бюджета будет сформирован Федеральный дорожный фонд, средства которого будут использоваться для проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и содержания автомобильных дорог. Фонд будет состоять из двух частей – базового объема бюджетных ассигнований в размере 254,1 млрд руб., а также прогнозируемых налоговых и неналоговых доходов за счёт соответствующих платежей пользователей автодорогами. При этом объем бюджетных ассигнований фонда будет определяться ежегодно при составлении проекта федерального бюджета. Законопроектом предусмотрено также создание региональных дорожных фондов регионов.

Награждён герой «Невского экспресса»

Губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко вручила вчера Олегу Смирнову особую медаль «За спасение погибавших». Олег Смирнов был пассажиром потерпевшего крушение в результате теракта в 2009 году поезда «Невский экспресс» и, несмотря на полученные тяжёлые травмы, спасал пострадавших пассажиров. «Это пример настоящего мужчины, который ещё раз доказал, что в жизни всегда есть место подвигу», – отметила Валентина Матвиенко, вручая медаль.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СМЕЖНИКИ

Неиспользованные возможности

> Начало | 1

Как рассказал заместитель генерального директора Мурманского морского торгового порта Владимир Пономарёв, порт нуждается в дополнительных железнодорожных подходах. Сейчас все три терминала морского порта – ЗАО «Агросфера», Мурманский балкерный терминал и Второй грузовой район – работают через один железнодорожный подход. Относительно повреждений вагонов он отметил, что снизить их количество поможет только изменение технологии грузовых операций. Разрабатывается документация по строительству вагоноопрокидывателей на территории порта, однако для этого необходимо разрешение владельца земельного участка в лице «Росморпорта». Пока что ММТП не может назвать сроки появления этих устройств на территории порта. Руководитель Росморречфлота Александр Давыденко отметил значимость работы ОАО «РЖД» по развитию подходов к портам. В связи с тем, что следующая зима ожидается ещё более холодной, планируется построить специальные ледоколы, чтобы не допустить ситуации, аналогичной той, что сложилась в Финском заливе, сообщил он. Начальник Октябрьской дороги Виктор Степов сообщил, что в I квартале 2011 года выгрузка на магистрали возросла на 8% (ежедневно выгружается 3250 вагонов), и этому, в частности, способствовало развитие терминала «Петролеспорт». Он отметил, что для обеспечения равномерной погрузки-выгрузки проводятся еженедельные совещания с портами по стабилизации ситуации, создана комиссия по ситуации в Финском заливе, составляются планы погрузки. По словам начальника Дальневосточной дороги Михаила Заиченко, для обеспечения оперативной подачи вагонов к портам было принято решение удлинить плечо обслуживания. Он также подчеркнул наличие проблемы неоформленных вагонов, из-за которых подвижной состав простаивает на путях. Относительно повреждённых вагонов он сообщил, что с начала года на дороге их было зафиксировано 390 единиц, а «собственники не хотят с ними разбираться». Вадим Морозов отметил, что необходимо заключать договор с собственником вагона на ремонт, а «порты должны нас в этом под­дер­жать». Начальник Северо-Кавказской дороги Владимир Голоскоков говорил о необходимости внесения изменений в статью 39 железнодорожного устава, согласно которой «плата за пользование вагонами, контейнерами не взимается за время нахождения вагонов, контейнеров, не принадлежащих перевозчикам, в местах необщего пользования». Таким образом, нормативная база не содержит оснований для начисления платы за использование инфраструктуры при нахождении на путях общего пользования вагонов, не принадлежащих перевозчику. «Арбитражные суды отказывают нам во взыскании с грузополучателя платы за простой вагонов, не принадлежащих перевозчику, – это главный вопрос, который нам необходимо решить, всё остальное – вопросы технической оснащённости», – отметил Владимир Голоскоков.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Технология

Рельсам стало тепло

На Урале приступили к путевым работам, не дожидаясь настоящей весны



ФОТО: ИРИНА ЗИМОВА

На Южно-Уральской магистрали началась опытная эксплуатация устройств ввода рельсовых плетей в оптимальную температуру закрепления.

Первые образцы устройств изготовлены на опытном заводе дорожной Дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин (ДРЭПМ). Как отмечает начальник конструкторского отдела ДРЭПМ Игорь Пьянков, основой созданной новинки стала «нагревательная установка Зубова». Оборудование нового устройства смонтировано на грузовой платформе. На ней установлены резервуар для подачи воздуха, бак с дизельным топливом, две лебёдки. Под платформой – две нагревательные камеры. Пневмомагистраль позволяет подавать воздух на их горелки с компрессора маневрового тепловоза, который толкает платформу. Установка движется по рельсам со скоростью 1–3 км/ч

Согретые рельсы дают надёжную колею

и нагревает рельсы до плюс 35 градусов. Идущие следом путейцы снимают напряжение с мест соединения плетей и вновь закрепляют их. Агрегаты, изготовленные на опытном заводе, отправлены в путевые машинные станции, базирующиеся на станциях Шершни, Уржумка, Чурилово и Курган, где с их помощью закрепляются уложенные зимой длинномерные плети. До сих пор, по словам путейцев, технология ввода плетей в оптимальный режим при низких температурах не была предусмотрена. Прочность и устойчивость бесстыкового пути обеспечивалась только при закреплении их в тёплое время года. Однако недавно работники путевых машинных станций в Картах, Орске и Оренбурге испытали арендованную у горьковских путейцев нагревательную установку на своих участ-

ках пути. После чего на ЮУЖД решили изготовить агрегаты собственного производства. «Прежде мы приступали к работе, когда температура поднималась до 10–15 градусов тепла. Для закрепления 800-метровых плетей делали две разрядки. Теперь затраты времени сократились вдвое, труд путейцев облегчился», – говорит главный инженер Оренбургской дистанции пути Андрей Малинкин. По словам начальника производственного отдела Южно-Уральской дирекции по ремонту пути Даниила Черепанова, за две недели эксплуатации нагревательных установок на дороге введено 35 пар плетей длиной 17,8 км. До 10 апреля предполагается сдать после зимней укладки и подготовить к летним перевозкам 41,4 км пути.

Евгения Мухихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Московская

Проблемный разговор

Пассажиры электричек высказали претензии пригородной компании

Почему отменили льготникам месячные проездные билеты, а ввели разовые? Этот вопрос стал главным во время проведения Дня пассажира на Ярославском вокзале Москвы.

«Это очень неудобно: каждый раз брать безденежный билет в кассе. Мы тратим своё время и платным пассажирам создаём очередь», – жаловались пенсионеры, подходившие к специально оборудованной для вопросов пассажиров на Ярославском вокзале стойке. Начальник участка по Ярославскому вокзалу Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) Галина Абляхова объясняет, что таково было решение правительств Москвы и области. Видимо, для более точного подсчёта пассажиров-льготников. «ЦППК не может

мают несколько пассажиров. Оказалось, что решить её пригородники в одиночку не в силах, нужна помощь транспортной полиции. Жители станций Клязьма и Мамонтовская недовольны тем, что у них останавливается мало электричек. «Поезда от Пушкино до Мытищ редко останавливаются. Электричку приходится ждать по полтора часа», – говорит пассажир Евгений Широков. Решит проблему смена расписания. «Просьбу передадим в пригородную дирекцию МЖД. При формировании летнего расписания, возможно, учтут ваши пожелания», – отвечает начальник ярославского направления ЦППК Хабиб Хусейнов. – Однако специалисты МЖД должны проанализировать, выгодно ли делать остановку электропоезду на этих станциях. Если нет, то оста-



ФОТО: ТАТЬЯНА ПОРЯДКОВА

Пассажиры небольших станций хотят, чтобы у них останавливалось больше электричек, а крупных – хотят ехать быстрее

отменить это решение. Льготники могут купить билеты в любой кассе. Недавно в терминалах была установлена дополнительная программа для льготников. Теперь можно взять безденежный билет в автомате, воспользовавшись своей картой со штрихкодом», – объясняет Галина Абляхова, но обещает передать жалобы руководству. Правда, возмущённых льготников ответ не всегда устраивает. «Трудно объяснить что-то пассажирам, когда они недовольны и подходят, только чтобы высказаться», – констатирует Галина Абляхова. Ещё одной сложной проблемой электричек остаётся несанкционированная торговля. Далеко не всем пассажирам нравится, когда в вагоне кричат лоточники, скрежещут, демонстрируя качество стеколорезов, или выстреливают автоматическими зонтами. Тему подни-

новок не будет, ведь пассажирам крупных станций хочется, чтобы поезда шли быстрее». Претензии поступают и по поводу температуры в электричках. «Странно: кто-то жалуется, что в электричках холодно, а кто-то – что жарко», – удивляется после ухода очередного пассажира Хабиб Хусейнов. А одна пожилая женщина похвалила акцию по снижению стоимости проездного абонемента до 3,5 тыс. руб. для пассажиров, едущих дальше 50 км от Москвы. «Надо продумать такую оплату, чтобы она была доступной. И не будет «зайцев», – убеждена пассажирка. По словам заместителя гендиректора ЦППК Руслана Лесневского, вскоре стойки для общения с пассажирами установят на каждом вокзале, и компания обязательно ответит на все вопросы пассажиров.

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

Развитие

Разделить потоки

Модернизированный разъезд облегчит перевозки



ФОТО: ИРИНА ЗИМОВА

В этом году завершится реконструкция разъезда Тайга-2 Западно-Сибирской магистрали.

Разъезд Тайга-2 находится на линии Новосибирск – Мариинск. Хотя он и в стороне от узловой станции Тайга, его стратегическое значение трудно переоценить. – Разъезд разделяет поездопоток по направлениям движения в месте примыкания участка Томск-1 – Тайга. При прогнозируемом увеличении транзита через Тайгинский узел как с восточного, так и с томского направления реконструкция разъезда становится крайне актуальной: она позволит направить грузовой транзит от Томска, минуя станцию Тайга, – рассказал главный инженер Западно-Сибирской дирекции управления движением Артём Агарков. Кроме того, перераспределится часть транзитного грузопотока линии Новосибирск – Мариинск.

Разъезд Тайга-2 даст зелёный свет транзитному поездопотoku

Реконструкция разъезда идёт поэтапно. В 2010 году сделали полутораклометровый электрифицированный путь, который обеспечивает выход на главный путь линии Новосибирск – Мариинск. Было уложено семь стрелок, обустроен оборудованный УЗП переезд. По этому пути движение было открыто уже в октябре. На втором этапе уложат два пути в 1,1 км и 1,7 км с реконструкцией чётной горловины – для безостановочного пропуска поездов на главные пути линии Новосибирск – Мариинск. Реконструируют и нечётную горловину, и соединительный путь в 1,2 км – для выхода на томское направление и на станцию Тайга.

Владимир Павлов, сов. корр. «Гудка» Новосибирск

Сделка

Ключевое решение

Французский опыт востребован на отечественной колее

Правительственная комиссия по зарубежным инвестициям одобрила покупку Alstom блокпакета «Трансмашхолдинга».

Антимонопольные органы дадут согласие на покупку Alstom 25% плюс одна акция «Трансмашхолдинга» в ближайшие дни. Как сообщил глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев, правительственная комиссия по контролю за осуществлением иностранных инвестиций одобрила ходатайство французской Alstom о приобретении блокпакета в уставном капитале единственного акционера ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) – нидерландской компании Breakers Investments BV. По его мнению, «это одна из самых ключевых сделок, которые когда-либо были одобрены комиссией по иностранным инвестициям». Игорь Артемьев также выразил надежду, что сделка будет закрыта в скором времени. Договор, в соответствии с которым Alstom приобретает блокпакет «Трансмашхолдинга», был подписан в марте 2010 года. Долю для продажи акций ТМХ французской компании пропорционально сформируют

все акционеры «Трансмашхолдинга», кроме ОАО «РЖД». Оплатить пакет Alstom планировала двумя траншами. Покупатель выплатит ТМХ первоначальный платёж в размере \$75 млн, а точная сумма сделки будет зависеть от результатов работы «Трансмашхолдинга» в 2008–2011 годах. Получить все необходимые одобрения от антимонопольных органов стороны планировали ещё в октябре 2010 года. Однако позднее стало известно, что ФАС, изучая ходатайство

ется данная сделка. По словам Владимира Путина, партнёры договорились о реализации программы развития и технологического переоснащения Тверского и Брянского машиностроительных заводов. Как сообщили в ТМХ, осталось решить вопросы по оформлению сделки. Разрешив сделку, комиссия прежде всего одобрила совместную с Alstom деятельность по работе инжинирингового центра в создании электровозов нового поколения.

Сотрудничество французской компании Alstom и «Трансмашхолдинга» признано перспективным

Alstom, запросила мнение в том числе ФСО и Минобороны. Ведомства, в свою очередь, заявили о наличии претензий к сделке. Премьер-министр Владимир Путин оценил как перспективную сделку по расширению сотрудничества французской компании Alstom и «Трансмашхолдинга». Об этом он заявил на заседании правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций, где рассматрива-

Первый образец магистрального локомотива асинхронным двигателем ЭП20 будет представлен в ближайшее время. Первый заместитель руководителя ТМХ Анатолий Мещеряков пояснил «Гудку», что следующим шагом после ЭП20 будет разработка нового грузового локомотива. Также сотрудничество с Alstom подразумевает развитие в России производства ключевых компонентов для строительства этих электровозов.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА



Приволжская

## Посчитает электроника

НОВОЕ ОСНАЩЕНИЕ ПУТЕВЫХ МАШИН УВЕЛИЧИТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ



Автоматизированная система высокоточной съёмки, расчётов и выправки пути облегчит работу путейцев

На Приволжской магистрали путевые машины оборудовали системой «ВПИ-Навигатор».

«На всех 10 машинах установлена система «ВПИ-Навигатор» версии 5.5.7. До конца года оборудуем машины и путеизмерительные вагоны сканерами, а также установим на железнодорожном полотне около 6 тыс. электронных меток. Всё это в комплексе позволит перейти на новую технологию обслуживания пути», – говорит заместитель начальника по эксплуатации и ремонту путевых машин Алексей Агафонов. Компьютеризированная система освободит машинистов путевых машин от предварительной съёмки пути и сложных расчётов его состояния. «Если сегодня мы теряем по 30 минут в каждое «окно» на диагностику и расчёты, задерживая ремонтные работы, то с переходом на новую систему путеизмерительные вагоны задолго до «окна» обследуют путь, передадут собранную информацию специалистам диагностического центра ПривЖД, которые при помощи техники рассчитают необходимые параметры. Путейцам останется лишь выполнить электронный наряд!», – отмечает Алексей Агафонов. Это позволит не только повысить точность работ за счёт сокращения влияния человеческого фактора, но и увеличит производительность труда. Если сейчас в четырёхчасовое «окно» выправляют 2,4 км пути, то с вводом «ВПИ-Навигатора» – на 1 км больше. Автоматизированную систему будут использовать на основном грузонапряжённом участке Котельниково – Сызрань.

Инга Быкова,  
соб. корр. «Гудка»  
Саратов

Переезд

## Цена лихачества

ВОДИТЕЛЬ НЕ ОБРАТИЛ ВНИМАНИЯ НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ

Вчера на неохраняемом переезде перегона Терновка – Народная Мичуринского региона Юго-Восточной дороги произошло ДТП со смертельным исходом. В полдень на 631-м км однопутного участка Грязи-Волгоградские – Поворино водитель легкового автомобиля немеревался пересечь путь перед грузовым поездом. При этом он не обратил внимания на запрещающий сигнал светофора. В результате поезд протаранил машину на скорости 50 км/ч. Пассажирка погибла на месте, водитель госпитализирован в тяжёлом состоянии. Локомотивная бригада затребовала вспомогательный локомотив: у тепловоза вырвало трубу питательной магистрали и повредило метельник. Путь не был повреждён, габарит не нарушен. Через час поезд был отправлен с перегона. В 2010 году на переездах ЮВЖД произошло девять ДТП, в которых три человека погибли и 12 пострадали. За первые два месяца этого года в ГИБДД направлено 563 письма о привлечении к ответу водителей, нарушивших правила на переездах. В этом году будет модернизирована автоматическая сигнализация на восьми переездах ЮВЖД, ещё на семи установят шлагбаумы, один переезд оборудуют УЗП, на 18 будет уложен резиновый настил, 37 переездов ждёт капремонт.

Сергей Михалёв,  
соб. корр. «Гудка»  
Воронеж

Ситуация

# Запасной вариант

НЕХВАТКУ РЕЛЬСОВ КОМПЕНСИРУЮТ ИЗ ГОСРЕЗЕРВА



Участники модернизации участка Хасан (Россия) – Раджин (Северная Корея) столкнулись с нехваткой материалов. В первую очередь, деталей верхнего строения пути.

Как сообщил начальник отдела инфраструктуры Владивостокского региона Дальневосточной дороги Станислав Замогильный, сейчас на реконструкции участка северокорейской дороги задействовано более 60 российских специалистов. В I квартале на станции Туманган уложено пять стрелок, выправлены станционный путь № 101 и один из тупиков. Также введена дизельная электростанция и развёрнут для строителей вахтовый посёлок. На станции Сонбон уложен путь № 7 длиной 1 км и две стрелки. Переустройство чётной горловины идёт на станции Тонсонбон. Ведутся работы и по искусственным сооружениям: мостам и водопропускным трубам. А работники ООО «Дальневосточная горно-строительная компания» (ДВГСК), одной из подрядных организаций, приступили к реконструкции тоннеля Унсан протяжённостью 499 м. Что касается перегонов, то здесь замена рельсошпальной решётки шла бы активно, если бы не проблемы с отсутствием материалов. «По этой причине от графика работ отстали на два-три месяца», – отмечает Станислав Замогильный. Особенно сложная ситуация возникла с рельсами. До конца 2010 года их было

Работы на перегонах линии Хасан – Раджин могли бы идти гораздо быстрее, если бы хватало стройматериалов

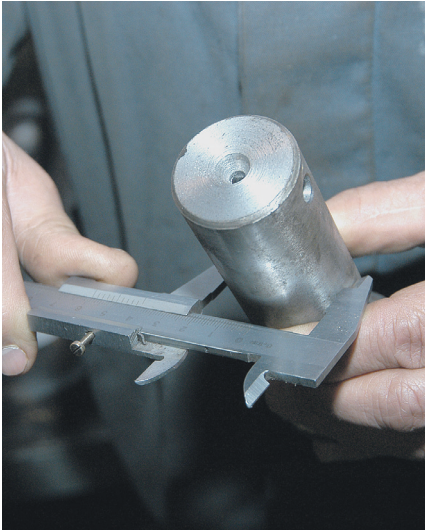
поставлено всего 240 тонн. Но для реконструкции 53-километрового участка Туманган – Раджин ещё нужно порядка 9800 тонн. По словам руководителя ГУП «Северная Корея» ОАО «РЖДстрой» (выполняет функции генподрядчика) Константина Кротова, проблема с рельсовой продукцией на рынке оказалась полной неожиданностью. «В свободной продаже рельсы отсутствуют. Опросили всех поставщиков российско-корейского предприятия «РасконКонТранс» – ни у кого также нет. Сейчас готовится контракт с производителем, но есть проблема: цена новых рельсов у него выше сметной стоимости по нашему проекту, – говорит он. – Кроме того, поставки с завода-изготовителя возможны не ранее июля-августа». Генподрядчик начал покупать рельсы типа 1Р-50 у железнодорожников. 550 тонн поступают в КНДР с Дальневосточной магистрали. Но свободные запасы 1Р-50 на сети ограничены: немалая часть таких рельсов была направлена полтора года назад на модернизацию путевого хозяйства железных дорог Кубы. Выход – приобретение рельсовой продукции из госрезерва. «Там достаточное количество, чтобы закрыть все потребности проекта. Сейчас решается вопрос о приоб-

ретении разбронированных рельсов», – сообщил Константин Кротов. Планируется, что поставки из госрезерва начнутся в апреле. В свою очередь гендиректор ДВГСК Алексей Летуновский указывает на необходимость скорейшего строительства в КНДР бетонного завода. Всего компании необходимо отремонтировать три тоннеля, один из которых длиной 3,8 км. «Стоять и ждать не будем. Привезём имеющиеся у себя бетонные установки, но выработка будет не та. При этом большие объёмы бетона понадобятся и для развития порта Раджин», – сказал Алексей Летуновский. Для реконструкции главного хода линии Туманган – Раджин понадобятся и длительные «окна». Здесь северокорейская сторона готова идти навстречу. На сегодня ДВГСК разработала и согласовала с северокорейской госкомпанией «Тонхэ» ремонтные работы в тоннелях, предусматривающие перерыв в движении поездов до пяти суток и более. Как заявил первый замначальника департамента сотрудничества с зарубежными железными дорогами Министерства железных дорог КНДР, глава компании «Тонхэ» Ким Чан Сик, ввиду важности проекта Северная Корея готова предоставить «окна» вплоть до полного закрытия на участке движения на пять-шесть месяцев. Павел Усов, соб. корр. «Гудка»  
Хабаровск – Владивосток

Соседи

## По опыту РЖД

Средства на метрологию нашлись через 15 лет



Служба технической политики ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» разработала программу метрологического обеспечения.

Начальник службы технической политики ЮКЖД (дочерняя компания ОАО «РЖД»), концессионер Армянской железной дороги) Сенник Мурадян рассказал «Гудку», что деньги для этого удалось найти впервые за 15 лет. – Сам процесс измерений отдельных параметров инфраструктуры и подвижного состава напрямую связан с безопасностью движения, – отметил глава службы. – Раньше у нас сохранялось недооснащение измерительными инструментами и ис-

пытательными стендами. Обновив весь приборный парк, мы добьёмся контроля за качеством проведённого ремонта подвижного состава или пути, а также соответствия технического устройства инфраструктуры требованиям единой нормативной системы. Как сообщил пресс-секретарь ЮКЖД Ваге Давтян, программа включает в себя создание подразделений метрологической службы, разработку специальной документации, укомплектование производственных предприятий испытательными и измерительными средствами, составление перечня средств измерений, организацию обучения сотрудников. Главный инженер ЮКЖД Сергей Арутюнян сообщил, что положение метрологической службы ОАО «РЖД» взяли за основу нормативно-технической документации в Армении. Документ адаптирован под условия ЮКЖД. «Раньше метрологического обеспечения на железной дороге не было, мы возили свои приборы в Грузию. Теперь метрологическое обеспечение будет разбито между двумя подразделениями: подвижного состава и инфраструктуры. Часть приборов будет калиброваться на производственном участке подразделения инфраструктуры и часть – на базе локомотивного депо Ереван и тяговой части Ереван. На обновление приборного парка в прошлом году было потрачено примерно 10 млн руб. На данном этапе этого оснащения достаточно. Своих специалистов мы, скорее всего, отправим в Россию на обучение», – рассказал главный инженер компании.

Татьяна Ерёмина

Сделка

## Отдадут инвестору

Готовится продажа одного из крупнейших европейских операторов

В Польше начался процесс продажи контрольного пакета акций государственного железнодорожного оператора PKP Cargo.

Железнодорожный концерн PKP SA объявил, что 50% плюс одна акция будет продано стратегическому инвестору. Заинтересованным участникам предлагается направить свои предложения до 12 мая 2011 года, а 27 мая будут отобраны претенденты на приобретение этого актива. Министерство финансов Польши проводит продажу транспортных компаний в рамках программы приватизации на 2008–2011 годы. В список приватизируемых компаний также была включена PKP Intercity – «дочка» PKP SA по дальним пассажирским перевозкам. При этом приватизации не подлежит основной железнодорожный оператор Польши PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. В пресс-службе PKP SA «Гудку» не смогли пояснить, какая цена будет назначена на выставляемый на продажу пакет акций. Ведущий эксперт ИК «ФИНАМ» Дмитрий Баранов отметил, что ОАО «РЖД» или крупные



Польские дороги предлагают «дочек» инвесторам

частные операторы теоретически могут проявить интерес к PKP Cargo. «Это зависит от множества факторов: состояния компании, её стоимости, условий продажи», – отметил он. Вице-президент Евро-Азиатского транспортного союза Юрий Щербанин считает, что PKP Cargo может быть интересна участникам российского транспортного

Лента новостей

Тихий рейс

Необычные условия проезда на своих поездах предлагает британская железнодорожная компания East Coast. С мая пассажиры первого класса смогут, по желанию, путешествовать в «тихом» вагоне. Пассажиры, купивших билет в подобный вагон, будут просить выключить телефон или перевести его в бесшумный режим, не пользоваться без наушников ноутбуком или игровой консолью и разговаривать как можно тише. А если возникла необходимость позвонить или ответить на звонок, то выходить в тамбур. В компании считают, что эти требования улучшат атмосферу в вагоне. Это новшество решили ввести после опроса пассажиров. Четверо из пяти опрошенных утверждали, что их раздражают громкие разговоры и посторонние звуки с соседних сидений. Забронировать билет в «тихий» вагон можно уже сейчас. Надбавка за тишину в стоимости билета не предусмотрена.

Как в боевике

Специально обученные террористы пытались захватить брянскую газонакопительную станцию, взорвать вокзал Брянск-Орловский и состав цистерн с газом. Однако спецподразделения и железнодорожники сорвали планы злоумышленников. В брянских антитеррористических учениях приняли участие 600 человек. «Было всё, как в боевике. Учебные террористы захватили учебных заложников во главе с начальником газонакопительной станции и начали выдвигать требования, – рассказал «Гудку» начальник Брянского отделения Московского регионального центра безопасности структурного подразделения ОАО «РЖД» Анатолий Слабьяня. – Затем сообщили о минировании вокзала. Пассажиры вывели. Два часа территорию вокзала обследовала собака. Она обнаружила все закладки. Кстати, собака была такая умная – все цветочные горшки перевернула», – похвалил Анатолий Слабьяня.

Деньги на связь

Горьковская дорога направит в этом году 82,4 млн руб. на строительство волоконно-оптической линии. Её сооружение и кабелирование воздушной линии предусмотрено на участках Зелёный Дол – Йошкар-Ола и Яр – Верхнекамск.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

PKP Cargo – национальный грузовой перевозчик Польши, занимает второе место в ЕС после Deutsche Bahn по объёмам грузоперевозок. Владеет более чем 20 центрами организации грузовых перевозок.



РЕФОРМА

# Кадровый пробел

Безопасность нельзя обеспечить без полноценного штата сотрудников

Александр Кем,  
начальник  
управления  
на транспорте  
МВД по  
Дальневосточному  
федеральному  
округу



ФОТО: АНЖИНА ПОДВАРОВА



ФОТО: АЛЕКСИЙ ПИАНОВ

Железнодорожный вокзал во Владивостоке должен быть одним из наиболее защищённых объектов

– Недавно вместе с хабаровским губернатором Вячеславом Шпортмо совершали объезд по пассажирским объектам транспорта. С аэропортом всё понятно, существует законодательная база, давно создана служба авиационной безопасности, работает Воздушный кодекс, который чётко указывает: кто и чем должен заниматься. На аэровокзале имеется соответствующее оборудование, один вход, территория ограждена и находится под охраной.

С железнодорожными вокзальными комплексами всё гораздо проблематичнее. Вот у вокзала Хабаровск-1 пять выходов. Это с учётом того, что пожарные разрешили часть из них перекрыть. На всех пяти ни металлодетек-

– **Насколько активно сопровождаются пассажирские поезда?**

– К сожалению, охватываем порядка 30–35% всех поездов дальнего и пригородного сообщений. Это мало. Проблема – нет людей. Кстати, когда в 2006 году после десятилетнего перерыва нам вернули функции предполётного досмотра пассажиров в аэропортах, а дополнительного штата не дали, пришлось часть личного состава отвлекать с железной дороги. Но мы всё равно стараемся как можно больше брать поездов под сопровождение. Особенно те, в которых наиболее часто совершаются преступления в отношении личности и имущества.

Так, в дальнейшем следовании наиболее неблагополучными считаются пассажирские поезда сообщением Хабаровск – Нерюнгри и Владивосток – Советская Гавань.

**На этот год стояла задача ещё на 10% убавить численность.**

**А нам хотелось увеличить плотность наших нарядов**

торные рамки, ни полицейских просто так не поставишь. Кроме того, нужно оборудование для проверки багажа, без него такой контроль – половинчатая мера.

Далее. Если служба авиационной безопасности имеет право на досмотр пассажира – эти люди, как и сотрудники полиции, проходят специальное обучение, имеют лицензии, – то на железной дороге такой категории работников нет. Даже ведомственная охрана ЖДТ не имеет права досматривать пассажира.

Да и сами вокзалы не включены в перечень объектов, которые подлежат их защите. А ведь они располагают большим количеством служебных собак. Пусть те больше караульные, не натасканные на наркотики или взрывчатку, но уже просто одно присутствие кинолога со своим четвероногим несло бы психологическое воздействие на потенциального преступника. Кстати, мы планируем развивать собственную кинологовскую службу. Намерены создать такие центры во Владивостоке и Южно-Сахалинске.

– **С железной дорогой находите понимание?**

– Вполне. Но есть вопросы, которые ДВЖД не в состоянии решить. Например, госбюджет выделяет нам средства на строительство кинологовского центра. Но он должен быть построен на земле федеральной собственности. А в нашей зоне ответственности почти 99% – объекты собственности ОАО «РЖД». И передать эту землю нам затруднительно, такие вопросы решаются в Москве.

Или взять ту же дежурную часть на вокзале. Не можем мы тратить деньги на её капремонт, потому как здание собственность компании. Железная дорога имеет право отремонтировать её за свои средства, но направлять деньги в первую очередь на нужды своей инфраструктуры. Получается нестыковка. Это наследие ещё того закона «О милиции», согласно которому служебные помещения, транспорт и связь предоставляют соответствующие организации-перевозчики.

БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

ТЕХНОЛОГИИ

## На пользу природе

Экологические мероприятия в приоритете у железнодорожников



ФОТО: ЛЕВАНТИЙ ПОДВАРОВА

С 2009 года ОАО «РЖД» направило на природоохранные мероприятия 1,9 млрд руб.

Негодные старые шпалы пойдут на переработку

В соответствии с Экологической стратегией ОАО «РЖД» до 2015 года и на перспективу до 2030 года компания рассчитывает на 35% снизить негативное воздействие на окружающую среду от хозяйственной деятельности железнодорожных предприятий. А к 2030 году такое воздействие должно снизиться уже на 70%.

Столь амбициозные планы ОАО «РЖД» рассчитывает реализовать за счёт внедрения эффективных ресурсосберегающих природоохранных технологий и экологически чистых материалов, рационального использования природных ресурсов, снижения энергоёмкости перевозок. Кроме того, этому будет способствовать сокращение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов на 14,4%, топлива – на 9,1%, повышение экологической безопасности и социальной ответственности деятельности компании.

В рамках стратегии компания реализует инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности», рассчитанный на 2009–2011 годы. Благодаря этому железнодорожники сокращают загрязнение окружающей среды промышленными отходами и сточными водами, увеличивают объёмы их утилизации. Например, только за первый год реализации стратегии с вводом в эксплуатацию природоохранных объектов и внедрения установок и оборудования экологического назначения удалось сократить

сброс загрязнённых сточных вод в водные объекты и муниципальные канализационные системы в 2010 году на 2,5 млн куб. м, разместить и утилизировать на площадках структурных подразделений железных дорог около 5 тыс. тонн отходов производства.

Решение экологических проблем в ОАО «РЖД» является одним из приоритетных направлений деятельности компании.

Другим примером вторичного использования и утилизации опасных отходов производства здесь может служить намерение ОАО «РЖД» в 2011 году утилизировать около 5,5 млн отслуживших деревянных шпал. Растущие объёмы технологической модернизации путевого хозяйства превратили утилизацию негодных для использования специально пропитанных деревянных шпал в одну из серьёзнейших проблем в ОАО «РЖД».

Шпалы будут уничтожаться по экологически чистой технологии на специальном комплексе термического уничтожения опасных отходов на станции Тагул Восточно-Сибирской железной дороги. Он позволяет осуществлять экологически чистое сжигание отходов и использовать тепло отходящих газов в технологических процессах, в том числе для отопления административных зданий близлежащего структурного подразделения. В 2010 году с железных дорог передано на утилизацию 1,5 млн единиц шпал.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

ВНЕДРЕНИЕ

## Интеллектуальная диагностика

На ДВЖД опробовали бортовую систему контроля техники

На участке со сложным горным профилем Смоляниново – Находка освоено вождение тяжёловесных поездов массой 6,3 тыс. тонн электровозами 2ЭС5К, работающими по системе многих единиц.

Большую часть времени электровозы здесь работают в режиме повышенных нагрузок, что снижает надёжность оборудования и увеличивает вероятность возникновения сбоев в работе. А любой отказ техники снижает пропускную способность участка и нарушает ритмичность подвода поездов к припортовым станциям.

Для повышения надёжности тягового подвижного состава учёные ДВГУПСа создали интеллектуальную систему бортовой диагностики. Они выбрали ряд контрольных параметров и разработали алгоритмы их анализа. Благодаря этому при небольшом числе входных диагностических сигналов система может определять состояние оборудования.

Сотрудники вуза разработали программное обеспечение бортовой системы, выполняющее сбор, первичную обработку, анализ и передачу данных. Поскольку система использует микропроцессор, то её возмож-



ФОТО: РИЧАН КАВОВ

Новый комплекс бортовой диагностики обеспечит надёжную работу локомотивов на участках со сложным горным профилем

ности позволяют обрабатывать большой объём информации непосредственно на борту локомотива без пересылки данных на центральный сервер.

При этом она выполняет комплекс проверок, позволяющих выделить из потока входных сигналов полезную информацию. На её основе происходит оценка той или иной характеристики работы локомотива. Полученные данные накапливаются, и если система обнаруживает угрожающее поведение оборудования, то она сообщает о возможной неполадке. В программе предусмотрена про-

цедура проверки доступности канала связи для передачи данных на сервер.

В обычном режиме для этого используется сотовая связь. Когда электровоз въезжает в зону покрытия беспроводной сети Wi-Fi, то передача данных происходит по её каналу.

Новая система бортовой диагностики недавно прошла успешную апробацию на Дальневосточной магистрали, доказав свою работоспособность. После окончательной отладки её планируют применять также в штатных бортовых системах новых локомотивов.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

МОДЕРНИЗАЦИЯ

## Олимпийский проект

Определены требования к новым электричкам

Технические требования к электропоездам, предназначенным для транспортного обслуживания Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи в 2014 году, сотрудники ВНИИЖТА подготовили совместно с коллегами из профильных институтов и компании SIEMENS.

Как сообщил заведующий институтской лабораторией «Электропоезда» Дмитрий Кирюшин, за базовую платформу приняли электропоезда серии Desiro производства компании Siemens, поскольку их отличает свободное пространство для пассажиров по всему поезду из-за отсутствия тамбуров.

Это обеспечивает новый уровень комфорта, но вместе с тем ведёт к изменению ряда стандартных систем существующей платформы Desiro. В частности, в 2010 году специалисты ВНИИЖТА разработали и согласовали алгоритмы работы систем климатической установки, защиты и оповещения при пожаре.

Не менее важными вопросами, требующими решения, являются интегрирование отечественных систем безопасности и радиосвязи, обеспечение безопасного движения на горном участке Адлер – Альпика-



ФОТО: ИГОРЬ ТАСС

Сервис, а также выполнение требований к системе пассивной безопасности подвижного состава.

Кроме того, необходимо предусмотреть возможность проезда в новых электричках лиц с ограниченными физическими возможностями, обеспечить вход и выход таких пассажиров на высокие и низкие платформы.

Первые образцы электропоездов для Олимпийских игр планируют выпустить уже в нынешнем году. А до 2014 года завершатся предварительные и приёмочные испытания нового подвижного состава в целом,

На участке Адлер – Альпика-Сервис пустят новейшие электропоезда

будет реализована программа подконтрольной и поднадзорной эксплуатации олимпийских электричек.

Наряду с этим в соответствии с соглашением между ОАО «РЖД», фирмой «Аэроэкспресс» и компанией Siemens сейчас разрабатываются российские электропоезда с асинхронным тяговым приводом.

По словам Дмитрия Кирюшина, в рамках данного проекта в прошлом году специалистам ВНИИЖТА поручили под-

готовить технические требования на пять различных типов электричек и дизель-поездов.

Затем учёные проведут анализ технических заданий, представленных компанией-разработчиком. Основной объём работ по проектированию данного подвижного состава должен быть выполнен в течение 2011–2015 годов.

Хотя в качестве базовой платформы для этих поездов также приняты поезда Desiro, они будут значительно отличаться от олимпийского проекта. Например, для них не оговариваются конкретные участки обращения по тяговым свойствам.

В зависимости от типа поезда (городской, пригородный, межрегиональный) будет различаться количество перевозимых пассажиров, к поездам предъявляются разные требования по тяговым свойствам.

А в нынешнем году совместно со специалистами Siemens учёные прорабатывают вопросы взаимодействия нового подвижного состава и пути, динамики будущих поездов, оптимизации системы асинхронного тягового привода.

РОМАН МАРТЫНОВ



ЗАБОТА

# Другой поток

ПЕНСИОНЕРАМ ХОЛДИНГА НУЖЕН ОТДЕЛЬНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР

Алексей Петров,  
ДИРЕКТОР  
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО  
ФОНДА  
«Почёт»



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРМАТНЮК

Одна из приоритетных задач РЖД в социальной сфере на этот год – разработка концепции Единого социального оператора.

В основном речь идёт о предоставлении соцпакета работникам холдинга, но имеется в виду, что обслуживание неработающих пенсионеров также будет идти через единого оператора. В РЖД создана рабочая группа, которая занимается разработкой концепции, и, думаю, ей будет полезен опыт нашего фонда «Почёт».

## ЦЕНТР СЧИТАЕТ ТОЧНО

Прошлый год стал для нас переломным, поскольку в дополнение к уже предоставляемым гарантиям мы взяли на себя расчёты по оплате проезда неработающих пенсионеров в поездах, а также оплате дорогостоящего, но бесплатного для пенсионеров лечения в медучреждениях компании. Централизованный учёт даёт нам возможность точно подсчитать затраты на услуги и потребности в финансировании. За 2010 год около 60 тыс. пенсионеров ОАО «РЖД», получающих ежемесячную материальную помощь через БФ «Почёт», воспользовались бесплатным проездом (из них 29 тыс. – в дальнейшем следовании). Такая же льгота предусмотрена и в Федеральной пассажирской компании как в уже самостоятельном акционерном обществе. Правда, там цифры скромнее – пока 4 тыс. человек. Итого, с учётом РЖД и ФПК на проезд было выделено более 200 млн руб. Оплата перевозчикам шла через фонд «Почёт».

Высокотехнологичная медицинская помощь была оказана более 3 тыс. пенсионерам РЖД на общую сумму 245 млн руб. ФПК, не забывая своих пенсионеров, также взяла на себя обязательства по оплате им высокотехнологичной медпомощи.

В связи с принятием нового Отраслевого соглашения и Коллективного договора РЖД фондом утверждена Благотворительная программа на 2011–2013 годы, согласованная с руководством ОАО «РЖД», Центральным советом ветеранов и Роспрофжелом. Её стоимость на ближайшие три года составит более 14 млрд руб.

В новой программе мы расширили подпрограмму с названием «Коечный фонд». Уже третий год реализуется проект по выделению в больницах РЖД так называемых «социальных коек» для пенсионеров с питанием и уходом, где в течение 10–12 дней они могут пройти диагностику здоровья и получить рекомендации по лечению. В на-



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

стоящее время в проекте задействовано 12 учреждений здравоохранения на 9 дорогах – это 245 коек, количество которых в дальнейшем рассчитываем увеличить. В целом на развитие коечного фонда и его содержание в ближайшие три года планируется направить порядка 300 млн руб.

Предусматривается и увеличение средств на дополнительное оздоровление ветеранов в санаторно-курортных учреждениях РЖД. В 2010 году фонд направил в ОАО «РЖД-Здоровье» на эти цели около 5 млн руб., в нынешнем году эта сумма по планам достигнет 10 млн руб. А дальше посмотрим, всё будет зависеть от потребностей и финансовых возможностей работодателей.

## ЧЕГО ХОТЯТ ВЕТЕРАНЫ

При разработке Концепции единого социального оператора её авторам необходимо будет подумать над решением проблем, которые сейчас существуют в обеспечении пенсионеров отрасли.

Например, разное обслуживание в медучреждениях РЖД пенсионеров компании и ДЗО. Та же ФПК не имеет возможности оплачивать медуслуги пенсионерам на том же уровне, что и ОАО «РЖД». А некоторые «дочки» его вообще не предоставляют.

Или вопросы индексации ежемесячной помощи. Если мы вспомним, то компания одним из первых своих решений по выходу из кризиса решила повысить размер материальной помощи пенсионерам, которая выплачивается через фонд «Почёт», на 50

## ЗДОРОВЬЕ – ГЛАВНОЕ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ, А ЗНАЧИТ, И ДЛЯ ОТРАСЛИ

руб. То же самое сделала ФПК, но пока это произошло не во всех «дочках». А цены тем временем растут. С этого года, согласно Отраслевому соглашению и Колдоговору РЖД, предполагается проводить упреждающую индексацию зарплаты работникам, и необходимо рассматривать возможные варианты увеличения помощи ветеранам.

ДЗО в пользу пенсионеров. При этом более 70% всех гарантий сосредоточено именно в фонде «Почёт». Это важный момент, потому что, если мы хотим получить прозрачную систему предоставления социальных гарантий бывшим работникам холдинга «РЖД», это надо делать там, где сегодня эти услуги оплачиваются. То есть в фонде «Почёт».

## Предусматривается увеличение средств на оздоровление ветеранов

### в санаторно-курортных учреждениях РЖД

Сейчас с учётом финансового состояния отрасли мы расставляем акценты: что необходимо ветеранам, чего бы они хотели сами. А хотят они, по большому счёту, две вещи: оставаться в «боевом строю» посредством участия в ветеранском движении и постоянно чувствовать поддержку со стороны своих бывших работодателей. Даже если предприятие меняет своё название.

Обсуждается вопрос о том, что гарантии пенсионерам могли бы реализовывать те же операторы, которые занимаются соцобеспечением работников. На мой взгляд, было бы разумнее разделить эти два потока, поскольку у работников более сложное наполнение соцпакета, тем более с появлением в нём такой опции, как «кафетерий».

Ну а далее необходимо определить минимальный набор социальных гарантий, взяв за основу нормы Отраслевого соглашения, и этим минимальным набором обеспечивать всех пенсионеров, независимо от того, в какой организации на ветеранском учёте они состоят. А вот дифференциацию проводить на уровне работодателей в зависимости от их финансовых возможностей.

## ВЕЛОСИПЕД УЖЕ ИЗОБРЕТЁН

Социальные, кадровые и финансовые службы организаций железнодорожного транспорта совместно с БФ «Почёт», при активном участии ветеранского движения и профсоюзов выполняют функции социального оператора и реализуют гарантии, определённые нормативными документами компании и

## БЕЗОПАСНОСТЬ

# Право против терроризма

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЫСТУПАЮТ С ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫМИ ИНИЦИАТИВАМИ

Вадим Бынков,  
НАЧАЛЬНИК  
ПРАВОВОГО  
ДЕПАРТАМЕНТА  
ОАО «РЖД»



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОРМАТНЮК

ОАО «РЖД» в силу своих полномочий и финансовых возможностей принимает меры по обеспечению охраны участков высокоскоростного движения и созданию безопасных условий для пассажиров и иных лиц.

В то же время в законодательстве существуют пробелы, которые не позволяют компании в полной мере обеспечить меры безопасности в области железнодорожных перевозок.

Так, в частности, действующее законодательство не позволяет владельцам инфраструктуры и перевозчикам осуществлять досмотровые мероприятия, а также ограничивать свободный доступ лиц на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и прилегающие к ним территории.

Какие же изменения в законодательство нужно внести, чтобы осуществлять эти мероприятия на законной основе? Первая группа наших предложений касается безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта. В настоящее время законодательство не регулирует в достаточной мере вопросы безопасности инфраструктуры и железнодорожного



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРМАТНЮК

подвижного состава. Мы предлагаем установить статус служб безопасности владельцев инфраструктуры и перевозчиков, определив, что ими должны являться штатные подразделения, а также частные охранные предприятия.

Во-вторых, необходимо наделить службы безопасности компаний правами проверки документов у лиц, проходящих в зоны инфраструктуры и подвижной состав, проводить досмотр лиц, изымать у пассажиров, находящихся в контролируемой зоне и подвижном железнодорожном составе, обнаруженные незаконные предметы и вещества и передавать задержанных лиц органам внутренних дел. Соответственно, при отказе пассажира от досмотра договор перевозки должен считаться расторгнутым.

Для реализации данных предложений необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Безопасность объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта зависит не только от безопасности внутри периметра, но и от режима охраны территорий, прилегающих к объекту инфраструктуры. Поэтому в качестве третьего предложения нами предлагается установить особые территории безопасности, в границах которых устанавливается особый режим использования земельных участков (или их частей) в целях реализации владельцем такой инфраструктуры

мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Классическим примером являются при вокзальные территории. Мы полагаем, что в федеральном законе «О железнодорожном транспорте» должен быть установлен особый статус этих территорий и может быть предусмотрена возможность введения ограничения на свободное перемещение лиц, транспортных средств, а также возможность осуществления определённых видов деятельности только с согласия владельцев инфраструктуры.

Четвёртое предложение касается федерального закона «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации». Сегодня в соответствии со статьёй 5.1 закона перевозчик и владелец инфраструктуры не вправе учреждать частные охранные предприятия. Этот вопрос может быть решён либо путём внесения изменения в закон, либо путём принятия нормативного акта правительства.

Пятое предложение касается закона «О транспортной безопасности». Сегодня закон возлагает ответственность за обеспечение транспортной безопасности, в том числе за финансирование этих мероприятий, на субъекты транспортной инфраструктуры. Наше предложение: внести изменения в статью четвёртую закона, предусмотрев возможность совместного финансирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности за счёт средств владельца инфраструктуры и федерального бюджета. Также необходимо усилить ответственность за преступления в сфере транспорта.

## ? ВОПРОС ДНЯ ?

Любите ли вы футбол вообще и каково ваше отношение к команде «Локомотив»?

Анатолий Иванов, составитель поездов Тюменского регионального центра организации работы железнодорожных станций:

– Люблю смотреть футбольные матчи да и сам не упускаю возможности поиграть в футбол с друзьями и коллегами. Как железнодорожник, болею за «Локомотив», слежу за их играми. Ребята очень неплохо начали сезон, и я надеюсь, что и дальше у них всё пойдёт хорошо. Недавно смотрел по телевизору, как они переиграли в серии пенальти бразильскую команду на чемпионате мира по пляжному футболу. Между прочим, «Локомотив» – единственная команда, которая представляет Россию на этом состязании и достойно противостоит очень сильным командам.

Александр Попов, начальник станции Уяр КрЖД:

– Футбол нравится. Как и любая игра, это жажда борьбы и победы, накал страстей, целый ураган эмоций. Да и разрядка отличная – посмотреть вечером после работы хорошую игру и поболеть хотя бы перед экраном телевизора за любимую команду. Раньше с большим интересом следил за игрой «Локомотива». Сейчас меньше. Уровень игры у команды, к сожалению, заметно снизился.

Олег Асеев, начальник издательского отдела дорожного центра научно-технической информации ЮВЖД:

– Раньше сам часто играл, но сейчас просто болельщик. Считаю, что в «Локомотиве» бардак. По-моему, команда была хороша при Семине, до того как он ушёл в сборную России. Тогда «Локомотив» выигрывал, подбор игроков был неплохим. Команда могла бы быть в тройке лучших в стране, но чего-то ей явно не хватало. Вот питерский «Зенит» – это лучшая команда. Они могут купить любого игрока, поэтому и основной и запасной составы сильные. Меняются игроки без ущерба качеству матчей, и, как следствие, футболисты не изматываются частыми играми и сохраняют форму победителей.

Владимир Соколов, дежурный по депо эксплуатационного локомотивного депо Буй СЖД:

– Футбол люблю с детства, когда играл в дворовой команде и мечтал стать знаменитым футболистом. Я давний болельщик московского «Спартака», а вторая моя страсть, уже как железнодорожника, «Локомотив». Смотрю все матчи по кабельному телевидению и Интернету. Сегодня меня не устраивает чехарда с тренерами «Локомотива», которая началась после первого ухода Семина. Сейчас из Нальчика приехал Красножан, тренер с амбициями, надеюсь на него. Но нет ярких, сильных игроков. Защитник Иванович, например, ушёл в «Челси», сейчас он один из лучших в мире. Моим любимцем был Сычёв, столько было на него надежд, но он блеснул и как-то поугас. Вся надежда на Лоськова, ветерана, вокруг которого должна сплотиться команда. Прошлый сезон «Локо» провёл неважно. «Спартак» сейчас интереснее, авантюрнее, зрелищнее: может Ростову проиграть 0:4, а потом разгромить знаменитый голландский «Аякс». «Локо» ровнее, но и удивить не может. Команда-середнячок. Хотелось бы видеть её более сильной, как когда-то при Семине – я тогда за железнодорожников больше болел, чем за «Спартак». Красиво играли, чемпионами становились.

Вадим Захарчук, начальник станции Кемерово-сортировочное ЗСЖД:

– Футбол – моя любимая игра. Серьёзно занимался футболом, люблю, когда время позволяет, отслеживать по телевизору и российский чемпионат, и ведущие европейские футбольные чемпионаты. Болею за красивый, зрелищный футбол. И конечно, с большим уважением отношусь к нашему московскому «Локомотиву». Команда и чемпионом страны была, и Кубок России выигрывала, и на международно арене неплохо выступала. Верю, что у «Локомотива» главные трофеи ещё впереди.

Андрей Изотов, машинист локомотивного эксплуатационного депо Брянск-2:

– Я болею за «Динамо», «Спартак», «Челси». Эти команды показывают красивый футбол высокого профессионального уровня. Стараюсь смотреть все игры, знаю игроков. Клуб «Динамо» – старейший спортивный клуб, представлен во всех видах спорта и городах. И в Брянске есть этот клуб. За него болели старшие мужчины в нашей семье. И за «Локомотив» тоже болею. Команда переживает не лучшие времена. Ей нужно заметить своего тренера Юрия Семина. С ним «Локомотив» становился чемпионом. Денег команде нужно больше. Чудес не бывает, хорошие игроки стоят хороших денег. Остальное всё у команды есть: база и болельщики.

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



## Выбор профсоюза

Сегодня в Центральном доме культуры железнодорожников на XXXI съезд Роспрофжела собрались 225 делегатов. Главные темы – итоги работы по социально-экономической защите работников за пять лет, определение задач на следующую пятилетку и выборы руководства.

### ЦИФРЫ И ФАКТЫ

• Среди профсоюзов страны Роспрофжел – один из самых многочисленных. По состоянию на 1 января 2011 года в нём состояли 1,722 млн человек. Профсоюз насчитывает почти 100 территориальных организаций, представительств и более 4,5 тыс. первичек. Средний уровень профсоюзного членства составляет 94,3%, а в организациях ОАО «РЖД» – 97,0%, что также является лучшим показателем в стране.

• За пять лет правовыми инспекторами Роспрофжела проведено почти 19 тыс. проверок соблюдения трудового законодательства. По их результатам руководителям всех уровней внесено 16,3 тыс. представлений об устранении нарушений, 459 уволенных незаконно работников восстановлены на работе, отменены 7,8 тыс. неправомерно наложенных дисциплинарных взысканий. В пользу работников взыскано 775,8 млн руб., по разным причинам ранее недоплаченных в качестве зарплаты, премии и других обязательных платежей. Кроме того, по требованию правовых инспекторов к ответственности привлечены 1064 руководителя различного уровня.

• С 2006 года созданы 17 первичных профорганизаций прямого подчинения ЦК профсоюза, в том числе ОАО «РЖД», ОАО «РЖДстрой», ОАО «ТрансВудСервис», ОАО «БетЭлТранс», ОАО «Первая нерудная компания», ОАО «Росжелдорпроект», ОАО «Федеральная пассажирская компания», Центральная дирекция по ремонту вагонов, ОАО «Железнодорожная торговая компания», Дирекции железнодорожных вокзалов, Центральной станции связи, ОАО «Вагонреммаш» и ОАО «Желдорреммаш», ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «ТрансКонтейнер» и другие.

• Для предупреждения производственного травматизма, обеспечения безопасных условий труда на железных дорогах, стройках, в метрополитенах и других организациях действует общественный контроль по охране труда, включающий 107 технических инспекторов труда профсоюза и более 37 тыс. уполномоченных по охране труда. За пять лет ими выявлено свыше 250 тыс. нарушений, выдано более 18,5 тыс. представлений об их устранении, предъявлено около 11 тыс. требований о приостановке работ в случае угрозы жизни и здоровью работников и более 2,5 тыс. требований о привлечении к ответственности лиц, виновных в нарушении законодательства по охране труда. Практически все выявленные нарушения устранены работодателями.

### ЗАБОТА

## Совместный ресурс

Если не замыкаться на себе, можно сделать очень многое

На Красноярской магистрали считают, что профсоюз – щит, ограждающий работников от многих неурядиц.

В начале 2011 года при участии профсоюзов удалось сохранить объёмы плановых видов ремонта вагонов в Абаканском пассажирском депо и, соответственно, не допустить сокращения персонала.

– Если бы мы вовремя не отреагировали: не направили бы письма руководству ФПК за подписью начальника дороги Владимира Рейнгардта, главы Хакасии Виктора Зимина, то под сокращение попали бы более 900 сотрудников, – говорит руководитель дорпрофсожа Юрий Калинин. – А ведь в семьях деповчан 623 несовершеннолетних ребёнка, 11 семей воспитывают детей-инвалидов. Найти работу с достойным заработком в Хакасии – дело непростое. Эффективная линия защиты, объединённые усилия руководства дороги, профсоюза и поддержка региональных властей позволили избежать этой ситуации.

Немало внимания профсоюз уделяет материальной поддержке сотрудников. Сегодня того объёма средств, что выделяется через социальную комиссию дороги работникам магистрали, явно недостаточно. Поэтому на КрЖД по инициативе Владимира Рейнгардта был создан благотворительный фонд. Профсоюз идею поддержал. Фонд существует уже три года. За это время помощь получили многие. Ситуации разные: скорел дом, нужны деньги на лечение. Только за прошлый год сумма помощи составила более 2 млн руб. В числе тех, кто получил помощь фонда, – Семён Сафонов, сын работников магистрали. Мальчику нужно было дорогостоящее лече-



Профсоюз заботится и о правовой защите, и о питании, и о здоровье работников

ние. Его родителям – работникам дорожного центра диагностики пути – из фонда выделили 100 тыс. руб. А в общей сложности в ходе благотворительной акции удалось собрать более 2 млн руб. Сейчас Семён проходит курс терапии в Лондоне.

Есть другие точки приложения усилий профсоюза. В 2009–2010 годах по его инициативе проводился конкурс среди столовых Красноярского филиала ЖТК. Основная цель – улучшить обслуживание. Сейчас благодаря конкурсу почти во всех столовых на 17–20 позиций расширилось меню, обновился интерьер. Призовой фонд использован для развития производства, адресной мотивации сотрудников.

– Очень важно не замыкаться, шире сотрудничать с коллегами в регионе, – считает Юрий Калинин.

Сегодня дорпрофсоюз КрЖД активно взаимодействует с Федерацией профсоюзов Красноярского края, участвуя в мероприятиях, используя все информационные ресурсы – сайт, телевидение.

Однако проблемы, с которыми сталкивается профсоюз, порой требуют нестандартных решений. Как защитить интересы тех, кто устроился работать на аутсорсинг?

– Аутсорсинговые компании – коммерческие структуры, которые в первую очередь экономят на соцпакете, – объясняет Юрий Калинин. – Усложняет ситуацию и то, что многие предприятия, как, например, «АбаканРемПуть», принимают сотрудников только на летние путевые работы. Как создавать здесь профсоюз, если коллектив постоянно меняется? Тем не менее этот вопрос с контроля мы не снимаем.

Софья Андреева

### ИНТЕРВЬЮ

# Лидерами становятся

Чем должны заниматься председатели первичек

>Начало | 1

– Сегодня рынок диктует повышенные требования к профессионализму персонала в любой организации. Профсоюз реагирует на эти тенденции?

– Конечно. Концепция кадровой политики нашего профсоюза была принята ещё в 2005 году, в ней предусмотрены сроки и продолжительность обучения профсоюзных кадров. А в феврале 2008-го президиум ЦК утвердил Положение о подборе и подготовке кадрового резерва на руководящие выборные должности в организациях Роспрофжела. Все, кто в него вошёл, прошли обучение в Институте профсоюзного движения Академии труда и социальных отношений. И в ходе прошлогодней отчётно-выборной кампании 20% председателей профорганизаций были избраны именно из состава этого резерва.

Большое значение мы придаём созданию и развитию учебных центров. Их сейчас четыре: центр ЦК профсоюза, на Дальневосточной, Октябрьской и Северной дорогах. Начато строительство ещё двух – на Свердловской и Восточно-Сибирской магистралях.

– В почте «Гудка» встречаются нелицеприятные оценки лидеров первичек: работники обращались за помощью, им не помогли, зачем такой профсоюз? Что вы можете сказать по этому поводу?

– Профсоюзные лидеры на местах обладают разным набором личных качеств. Да, есть откровенно слабые руководители первичек и, чтобы избежать подобного, мы и создавали кадровый резерв профсоюза.

Отмечу, что избирают лидера сами члены профсоюза. Как правило, это авторитетный работник, к которому все обращаются со своими проблемами. Конечно, председатель первички не всё может решить, но слушать и отреагировать, дать совет – это его задача. И если председатель не может и не пытается реагировать на обращения членов профсоюза, то коллектив может отправить его в отставку.

Мы со своей стороны стараемся больше учить выборных работников, чтобы сощизита железнодорожников оставалась на высоком уровне. Для того, собственно, и организованы наши учебные центры.

– Чему ещё посвящено образование профактива: как привлечь молодёжь, методам правовой защиты, что-то ещё?

– И то, и другое, и ещё много всего... Но работа с молодёжью для нас, действительно, один из приоритетов. Молодые по определению другие в отношении к окружающему миру, карьере, образованию. Значит, надо искать новые формы работы с ними.

Мы даже комиссию по работе с учащейся и работающей молодёжью в 2007 году преобразовали в Молодёжный совет Роспрофжела. Аналогичные советы сейчас есть во всех дорожных территориальных организациях. Их задача как раз и состоит в том, чтобы разрабатывать эффективные подходы в работе с молодёжью и студенчеством, защите их жизненных интересов и социально-трудовых



Почти все работники компании являются членами отраслевого профсоюза

прав, духовно-нравственным и патриотическом воспитании.

Такой подход даёт результат: представительство молодёжи в профорганизациях выросло до 32,7%. А скажем, в 1998 году таковых было не более 20%.

– Есть новации в плане правовой защиты работников?

– За последние пять лет проведено без малого 19 тыс. проверок силами правовой инспекции. В прошлом году на заседании президиума ЦК было принято решение увеличить минимальное число проверок на одного правового инспектора. Результат увидели сразу: нарушений трудового законодательства стало меньше. Если в 2009 году выявили 34,2 тыс. нарушений, то в 2010-м – только 24 тыс.

– Какие проблемы в области охраны труда сегодня решаются с трудом?

– Не удалось решить вопрос полного укомплектования сигнальстами дистанций пути, хотя мы добились, чтобы их вводили в штаты. Для предупреждения наездов на работников мы настаиваем на разработке комплексной программы сроком на 3–5 лет по внедрению устройств автоматической пневмообдувки и электрообогрева стрелочных переводов, современных надёжных систем оповещения о приближении подвижного состава, а также полного обеспечения работников переносными радиостанциями. Но в пол-

ном объёме решить эти вопросы пока также не удалось.

Надеемся, что сдвинется с места вопрос улучшения кабин локомотивов – наши предложения учтены в программе на 2011 год по оснащению их кондиционерами, биотуалетами. Есть трудности с бытовыми вагонами для ПМС.

Из года в год не снимается тема улучшения рабочих мест, большая часть которых в производственных подразделениях не соответствует санитарно-гигиеническим нормам. Только в ОАО «РЖД» 203 тыс. рабочих

Если председатель не реагирует на обращения членов

профсоюза, его могут отправить в отставку

мест не соответствуют нормам, а ведь на них трудятся более половины персонала компании – 537 тыс. человек.

– А какой вопрос в переговорах с работодателем самый сложный?

– Об индексации зарплат. Мы добились, чтобы в Отраслевом соглашении было записано, что она производится на основании данных Росстата, но во всех случаях не ниже индекса роста потребительских цен в среднем за год. Порядок и сроки индексации определяются колдоговорами.

Но, к сожалению, в отдельных организациях, ссылаясь на финансовые трудности, её периодически задерживают. Такие случаи

были в «Ремпутьмаше», на Барнаульском и Саранском вагоноремонтных заводах. Требовать от работодателей «играть по правилам» в таких случаях – задача первичек, а при отказе им надо инициировать рассмотрение вопроса в ЦК и Отраслевой комиссии по регулированию социально-трудовых отношений.

– Как вы оцениваете уровень зарплат на предприятиях отрасли?

– В минувшем году она выросла неплохо: при инфляции 8,8% – на 17% (по стране – на 11,3%). В 2010 году соотношение заработка железнодорожников со среднероссийским составило 1,35. ЦК профсоюза считает, что

соотношение должно быть 1,6, что соответствует напряжённости труда железнодорожников и мировой практике.

Надо решить вопрос увеличения суточных. При командировке до 10 дней их размер составляет всего 100 руб., и эта норма не менялась с 2002 года. А от размера суточных напрямую зависят и выплаты работникам за разъездную работу. Требуют корректировки выплаты за преданность компании работникам РЖД, переходящим в «дочки».

Эти и другие вопросы мы намерены включить в основные направления работы профсоюза на ближайшие пять лет.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

### СТРУКТУРА

## В соответствии с реформой

Организация избавляется от лишних звеньев

Вслед за компаниями Роспрофжел перешёл на безотделенческую структуру. Реформирование отрасли, изменения в трудовом законодательстве потребовали и других новшеств в организационной структуре профсоюза.

Со времён МПС в профсоюзе действовала четырёхуровневая система управления: ЦК, территориальные организации на уровне дорог, отделений и первички. Отказаться от отделенческих организаций в Роспрофжеле решили на XXX съезде: уже было понятно, что дороги станут единым полигоном, да и функции дорожной и отделенческой организаций практически совпадали.

– Было решено, что на местах останутся правовые инспекторы, юристы и другие специалисты, которые смогут оказывать помощь любому профкому любого филиала или ДЗО и входить в структуру дорпрофжелей, – пояснил заместитель председателя Роспрофжела Сергей Чернов.

По законодательству все локальные акты теперь должны согласовываться с учётом мнения первичек. Работодатель наделил своего представителя – руководителя подразделения – правом издавать локальные акты: пра-



профжел предусмотрел назначение уполномоченных представителей, которые будут наделены полномочиями на определённый срок. Такой вариант уже был опробован при создании Второй грузовой компании.

– Сегодня в границах дороги есть представительства или филиалы ДЗО: единого хозяйственника нет, но проблемы общие. С другой стороны, есть общие проблемы и у подразделений «дочек» на разных дорогах. Чтобы решать их сообща, мы предлагаем создавать советы председателей первичек. Им не нужно юридическое оформление, это скорее совещательные или координационные органы. Есть необходимость создать совет вагонников, мы его создали. Порешаем вопросы, можем упразднить, – рассказал Сергей Чернов.

Возможностями по созданию подобных органов уже воспользовались «Желдоручёт», «Росжелдорснаб», Центральная дирекция по ремонту пути, дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

Умножение форм сотрудничества в рамках профсоюза и самих организаций требует учёта, поэтому ЦК принял решение о создании Единого реестра организаций Роспрофжела.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА



ПОДДЕРЖКА

# Нелёгкий вопрос

## ПРОГРАММУ УТИЛИЗАЦИИ ВСЁ-ТАКИ РАСПРОСТРАНЯТ НА ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ

**Правительство приняло решение о запуске с 2012 года программы утилизации грузовиков старше 15 лет. Предполагается, что она продлится пять лет.**

За это время планируется утилизировать около 100 тыс. автомобилей, на что потребуется порядка 27 млрд руб. За каждый старый грузовик будут давать сертификат на 270 тыс. руб. Его можно будет потратить на покупку грузовика отечественной модели («КамАЗ», «Урал» и «ГАЗ») или на иномарку, собранную на территории России. В частности, в программу попадёт продукция Scania, Volvo и Mercedes.

Ранее сообщалось, что все грузовые транспортные средства разделят на четыре категории: лёгкие коммерческие авто, малого, среднего и большого класса. Однако две категории Минпромторг решил вычеркнуть. Как рассказали «Гудку» в ведомстве, программа утилизации будет распространяться только на грузовики среднего (6–14 тонн) и большого класса (от 14 тонн). За среднетоннажные грузовики, возможно, будут давать не 270 тыс., а 115 тыс. руб. Как заявили в Минпромторге, тем, кто захочет поменять своего «старичка», государство компенсирует в среднем 15% его стоимости. Программа будет распространяться как на физических, так и на юридических лиц, в отличие от аналогичного проекта по легковушкам, в котором скидками могли воспользоваться только обычные граждане.

По подсчётам ведомства, под условия госпрограммы попадёт примерно 800 тыс. транспортных средств. 400 тыс. из них регулярно проходят техосмотр. Три четверти грузовиков зарегистрированы на физических лиц. Предполагается, что госпрограмма поможет обновить свой парк малому и среднему бизнесу.

Между тем Минпромторг пока отложил реализации идеи об утилизации сельскохозяйственной техники и автобусов. К этому вопросу ведомство планирует вернуться отдельно.

Замдиректора агентства «Автостат» Сергей Удалов считает, что правительство приняло правильное решение, выбрав для госпрограммы именно грузовики. «Старых грузовых автомобилей много именно у частных лиц, а автобусами, например, чаще всего владеют юриды, в том числе муниципалитеты», – пояснил он. – Зачем государству делать программу для самого себя? Пусть лучше помогает людям».

По словам эксперта, программа утилизации будет способствовать обновлению автопарка. Кроме того, она стимулирует развитие рынка отечественных грузовых машин. «Важно, что это не прямое субсидирование российских производителей, но поддержка рынка именно через потребителя, что помогает развитию всей отрасли», – сказал Сергей Удалов. От введения госпрограммы выиграет в первую очередь КАМАЗ, который принимал активное участие в её разработке, говорит эксперт.

С другой стороны, профессор Финансового университета при правительстве Олег Дунаев считает, что налогоплательщики не должны оплачивать программу утилизации грузовиков. «Одно дело – программа по легковым машинам, которую запустили в кризис, и она не только помогла АВТОВАЗу, но и стала очень популярной у населения, а другое дело – грузовики», – полагает он. – Это исключительно поддержка бизнеса. Но пик кризиса уже миновал и должны ли чиновники отдавать миллиарды бюджетных средств на эту программу?»



При приёме на утилизацию грузовики будут различать по категориям: это повлияет на стоимость сертификата

По словам Олега Дунаева, парк грузовиков действительно нужно обновлять. Но программы ликвидации автохлама должны реализовывать заводы, а не государство. «Пусть они сами принимают автохлам и взамен дают скидки на новые машины, при чём здесь деньги налогоплательщиков?» – удивляется эксперт. По его словам, КАМАЗ уже разработал собственную программу утилизации. Руководство завода объявляло о том, что намерено запустить пилотный проект в Москве, Санкт-Петербурге и Татарии, продав в 2011 году 3 тыс. грузовиков со скидкой 8–10% в обмен на сданные в утиль. «Почему бы не запустить этот проект в полную силу, не требуя помощи от государства? От этого выиграют и производитель, и сами граждане.

### Одно дело – программа утилизации легковых машин, другое дело – грузовики, это исключительно поддержка бизнеса

Ведь если сдавать хлам напрямую, то бюрократии будет на порядок меньше, а это, в свою очередь, повысит доверие граждан к программе», – говорит Олег Дунаев.

Лидер Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин уверен, что программу утилизации можно продлить ещё не раз, так как граждане сдали далеко не всю рухлядь. «Старым машинам в нашей стране не видно ни конца ни края», – считает Виктор Похмелкин.

Другое дело, что правительство должно учесть ошибки прежних этапов госпрограммы, убеждён эксперт. «Чиновники почему-то делают акцент не на обновлении автопарка, а на специфической помощи

отечественным производителям. В итоге АВТОВАЗ выигрывает за счёт самых архаичных и небезопасных машин – «пятёрок» и «семёрок». Между тем государство должно стимулировать приобретение современных машин, которые были бы снабжены хорошими системами безопасности и отвечали экологическим требованиям», – подчеркнул Виктор Похмелкин. По словам эксперта, программу утилизации автохлама необходимо продолжать и расширять, но устаревшие модели из неё необходимо принудительно исключить.

Между тем в Минпромторге сообщили, что правительство намерено продлить и программу утилизации легковых автомобилей. Ранее сообщалось, что все сертификаты по ней уже розданы (более 500 тыс. с 8 марта 2010 года) и проект будет свёрнут. Однако, по словам замглавы Минпромторга Андрея Демен-

тьева, правительство, возможно, выделит дополнительно 5 млрд руб. ещё на 100 тыс. сертификатов. В этом случае программа ликвидации автохлама будет действовать до конца 2011 года.

Предполагается, что автомобили по ранее выданным сертификатам будут распроданы летом этого года. По данным агентства «Автостат», программа утилизации стимулировала 30-процентный рост отечественного авторынка. В 2010 году было продано 260 тыс. машин с «утилизационной» скидкой. 80% продаж пришлось на АВТОВАЗ. Большая часть водителей остановила свой выбор на классических моделях «Жигулей» из-за их сравнительно низкой цены.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

МАШИНА ВРЕМЕНИ

## Новости дня

### 1921 год Дорогу растаскивают

На Николаевской жел. дор. в Москве против Средней Переяславки часто выгружают дрова. Едва успеет стемнеть, на эти дрова набрасываются жители ближайших улиц. Тащат без зазрения совести. Караульный ходит взад и вперёд. Идёт назад, тащат впереди; идёт вперёд, тащат позади.

В последние дни дрова разгружать перестали. Началась другая беда. На путях недавно сменили шпалы. Тащат их и пилят на дрова. Если попадётся вагон с досками, и этим не брезгуют. Добрались даже

до проволочного забора с деревянными стойками. Забор валят, проволоку рубят, стойки крадут опять-таки на топливо. Скоро стащат и будку сторожа вместе с забором.

Устраивается паломничество за дровами и к вагонным мастерским Николаевской дороги – к маневровым паровозам. Машинисты сбрасывают дрова с тендера, а публика помогает их утащить. И сколько всеми этими способами раскрадывается еженощно с дороги топлива и материалов, пусть органы подсчитают.

28 марта

### 1926 год Налог с велосипедов

По постановлению президиума Московского Совета с 5 апреля по 10 мая должен быть уплачен местный налог с велосипедов. Рабочие и служащие с месячным заработком ниже 120 руб., учащиеся вузов, крестьяне и кустари уплачивают 4 руб., все прочие – 6 руб. в год.

30 марта

### 1931 год Расстрел за порчу паровозов

Выездная сессия линейного суда рассматривала в Петрозаводске дело мастера местного депо Кожухова – виновника систематической порчи паровозов. Ремонт паровозов был настолько недоброкачественный, что паровозы сразу же после ремонта возвращались обратно. Положение доходило до срыва движения.

Суд установил, что Кожухов злонамеренно не следил за качеством ремонта и не обращал

внимание на работу депо, причём отказывался давать рабочим и слесарям инструкции и технические указания. Бригаду из 30 слесарей, мобилизованную на ликвидацию прорыва, Кожухов всяческими способами выживал и в конце концов добился своего – бригада уехала.

Учтя тяжёлые последствия преступлений Кожухова, линейный суд приговорил его к расстрелу.

2 апреля

### 1946 год О погонах, эмблемах и пуговицах

Год тому назад командиром Кочетовского вагонного участка Московско-Рязанской дороги выдано новое обмундирование. Фуражек тогда на складе не оказалось.

– Пришлите мерки, выдадим, – пообещали работники Мичуринского материального склада.

Однако обещание это так и не было выполнено. Так и

ходят работники в разнокалберных головных уборах – кто в шапке, кто в фуражке старого образца. При получении обмундирования никому не было выдано также запасных погон, эмблем и пуговиц. А в магазинах ОРСа их не продают. Как же быть?

29 марта

### 1951 год Покупки путейцев

На днях старший дорожный мастер Атбасарской дистанции пути Владимир Котенев приобрёл машину «Москвич». Покупку он произвёл на сбережения, накопившиеся у него в результате премий за безупречную работу.

Высокие заработки путейцев позволяют им делать дорогие покупки. За последнее время 22 работника дистанции обзавелись мотоциклами, в том числе путе-

вые обходчики и старшие путеые рабочие. Мотоциклы имеют также все дорожные мастера и начальники механизированных участков. Многие путевые рабочие приобрели радиоприёмники, велосипеды, аккордеоны. Автомашины собираются купить начальник механизированного участка т. Клинов и дорожный мастер т. Коршунов.

3 апреля

МНЕНИЕ

## Минное поле здравоохранения

Закон о медицинском страховании пора опротестовывать



**Александр Саверский, президент Общероссийской организации «Лига защитников пациентов»**

В прошлом году были приняты два важных закона: об обращении лекарственных средств и об обязательном медстраховании (ОМС). Оба документа подверглись жёсткой критике.

За время действия первого закона большая часть рисков, о которых эксперты предупреждали государство, реализована: мы лишились множества дешёвых препаратов просто потому, что в рамках закона торговать ими невыгодно. Часть препаратов исчезла из продажи, так как Минздравсоцразвития не предусмотрело простой вещи. Сырьё подорожало, тогда как цены на препараты должны были соответствовать прошлогодним установленным нормам. Такие



ФОТО: АНДРЕЙ ЖУКОВ

условия невыгодны производителям, и выпуск ряда лекарств был приостановлен.

О качестве закона говорит и тот факт, что он вступил в силу 1 сентября 2010 года, а уже через три недели к нему был принят ряд поправок сразу в трёх чтениях. Это результат фрагментарной политики Минздравсоцразвития, и мы все сейчас ходим по минному полю. Где взорвётся в очередной раз, неизвестно.

Второй закон – об ОМС – не сёт не менее печальные последствия: с его введением оказание помощи без предъявления медицинского полиса становится фактически невозможным.

Более того, с 2013 года в систему ОМС перестанет входить скорая помощь. И хотя в законе есть оговорка, что при оказании

скорой помощи полис предъявлять не нужно, финансирование здесь идёт из системы ОМС, поэтому врач, приезжающий по вызову, будет требовать полис.

Нам говорят о том, что мы получили право на выбор врача. Однако эта норма закреплена в законодательстве ещё с 1991 года и реализовывать её на практике было обязанностью министерства вместо пиара, который сейчас устроили. Ведь в действительности воспользоваться таким правом можно будет лишь один раз в год.

Кроме того, страховые компании так и не стали у нас таковыми, поскольку не несут никакого страхового риска, являясь лишь посредниками между государством и учреждениями здравоохранения.

Мы предлагали вообще отменить полис, потому что он не нужен. Чтобы идентифицировать человека в системе ОМС, есть паспорт. Возникает совершенно нелепая ситуация, так как по Конституции все граждане – а не застрахованные лица! – имеют право на получение медпомощи в муниципальных учреждениях. Таким образом, закон об ОМС является барьером в реализации гражданами своих конституционных прав. И, на мой взгляд, он должен быть оспорен в Конституционном суде.

ПРАВО

## Семь кругов соцзащиты

Верховный суд поставил бюрократов на место

**Пенсионеры добились восстановления своих прав в Верховном суде (ВС). Чтобы получить компенсации за жильё и коммунальные услуги, местные власти заставляли их собирать ворох справок.**

Усложнённый порядок был установлен в Пермском крае в марте 2009-го. Граждан, имеющих по федеральному закону право на поддержку, обязывали предъявлять копии извещения на оплату коммунаки, квитанции по оплате за полгода. Только после этого льготники могли рассчитывать на компенсацию.

В прошлом году ветераны Геннадий Фукалов, Валерий Крюков и Николай Ефимов от имени земляков подали иск в краевой суд, пояснив, что новый порядок получения льгот нарушает их права на доступ к социальным благам, так как люди они пожилые и заниматься сбором документов им трудно. Первый судебный процесс ветераны проиграли. Суд пришёл к выводу, что права пенсионеров не нарушены, поскольку объём льгот не уменьшен, а условия их получения не ухудшены.

Ветераны не стали сдаваться. Судебная коллегия по гражданским делам ВС отменила краевое постановление. В решении отмечается, что ставить вы-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Для пенсионеров ценен каждый рубль экономии на «коммуналке»

платы в зависимости от сбора документов нельзя. Краевые власти исправили недоразумение, и теперь льготникам достаточно предъявить удостоверение ветерана или справку об инвалидности.

По оценке председателя Профсоюза пенсионеров и социально незащищённых граждан Ларисы Акуловой, подобные методы чиновники практикуют повсеместно. «Людей гоняют по кругу, требуя дополнительных, не предусмотренных законами доказательств права на льготы», – сказала она. – Победа пермяков – хороший пример, и мы передадим эту информацию в регионы, чтобы она стала подспорьем для пенсионеров».

Бумажную волокиту на местах порой устраивают с особой изобретательностью. Недавно в Дзержинске сотрудники Единого расчётного центра потре-

бовали от квартиросъёмщиков предоставить свои паспортные данные для начисления коммунальных платежей, иначе грозились не производить перерасчёт льготникам, а остальным не выдавать копию лицевого счёта. К счастью, за горожан вступился мэр, который назвал это требование шантажом.

Как отмечает юрист Общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Игорь Зверев, перечень необходимых справок есть в федеральных законах, которые устанавливают право на те или иные льготы. И требовать «бумажки» сверх этого списка никто не имеет права. Плохо лишь, что ударить по рукам бюрократам может только Верховный суд.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Есть мнение

**Олег Александров, главный технолог ремонтного локомотивного депо Саратов ПривЖД:**

– С бюрократизмом чаще сталкиваются люди именно пожилого возраста, которые нуждаются в большем количестве социальных услуг и поддержке государства. Сужу об этом по собственному опыту, так как пока никаких льгот не имею и справок собирать мне не нужно. Доводилось оформлять кредит и ипотеку – также без всяких проволочек, может, потому, что здесь шло взаимодействие с коммерческими структурами. А вот знакомый пенсию льготную начал оформлять, и конца его мытарствам по кабинетам государственного Пенсионного фонда пока не видно.



Пляжный футбол

Четвёртые в мире

Бразильский «Васко да Гама», победив в финале португальский «Спортинг», выиграл «золото» первого в истории чемпионата мира среди клубных команд. Московский «Локомотив» занял четвёртое место. Чемпионат мира в Бразилии проходил по экспериментальной формуле. Накануне турнира был проведён единовременный драфт игроков. «Локомотив» усилили футболисты сборных Бразилии (Даниэль), Украины (Виталий Сидоренко, Игорь Барсук), Румынии (Марьян Мачи) и ОАЭ (вратарь Джамал). Железнодорожники же «отправили» Андрея Бухлицкого и Дмитрия Шишина в «Барселону», Юрия Крашенинникова – в «Коринтианс». В групповом турнире «Локо», ведомый играющим главным тренером Ильёй Леоновым, победил американский «Сиэтл», два бразильских клуба – «Сантос» и «Коринтианс», а также португальский «Спортинг».



Капитан и главный тренер «Локомотива» Илья Леонов (справа) надеется, что в следующем году его команда сыграет сильнее

И с первого места в группе «А» вышел в четвертьфинал, где переиграл «Милан» – 7:2. В полуфинале «Локомотив» уступил «Спортингу» (4:5) и с таким же счётом проиграл в матче за третье место бразильскому «Фламенго». Итоги ЧМ-2011 «Гудку» прокомментировал главный тренер Илья Леонов: – В целом турнир оставил приятные впечатления. Попадание в четвёрку сильнейших команд – это достижение для всего отечественного пляжного футбола. При этом два последних результата меня, конечно же, разочаровали. Так как один из этих поединков «Локо» был просто обязан выигрывать.

Владимир Суетин

СПАРТАКИАДА

С финским уклоном

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРОШЛА СПАРТАКИАДА УРАЛЬСКОГО ФИЛИАЛА ФПК. В соревнованиях приняли участие восемь команд. В программу Спартакиады вошли лыжная эстафета, финский биатлон, участники которого возили друг друга на санях и сбивали мишени из пневматических винтовок, забег на коньках, а также состязание по лазерному пейнтболу. «Кто-то нацеливался на победу, кому-то просто интересно было участвовать», – отметил заместитель начальника Уральского филиала ФПК Владимир Сабко. По итогам соревнования первое место заняла команда Уральского железнодорожного агентства, вторыми стали сотрудники вагонного участка Тюмень, а третьими – работники вагонного участка Екатеринбурга. Последние победили и в номинации «Самая молодая команда». Приз зрительских симпатий завоевала сборная аппарата управления Уральского филиала ФПК. Лучшей группой поддержки были признаны болельщики пассажирского вагонного депо Пермь.

Вера Морозова

Лыжные гонки

В сантиметрах от награды

Всего лишь нескольких десятых секунды не хватило выступающему за РФСО «Локомотив» лыжнику Александру Бессмертных для того, чтобы выиграть медаль чемпионата России. В дуэтонне (15 км классическим стилем и 15 км свободным) Александр уступил бронзовому призёру Сергею Турышеву всего 0,3 секунды. Победу же одержал двукратный призёр чемпионата мира – 2011 Максим Вылегжанин. Представитель ЦСК «Локомотив» Артём Жмурко занял 21-е место. Ранее в индивидуальном спринте Бессмертных был 32-м, в гонке на 15 км свободным стилем –11-м, а Жмурко –32-м. В спринте победил олимпийский чемпион Никита Крюков, который впервые выиграл чемпионат России. В гонке на 15 км первым финишировал Сергей Турышев.

Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ТИ № ФС77-19219. Учредитель: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Волейбол

Ожидание битвы

ЗАВТРА СТАРТУЕТ ЧЕТВЕРТЬФИНАЛ МУЖСКОЙ СУПЕРЛИГИ



ФОТО: ТАСС-СПОРТСИТИ

Восьмёрка сильнейших клубов страны будет бороться за медали и места в еврокубках. Среди претендентов на награды – новосибирский «Локомотив» и «Локомотив-Белогорье». Но в полуфинал попадёт только один из них.

В первом же круге плей-офф нас ждёт железнодорожное дерби: «Локомотив» из Новосибирска и «Локомотив-Белогорье» будут спорить за место в четвёрке лучших команд России. В прошлом году два «Локомотива» уже играли друг с другом в матчах на вылет. Тогда в полуфинале сильнее оказались белгородцы. Они в итоге добрались до финала и выиграли серебряные медали. Сибиряки же остались без наград. Однако накануне нынешнего противостояния двух «Локомотивов» именно они считаются фаворитами.

Этот сезон складывается для новосибирской команды успешно. Впервые в истории она добилась громкого успеха, выиграв в конце декабря прошлого года Кубок России. Да и в чемпионате суперлиги подопечные Андрея Воронкова смотрелись солидно. В середине сезона они даже шли на первом месте в турнирной таблице, но в концовке чуть сдавили обороты и по итогам регулярного турнира заняли третье место.

Кстати, на счету новосибирцев есть победы и над действующим чемпионом страны «Зенитом», и над «Искрой», занявший первое место в нынешнем регулярном чемпионате. И над «Локомотивом-Белогорье». Впрочем, здесь у железнодорожных клубов равенство – каждый из них одержал по домашней победе. Но это вовсе не зна-

Сдержать атаки новосибирского «Локомотива» не могли даже игроки казанского «Зенита» – действующего чемпиона России

чит, что и накануне четвертьфинала их шансы на победу равны. Фаворитом здесь является новосибирский «Локомотив». В распоряжении Андрея Воронкова больше опытных игроков. Таких, например, как связующий Александр Бутько, диагональный Николай Павлов, блокирующие Матиас Раймейкерс и Андрей Ащев. У сибиряков уже есть в нынешнем сезоне опыт больших побед – выигрыш Кубка России. Тренерскому штабу удалось создать команду, сбалансированную во всех линиях. Чего о «Локомотиве-Белогорье» никак не скажешь.

Сибирякам, несмотря на статус фаворита, в противостоянии с белгородцами придётся непросто

Команда Геннадия Шипулина вроде бы уверенно начала сезон. Белгородцы в первой трети чемпионата шли в числе лидеров, успешно играли на групповом этапе Лиги чемпионов. Но после Нового года у «Белогорья» начались серьёзные проблемы. На протяжении месяца железнодорожники не могли одержать победу в чемпионате. В плей-офф Лиги чемпионов они по всем параметрам уступили итальянскому «Кунео». В клубе заговорили о кризисе. Шипулин, главный тренер и президент «Локомотива-Белогорье», не скрывал, что столкнулся с трудностями. По его словам, были допущены ошибки в комплектовании, исправлять которые пришлось уже во ходу сезона. Так, белгородцы расста-

лись с итальянским связующим Джакомо Сентини. Сетовал Шипулин и на то, что многие молодые игроки, которые здорово проявили себя в прошлом сезоне, снизили к себе требования. Именно по этой причине в «Газпром-Югра» отправился Денис Бирюков.

К тому же трудности со здоровьем испытывал по ходу сезона лидер команды Тарас Хтей, который стал обладателем приза имени Андрея Кузнецова как лучший игрок чемпионата России – 2010. Не пошли дела и у другого опытного игрока – Станислава Динейкина. В итоге в середине сезона тренерскому

плей-офф. Шипулин как-то откровенно признался, что хорошо уже то, что команда вообще попала в восьмёрку лучших. Но при этом в четвертьфинале «Белогорье» сдаваться не собирается.

– Да, нам пришлось пережить смену состава, искать способы оптимизации игры, бороться с многими проблемами, – рассказал Геннадий Шипулин. – Но мы готовимся к плей-офф, наигрываем связи. Также пытаемся поправить ситуацию в области психологии. Что-то уже начало получаться. Я понимаю, что по некоторым параметрам мы уступаем другим командам. Но задача у нас одна – победа.

Так что новосибирскому «Локомотиву», несмотря на статус фаворита, в противостоянии с белгородцами придётся непросто. Ведь «Локомотив-Белогорье» является самым титулованным российским клубом и опыта игры в матчах на выживание у его тренерского штаба всё же больше, чем у сибиряков.

Что же касается остальных четвертьфинальных пар, то вряд ли возникнут серьёзные проблемы с выходом в полуфинал у казанского «Зенита» и подмосковной «Искры». Вот в противостоянии «Факела» и московского «Динамо» шансы у обеих команд примерно равны.

Роман Вишнёв

В досье

Четвертьфинальные пары

«Искра» – «Динамо» (Краснодар) «Зенит» – «Арславичи» «Локомотив» (Новосибирск) – «Локомотив-Белогорье» «Факел» – «Динамо» (Москва)

Игры пройдут 30 и 31 марта, 4, 5 и 8 апреля.

Четвертьфинальные серии продолятся до трёх побед. Первые два матча пройдут на площадках тех команд, которые указаны первыми. Там же, если понадобится, пройдёт и пятая игра.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | общественной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культура и спорт 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56. E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066

Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перечислении ссылки на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Регби

Объединяя силы

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОПРОБУЮТ СЫГРАТЬ НА ДВА ФРОНТА

Московский «Локомотив» в рамках подготовки к чемпионату страны по регби-7 провёл серию контрольных игр с командами «Марьино» и «Фили».

Серию товарищеских матчей «Локо» открыл на Северном ядре «Лужников», где основной состав железнодорожников без особых усилий одолел первую команду «Марьино» – 25:0, 30:10. У «Локомотива» результативно сыграли Михаил Нисифоров, а также Игорь Епифанов, Олег Смирнов и Антон Забелин.

Поединок дублирующих составов команд завершился вничью – 10:10. Во встрече резервистов в составе железнодорожников дебютировали молодые, перспективные регбисты – центральный защитник Александр Волошин, полузащитник Павел Исаев и нападающий Юрий Пронин. По словам главного тренера «Локомотива» Евгения Клебанова, новобранцы отметились достаточно грамотной, зрелой игрой, но в ряде моментов грешили индивидуальными действиями.

Матчи с «Фили» проходили на заснеженном поле одноимённого стадиона. Первая игра проводилась в формате регби-15. Накануне этой встречи тренерские штабы «Локомотива» и «Марьино» (на предстоящий сезон они подписали договор о взаимной поддержке) приняли решение объединить усилия. В регби-15 «Локо-Марьино» потерпел поражение – 14:15. Зато в регби-7 объединённая команда победила – 30:5 и 25:10, и одну встречу завершила вничью – 15:15.

Итоги контрольных матчей «Гудку» прокомментировал главный тренер «Локо» Евгений Клебанов:

– Товарищеские матчи показали, что команда постепенно набирает ход. На данный момент я не ставлю игрокам задачу форсировать спортивную форму. Но к началу сезона они должны быть во всеоружии. Не исключено, что в нём «Локомотив» будет сражаться на два фронта. В регби-15, если нам окончательно удастся договориться с руководством «Марьино», мы выставим объединённую команду. В регби-7 первый официальный матч «Локомотив» проведёт 8 апреля в Крымске в рамках Кубка страны.

Владимир Суетин

Хоккей

В одни ворота

Ярославский «Локомотив» находится на грани вылета из Кубка Гагарина

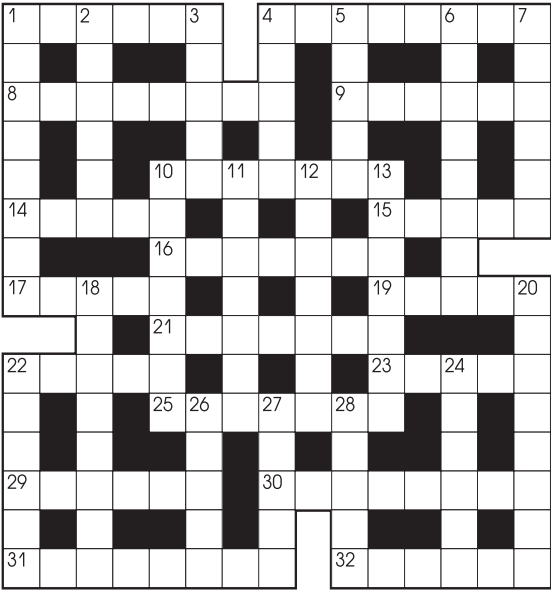
Железнодорожники проиграли подмосковному «Атланту» третий матч полуфинальной серии со счётом 1:3.

«Локомотиву» пора в депо – накануне первой игры между ярославцами и клубом из Мытищ такой плакат, вывешенный на трибунах подмосковными болельщиками, вызывал у поклонников «Локо» лишь лёгкую ухмылку. Но по ходу третьего матча финала Западной конференции даже самые отъявленные оптимисты из стана железнодорожников были вынуждены скрепя сердце признать справедливость сего высказывания.

Однако и в сетованиях болельщиков и хоккеистов ярославского клуба на невезение, преследующее команду в серии с «Атлантом», тоже есть своя правда. Во втором матче, проигранном «Локомотивом» дома в овертайме, железнодорожники имели массу моментов для взятия ворот, но шайба летела куда угодно, только не в сетку. В третьей игре, уже в Мытищах, хоккеист «Локо» Геннадий Чурилов вообще умудрился забросить шайбу в свои ворота, когда при розыгрыше большинства отдал неточный пас. Голкипера в этот момент на месте не оказалось – его заменил шестой полевой игрок.

Вратарь ярославцев Александр Вьюхин сравнил ситуацию с цирком: мол, чудеса на площадке происходят. Но есть и другое мнение. Форвард железнодорожников Александр Калянин признал, что его команда уступает соперникам по делу: «Каждую игру мы пытаемся подобрать ключи к обороне соперника, но пока не получается». При этом игроки «Локомотива» ещё рассчитывают ситуацию исправить. Правда, при счёте в серии 0:3 сделать это будет сложно. За столетнюю историю НХЛ было лишь три подобных случая. В Кубке Гагарина такого вообще не случилось. Но хоккеисты «Локо» надеются на чудо.

Роман Вишнёв



Ответы на кроссворд за 28 марта

- 1. Тёрка. 2. Аукцион. 3. Наёмник. 4. Кабачок. 5. Кабаре. 6. Ежемесячник. 7. Кабалье. 8. Ежевика. 9. Альтернатива. 10. Абсурд. 11. Дровосек. 12. Кураж. 13. Жвачка. 14. Ангар. 15. Радио. 16. Облик. 17. Квартет. 18. Трус. 19. Секач. 20. Чичиков. 21. Волк. 22. Каркас. 23. Солдат. 24. Татами. 25. Истом. 26. Абортаж. 27. Жгут.

Главный редактор: Александр Репонин Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь) Выпускающие редакторы: Павел Безьяков, Анна Зюраф Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазимбетова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамыков (маткет) Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамыков (маткет) Советник главного редактора: Валентин Запелалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский Номер вед Павел Безьяков.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс) Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы Ответственность за достоверность информации: Электрон № 113404 Механизация, Красноярский край район, п/о Красноярск/5, а/м «Батман», 23 км | Заяв № 11-03-0466 | Подписано в печать в 20.30. Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салкамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.