

2. | Южно-Уральская

Началась опытная эксплуатация устройств ввода рельсовых плетей в оптимальную температуру закрепления

29 марта 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
вторник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 50 (24770) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | ПРОБЛЕМА

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

6. | ФОРУМ

В Центральном доме культуры железнодорожников начал работу XXXI съезд Роспрофжела

7. | Модернизация

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

ГУДОК



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

| 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 – «Газпром», «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%. 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 подсчитали, 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 компаний.

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 сырьевую 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



фото сайта компании

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-президент с подобными функциями в ОАО «РЖД» до сих пор ещё не бывало. Что входит в сферу вашей ответственности?

– Какие практические вопросы вам предстоит решать?

– 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 этот 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.

– Какие направления вы считаете наиболее важными?

– Понять, какие технологии сейчас необходимы РЖД и как их развивать при управлении вагонными парками.

– 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 железнодорожной сети 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.

– Понять, какие технологии сейчас необходимы РЖД и как их развивать при управлении вагонными парками.

– Бесседовал Сергей Плетнёв

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 неиспользованный 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-

> Окончание | 6

Развитие

Колея к небу

МОСКОВСКИЙ АВИАУЗЕЛ УКРЕПЛЯЕТ РЕЛЬСАМИ И ТЕРМИНАЛАМИ



Интервью

Лидерами становятся



Николай Никифоров, председатель Роспрофжела

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

– Николай Алексеевич, почему на съезде будут подводиться итоги работы Роспрофжела 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 Роспрофжела 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.

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 железнодорожной 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 потребуется 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

> Окончание | 6

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

29 марта 2011 года

ВТОРНИК

№ 50 (24770)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 объёма бюджетных ассигнований в размере 254,1 млрд руб., а также прогнозируемых налоговых и неналоговых доходов за счёт соответствующих платежей пользователей автодорогами. При этом объём 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 погибших». 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 подъезд. Относительно повреждений вагонов он отметил, что снизить их количество поможет только изменение технологии грузовых операций. Разрабатывается документация по строительству вагонопрокидывателей 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 ситуациям в Финском заливе, составляются планы по грузкам.

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 заключить договор с собственником вагона на ремонт, а «порты должны нас в этом поддержать».

Начальник Северо-Кавказской дороги Владимир Голосков 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 простоя вагонов, не принадлежащих перевозчику, – это главный вопрос, который нам необходимо решить, всё остальное – вопросы технической оснащенности», – отметил Владимир Голосков.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

ТЕХНОЛОГИЯ

Рельсам стало тепло

На Урале приступили к путейским работам, не дожидаясь настоящей весны



ФОТО: ВИКТОР ЧЕЧЕЛКО

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

Первые образцы устройств изготовлены на опытном заводе, отправлены в дорожной дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин (ДРЭПМ). Как отмечает начальник конструкторского отдела ДРЭПМ Игорь Пынков, основой созданной новинки стала «нагревательная установка Зубова».

Оборудование нового устройства смонтировано на грузовой платформе. На ней установлены резервуары для подачи воздуха, бак с дизельным топливом, две лебёдки. Под платформой – две нагревательные камеры. Пневматическая система позволяет подавать воздух на их горелки с компрессором маневрового тепловоза, который толкает платформу. Установка движется по рельсам со скоростью 1–3 км/ч

и нагревает рельсы до плюс 35 градусов. Идущие следом путёвцы снимают напряжение с мест соединения плетей и вновь закрепляют их.

Агрегаты, изготовленные на опытном заводе, отправлены в путевые машины станций, 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 Картахах, 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 Чепанова, 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 МУСИХИНА,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЧЕЛЯБИНСК

РАЗВИТИЕ

Разделить потоки

Модернизированный разъезд облегчит перевозки



ФОТО: ПОЛУМАНКО

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

Разъезд Тайга-2 находится на линии Новосибирск – Марийск. 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 – Марийск.

Реконструкция разъезда идёт поэтапно. В 2010 году сделали полуторакилометровый электрифицированный путь, который обеспечивает выход на главный путь линии Новосибирск – Марийск. Было уложено семь стрелок, обустроено оборудованный УЗП переезд. По этому пути движение было открыто 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 – Марийск. Реконструируют и нечётную горловину, и соединительный путь в 1,2 км – для выхода на томский направление и на станцию Тайга.

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
НОВОСИБИРСК

Владимир Павлов, соб. корр. «Гудка» Новосибирск

МОСКОВСКАЯ

Проблемный разговор

ПАССАЖИРЫ ЭЛЕКТРИЧЕК ВЫСКАЗАЛИ ПРЕТЕНЗИИ ПРИГОРОДНОЙ КОМПАНИИ

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

Жители станций Клязьма и Мамонтовская недовольны тем, что у них останавливаются мало электричек. «Поезда от Пушкино до Мытищ редко останавливаются. Электричку приходится ждать по полтора часа», – говорит пассажир Евгений Широков.

Решит проблему смена расписания. «Прошу передадим в пригородную дирекцию МЖД. При формировании летнего расписания, возможно, учту 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-



Пассажиры небольших станций хотят, чтобы у них останавливались большие электрички, 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, возмущённые льготники ответ не всегда получают. «Трудно объяснить что-то пассажирам, когда они недовольны и подходят, только чтобы высказать», – констатирует Галина Абляхова.

Ещё одной сложной проблемой электричек остается несанкционированная торговля. Далеко не всем пассажирам нравится, когда в вагоне кричат лоточники, скрежещут, демонстрируя качество стеклорезов, или выстреливают автоматическими зонтиками. Тему подни-

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

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, правительенная комиссия по контролю за осуществлением иностранных инвестиций одобрила ходатайство французской Alstom о приобретении блокпакета в уставном капитале единственного акционера ЗАО «Трансмашхолдинг» (TMX) – 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. Доля для продажи акций TMX французской компании пропорционально сформируют

все акционеры «Трансмашхолдинга», кроме ОАО «РЖД».

Оплатить пакет Alstom планировала двумя траншами. Покупатель выплатит TMX 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 еще в октябре 2010 года. Однако позднее стало известно, что ФАС, изучая ходатайство

и одобрила совместную с Alstom деятельность по работе инженерного центра в создании электропоездов нового поколения.

Как сообщили в TMX, осталось решить вопросы по оформлению сделки. Разрешив сделку, комиссия прежде всего одобрила совместную с Alstom деятельность по работе инженерного центра в создании электропоездов 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 правительства по контролю за осуществлением иностранных инвестиций, где рассматривали 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 путьем измерительные 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 дирекции 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 путьем измерительные вагоны задолго до «окна» обследуют путь, передадут собранную информацию специалистам диагностического центра ПривЖД, которые при помощи техники рассчитывают 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 полночь на 631-м км однопутного участка Грязи–Волгоградские – Поворино водитель легкового автомобиля намеревался 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. Пассажир погибла на месте, водитель госпитализирован в тяжёлом состоянии.

Локомотивная бригада затребовала вспомогательный локомотив: у тепловоза вырвало трубу питательной магистрали и определило метеильник. 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 ответственности 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 МИХАЛЕВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Запасной вариант**НЕХВАТКУ РЕЛЬСОВ КОМПЕНСИРУЮТ ИЗ ГОСРЕЗЕРВА**

ФОТО: ВЛАДИМИР АЛЛАМОНОВ

УЧАСТИКИ 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 развернут 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 по и по искусственным сооружениям: мостам и водопропускным трубам. А работники ООО «Дальневосточная горно-строительная компания» (ДВГСК), одной из подрядных организаций, приступили к реконструкции тоннеля Усан 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 «РасонКонТранс» – 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».

Гендподрядчик начал покупать рельсы типа 1Р-50 у железнодорожников. 550 тонн поступают в КНДР с Дальневосточной магистралью. Но свободные запасы 1Р-50 на сети ограничены: немалая часть таких рельсов была направлена полтора года назад на модернизацию путевого хозяйства железнодорожных дорог Кубы.

Выход – приобретение рельсовой продукции из госрезерва. «Там достаточно количество, чтобы закрыть все потребности проекта. Сейчас решается вопрос о приобретении

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 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 железнодорожными 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

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.

Пассажирам, купившим 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 утверждают, 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 газонокапельную 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 газонокапельной станции и начали выдвигать требования», – рассказал «Гудку» начальник Брянского отделения Московского регионального центра безопасности структурного подразделения ОАО «РЖД» Анатолий Слабыня. – 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 Слабыня.

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

СОСЕДИ

По опыту РЖД

СРЕДСТВА НА МЕТРОЛОГИЮ НАШЛИСЬ ЧЕРЕЗ 15 ЛЕТ



ФОТО: САРГСИ ГОЛДИН

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 взяли 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 инвесторуГОТОВИТСЯ 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. Занимавшимся 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 были включены PKP Intercity – «дочка» PKP SA по дальним пассажирским перевозкам. При этом приватизация 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

частные операторы теоретически могут проявить интерес к PKP Cargo. «Это зависит от множества факторов: состояния компании, её стоимости, условий продажи», – отметил он.

Вице-президент Европейского транспортного союза Юрий Щербанин считает, что PKP Cargo может быть интересен участникам российского транспортного

рынка, поскольку даст им возможность выйти на рынок Евросоюза. «Однако главным фактором, который повлияет на интерес к ней российских инвесторов, является финансовое состояние компании, которое предстоит тщательно проанализировать», – отметил Юрий Щербанин.

Денис Виксин
Анна Мурзина

Справка «Гудка»

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

рынка, поскольку даст им возможность выйти на рынок Евросоюза. «Однако главным фактором, который повлияет на интерес к ней российских инвесторов, является финансовое состояние компании, которое предстоит тщательно проанализировать», – отметил Юрий Щербанин.

Денис Виксин
Анна Мурзина

РЕФОРМА

Кадровый пробел

БЕЗОПАСНОСТЬ НЕЛЬЗЯ ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗ ПОЛНОЦЕННОГО ШТАТА СОТРУДНИКОВ

Александр Кем,
НАЧАЛЬНИК
УПРАВЛЕНИЯ
НА ТРАНСПОРТЕ
МВД ПО
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ
ОКРУГУ



ФОТО: ВАСИЛИЙ ПЕРВЫХ

На последнем заседании Совета при полномочном представителе президента в Дальневосточном федеральном округе было отмечено, что на проблеме обеспечения безопасности людей на транспорте негативно сказалось сокращение на 10% транспортной полиции. В связи с этим главы территорий региона рекомендовали МВД до 15 апреля рассмотреть вопрос о целесообразности дальнейшего сокращения численности сотрудников. О том, с какими трудностями сегодня сталкивается ведомство, рассказал Александр Кем.

– Александр Владимирович, какие изменения произошли в системе транспортной полиции в последнее время?

– Весь 2010 год мы находились в процессе реформирования. В итоге получилась новая структура. Наверное, это было целесообразно в свете указа президента о сокращении численности полицейских. Просто так сократить личный состав без структурных изменений не вышло бы. Но сложность в том, что в отличие от территориальных УВД у нас нет несвойственных функций, нет медвытрезвителей, приёмников-распределителей и тому подобного. Задачи у нас чётко определены: охрана личного имущества и обеспечение безопасности граждан, недопущение случаев незаконного вмешательства в деятельность транспорта, поддержание общественного правопорядка на железнодорожных объектах.

В прошлом году мы сократили штат на 10%. Отчасти уложились за счёт объединения Дальневосточного и Северо-Восточного территориальных УВД на транспорте, в первую очередь сокращение коснулось аппарата. Но на этот год стояла задача ещё на 10% убавить численность. А нам, наоборот, очень бы хотелось увеличить плотность наших нарядов.

– Но ведь президент уже заявил о необходимости увеличения числа полицейских на транспорте?

– Да. Поэтому надеюсь, решение будет иное, мы его ждём. Смотрите, все последние случаи крупных терактов произошли на транспорте: станции столичного метро, «Невский экспресс», Домодедово. Это самые уязвимые места с наибольшим скоплением людей. Возьмём Дальний Восток. На его территории проживает чуть более 6 млн человек. Теперь сравним пассажиропоток: на железнодорожных вокзалах Владивостока и Хабаровска он составляет по 3 млн пассажиров ежегодно, Комсомольская-на-Амуре – 600 тыс. В прошлом году Хабаровский аэропорт обслужил 1,5 млн человек. Владивостокский – 1,3 млн. Эти объекты должны быть защищены в первую очередь. Хотя по 2010 году у нас не было ни одного случая незаконного вмешательства в работу транспорта, но, с другой стороны, и расслабляться нельзя. Этой зимой сняли с поезда Москва – Владивосток наркокурьера, он вёз с запада страны 11 кг героина, почему бы и 11 кг взрывчатки не превозить?

– С какими проблемами приходится сталкиваться в ходе усиления антитеррористических мер на вокзалах?



Железнодорожный вокзал во Владивостоке должен быть одним из наиболее защищённых объектов

– Недавно вместе с хабаровским губернатором Вячеславом Шпортом совершили обезд по пассажирским объектам транспорта. С аэропортом въё 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 огорожена и находится под охраной.

С железнодорожными вокальными 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 металлоконструкциях

– 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 дальнем следовании наиболее неблагополучными считаются пассажирские поезда сообщением Хабаровск – Нерюнгри и Владивосток – Советская Гавань.

На этом 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 натасканы на наркотики или взрывчатку, но уже просто однажды присутствие кинолога со своим четвероногим несло бы психологическое воздействие на потенциального преступника. Кстати, мы планируем развивать собственную кинологическую службу. Намерены создать такие центры во Владивостоке и Южно-Сахалинске.

С железной дорогой находитесь понимание?

– Вполне. Но есть вопросы, которые ДВЖД не в состоянии решить. Например, госбюджет выделяет нам средства на строительство кинологического 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 направляет 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



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

Негодные старые шпалы пойдут на переработку

бросок 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. Раствущие 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 скижание 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 тяжеловесных 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 вузов разработали программное обеспечение бортовой системы, выполняющее сбор, первичную обработку, анализ и передачу данных. Поскольку система использует микропроцессор, то её возмож-



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 пересыпки 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 про-

грамме 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 Киришин, за базовую платформу приняли электропоезд серии Desiro производства компании Siemens, поскольку их отличает свободное пространство для пассажиров во всем поезде 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.



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

Кроме того, необходимо предусмотреть возможность проезда в новых электричках 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 премьерные 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 Киришина, 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 принятые поезда Desiro, они будут значительно отличаться от олимпийского проекта. Например, для них не оговариваются конкретные участки обращения, существенно расширен диапазон наружной температуры воздуха при эксплуатации на полигоне отечественных железных дорог.

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

В нынешнем году совместно со специалистами Siemens учёные проработают 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
благотворитель-
ного фонда
«Почёт»



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЯЧКО

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

В основном речь идет 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, сей 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 расчеты по оплате проезда неработающих пенсионеров в поездах, а также оплате дорогостоящего, но бесплатного для пенсионеров лечения в медучреждениях компаний. 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 дальнем следовании). Такая же льгота предусмотрена и в Федеральной пассажирской компании как в уже самостоятельный 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 перевозчиками 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 «Коекный 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-

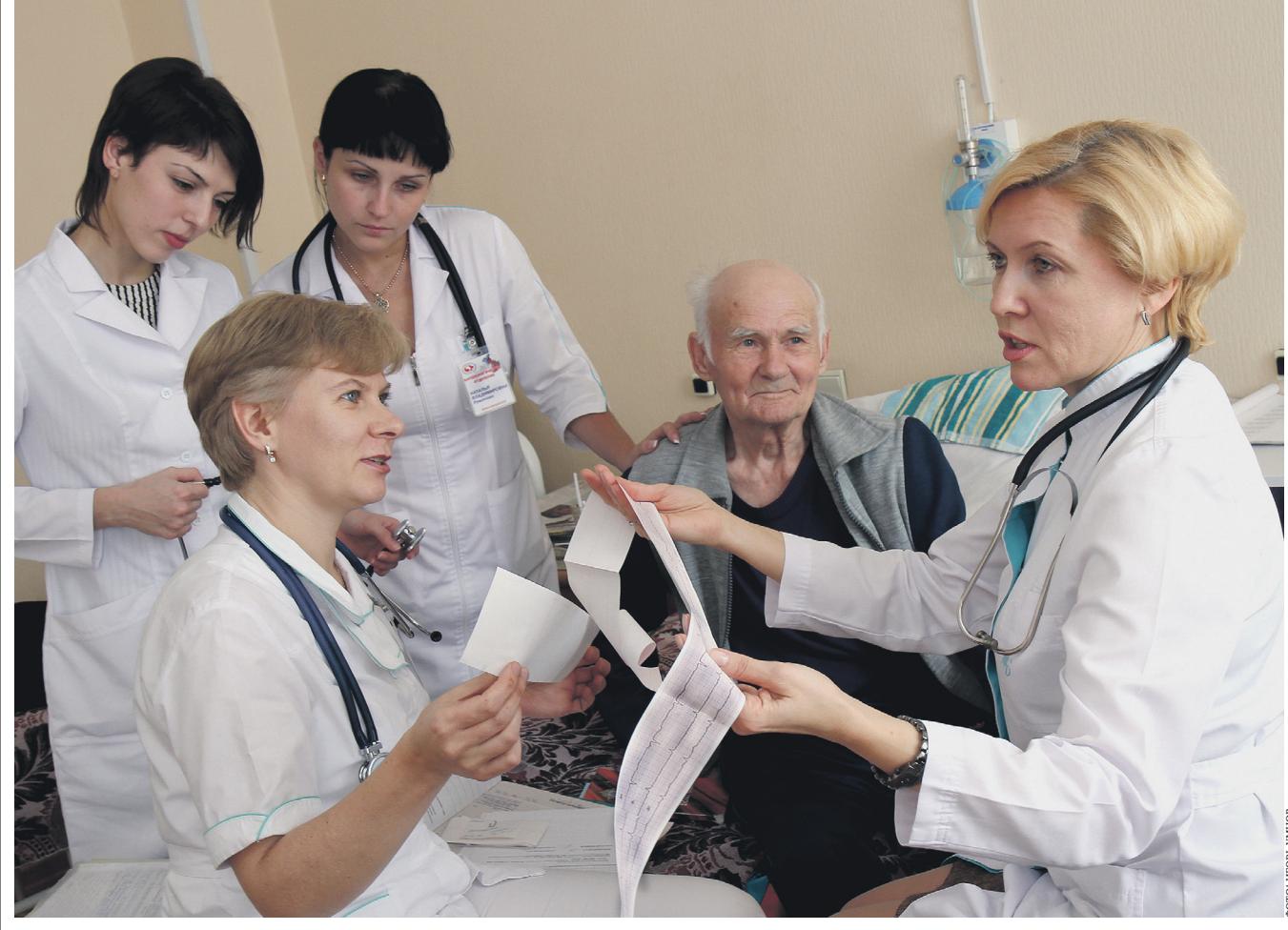


ФОТО: ИГОРЬ УМЫЛОВ

Здоровье – главное для ветеранов, а значит, и для отрасли

стоящее время в проекте задействовано 12 учреждений здравоохранения на 9 дорогах – это 245 коек, количество которых в дальнейшем рассчитываем увеличить. В целом на развитие коекного 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.

руб. То же самое сделала ФПК, но пока это произошло не во всех «дочеках». А цены тем временем растут. С этого года, согласно Отраслевому соглашению и Кодоговору 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

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

Сейчас с учётом финансового состояния отрасли мы расставляем акценты: что необходимо ветеранам, чего бы они хотели сами. А хотя 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 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 «кастетерий».

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

объединениями работодателей.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их семей, а также поддержка ветеранов в их дальнейшем развитии.

Социальная политика ветеранов в РЖД – это не только поддержка ветеранов, но и поддержка их

| 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 работникам 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 железнодорожных 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 здоровья работников и более 2,5 тыс. требований о привлечении к ответственности лиц, виновных в нарушении законодательства по охране труда. Практически все выявленные нарушения устраниены 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 подпись начальника дороги Владимира Рейнгардта, главы Хакасии Виктора Зимина, то под сокращение попали бы более 900 сотрудников, – говорит руководитель дорпрофсоюза Юрий Калинин. – А ведь в семьях депоцев 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 профсоюзу уделяет материальной поддержке сотрудников. Сегодня это 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 помочь получили многие. Ситуации разные: спорел дом, нужны деньги на лечение. Только за прошлый год сумма помощи составила более 2 млн руб. В числе тех, кто получил помочь фонд, – Семёнов Сафонов, сын работников магистрали. Мальчику нужно было дорогостоящее лечение.



Профсоюз заботится о правовой защите, 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 её 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 профсоюзные работы. Как создавать здесь профсоюз, если коллектив постоянно меняется? Тем не менее этот вопрос с контролем мы не снимаем.

Софья АНДРЕЕВА

Интервью

Лидерами становятся

ЧЕМ ДОЛЖНЫ ЗАНИМАТЬСЯ ПРЕДСЕДАТЕЛИ ПЕРВИЧЕК

>Начало | 1

– Сегодня рынок диктует повышенные требования 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 президентом 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-выборочной кампании 20% председателей профорганизаций были избраны именно из состава этого резерва.

Большое значение мы придаем 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.

Отмету, 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 выслушать 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 социзащита железнодорожников оставалась на высоком уровне. Для того, собственно, и организованы наши учебные центры.

– Чему ещё посвящено образование профактива: как привлекать молодёжь, методом 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, защищать их жизненные интересы и социально-трудовых



Почти все работники компании являются членами отраслевого профсоюза

прав, духовно-нравственном и патриотическом воспитании.

Такой подход даёт результат: представительство молодёжи в профорганизациях выросло до 32,7%. А скажем, в 1998 году таких 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 сигналистами 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 пневмообувки 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

были в «Ремпутмаше», на Барнаульском и Саранске 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

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 зарплаты. 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 колодоговорами.

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

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 зависит 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 компанией Роспрофжел перешёл на безотделенную 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 первичек. Отказаться от отделенных организаций в Роспрофжеле решили на XXX съезде: уже было понятно, что дороги станут единым полигоном, да и функции дорожной и отделенной организаций практически совпадали.

Было решено, что на местах останутся правовые инспекторы, юристы и другие специалисты, которые смогут оказывать помощь любому филиалу или ДЗО и входить в структуру дорпрофсоюз, – 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-



вила приём на работу, положение о премировании – всего 26 позиций. Если в Чите или Воркуте не будет первичной организации, документы придётся согласовывать в Москве. Поэтому Роспрофжел стремится к тому, чтобы первички были. Однако в условиях реформы их не всегда оправданно. К примеру, создаваемые дирекции остаются в структуре компаний, и интересы работников защищает единная первичная организация ОАО «РЖД».

При этом в каждой дирекции своя специфика, поэтому могут возникнуть нетипичные проблемы. Для таких случаев Рос-

профжел предусмотрел назначение уполномоченных представителей, которые будут наделяться 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», «Роскелдорснаб». 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 РАСПРОСТРANЯТ НА ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ЗАПУСКЕ С 2012 ГОДА ПРОГРАММЫ УТИЛИЗАЦИИ ГРУЗОВИКОВ СТАРШЕ 15 ЛЕТ. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО ОНА ПРОДЛЯТСЯ 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 лицах. Предполагается, что госпрограмма поможет обновить свой парк малому и среднему бизнесу.

Между тем Минпромторг пока отложил реализацию 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 и именно у частных лиц, а автобусами, например, чаще всего владеют юрлица, в том числе муниципалитеты, – пояснил он. – Зачем государству делать программу для самого себя? Пусть лучше помогают 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 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?»



Приём 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 объявило 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 сданые в утиль. «Почему бы не запустить этот проект в полную силу, не требуя помощи от государства? От этого выигрывают и производитель, и сами граждане.

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

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

Лидер Движения автомобилистов России Виктор Погонкин 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 Погонкин.

Другое дело, что правительство должно учесть ошибки прежних этапов госпрограммы, уверён 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 – «пятёрка» и «семёрка». Между тем государство должно стимулировать приобретение современных машин, которые были бы снабжены хорошими системами безопасности и отвечали экологическим требованиям», – подчеркнул Виктор Погонкин. 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 разданы (более 500 тыс. с 8 марта 2010 года) и проект будет сброшен. 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

Погонкин

Маргарита Верховская

МНЕНИЕ

Минное поле здравоохранения

ЗАКОН О МЕДИЦИНСКОМ СТРАХОВАНИИ ПОРА ОПРОТЕСТОВЫВАТЬ



Александр Саверский, президент Общероссийской организации «Лига защитников пациентов»

ФОТО: АЛЕКСЕЙ МАСЛОВ

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 «Сиэтль», 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 мишины из пневматических винтовок, забег на коньках, а также состязание по лазерному пейнтболу. «Кто-то нацелился на победу, кому-то просто интересно было участвовать», – отметил заместитель начальника Уральского филиала ФПК Владимира 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 пасажирского 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 дуатлоне (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 ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Юридический коллектива редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Ростроя. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Ожидание битвы

ЗАВТРА СТАРТУЕТ ЧЕТВЕРТЬФИНАЛ
МУЖСКОЙ СУПЕРЛИГИ



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 Ашев. 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 «Зенита», и над «Искрой», занявшей 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-

штабу белгородцев пришлось перестраивать игру команды. И ближе к концу регулярного чемпионата у железнодорожников что-то начало получаться.

Правда, к тому времени

«Локомотив-Белогорье» уже

опустился на шестое место в табелице и лишился возможности получить преимущество своей

площадки в первом раунде

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

«Истра» – «Динамо» (Краснодар)

«Зенит» – «Ярославль»

«Локомотив» (Новосибирск) – «Локомотив-Белогорье»

«Факел» – «Динамо» (Москва)

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

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

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 «Марино» и «Фили».

Серию товарищеских матчей «Локо» открыл на Северном ядре «Лужников», где основной состав железнодорожников без особых усилий одолел первую команду «Марино» – 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 отмечались 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 «Марино» (на предстоящий сезон они подписали договор о взаимной поддержке) приняли решение объединить усилия. В регби-15 «Локо-Марино» 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 «Марино», мы выставим объединённую команду. В регби-7 первый официальный матч «Локомотив» проведёт 8 апреля в Крымске в рамках Кубка Крыма.

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 соревнованиях 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 свою ворота, когда при розыгрыше большинства отдал неточный пас. Голкипер в этот момент на месте не оказался – его заменил шестой полевой игрок.

Вратарь ярославцев Александр Вьюхин сравнял ситуацию с цирком: мол, чудеса на площадке происходят. Но есть и другое мнение. Форвард железнодорожников Александр Калinin 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 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 случалось. Но хоккеисты «Локо» надеются на чудо.

Роман Вишнёв

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Евгений Леонов среди «дженетльменов удачи». 4. «Деталь» глаза, отличающая свет от тьмы. 8. Первая учёная степень во многих странах. 9. Заповедник аксакалов под саксаулом. 10. В работах этого писателя рифмой и не пахнет. 14. Кличка Варвары с длинной косой (в кино). 15. Первая, с которой начинает самый последний алкоголик. 16. Железнодорожное и хлопчатобумажное. 17. Небольшая охотничья собака с длинным туловищем. 19. Величайший из итальянских художников Возрождения Леонардо да... . 21. Книга, впервые появившаяся на полках магазинов. 22. Враг подставляет подножку, а друг? 23. Одежда сторожа для «сугреву». 25. Игрок, которого часто называют половиной команды. 29. «Регламент» священнический с поцелуем креста или знамени. 30. Шашки, где выигрывает тот, кто быстрее проигрывает. 31. Торжественное открытие художественной выставки. 32. Транспортное средство, «используемое» доносчиками.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Второй экземпляр документа, имеющий равную с первым юридическую силу. 2. Крылатая песенница, заражающая если кней приближаешься. 3. Зрелищное заведение, начинающееся с вешалки. 4. Иmitация драгоценного камня из огранённого хрустала. 5. Автомобиль, считающий чужие деньги. 6. Карманный «гелохранитель» супервых людей 7. Столица государства, расположенного в двух частях света. 10. Исполнитель роли Лёлика в фильме «Бриллиантовая рука». 11. Рождение металлического блока. 12. Чем прыжник ловит радиопередачи? 13. Любовное ложе в ассортименте мебельного магазина. 18. Человек, богатый своими должниками. 20. Влажное подтверждение увиденного во сне кошмаря. 22. Требующая «заглатки» дверь в плотине. 24. Сменная деталь бритвенного станка. 26. Хотя всегда лежит, но без kostылей не обходится. 27. Актёр с характерными чертами какой-либо группы людей. 28. Защитное устройство на Бородинском поле. 32. Транспортное средство, «используемое» доносчиками.

Составил Михаил Сергеев

