

К 2013 году рейсовая скорость пассажирских поездов в сообщении Москва – Киев достигнет 160 км/ч

Тяжба за «Лугансктепловоз» закончена: «Трансмашхолдинг» получит 76% акций предприятия

Без развития инфраструктуры СЖД проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» может быть пересмотрен

На Северо-Кавказской магистрали прошёл конкурс «Железнодорожная красавица»

30 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 51 (24771)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



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

От редакции

Агентские споры

Метод применения агентских договоров по использованию вагонов между РЖД и операторами по-прежнему не находит достаточного понимания в ряде ведомств. Есть мнение, что надо целенаправленно создавать конкурентный рынок, 3–4 крупные операторские компании, электронную площадку, как это и предусмотрено Целевой моделью рынка на период до 2015 года. Но ведь с этим никто и не спорит. В то же время не вполне логичной выглядит позиция ФАС, которая заявила, что агентская схема противоречит реформе, потому что в Регламенте взаимодействия между РЖД, ПГК и ВГК такая конструкция не предусмотрена. Но ведь вполне очевидно, что в тот период, пока ПГК ещё не продана, движение на железной дороге не должно останавливаться, а компания «РЖД» не должна оставаться без достаточных инвестиций для своей работы. И решение острейшего сегодня вопроса – рационального управления подвижным составом – можно и нужно выполнять такими способами, на которые добровольно соглашаются участники перевозочного рынка. Тем более что упомянутый трёхсторонний Регламент не распространяется на тех, кто его не подписал. РЖД уже два года предлагают упорядочить взаимодействие владельца инфраструктуры и собственников подвижного состава. В 2009 году была создана рабочая группа по урегулированию этого вопроса и выработан проект правил перевозок частных порожних вагонов. Они предполагали и обязательный договор перевозчика с оператором, и право эвакуации порожняка, и изменения в правилах его оформления, и другие нормы. Однако сегодня стало известно, что единым документом это приниматься не будет, а внесут изменения в различные акты. В общем, наступил 2011 год, практически исчез инвентарный парк – но никакого согласованного решения так и нет. Причём положение интересное. В антимонопольном ведомстве считают, что схема агентского договора не соответствует реформе, а вот в НП «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава» к ней относятся более конструктивно, указывая, что она будет востребована целым рядом компаний. Впрочем, в конце прошлой недели президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин встречался и с заместителем министра МЭР Станиславом Воскресенским. Стороны пришли к пониманию по целому ряду вопросов, связанных с Целевой моделью. План реализации которой содержит в том числе и конкретные сроки продажи ПГК.

Цифра дня

550

психологов пройдут подготовку на кафедре железнодорожной медицины РАПС до конца года, чтобы активно применять индивидуальный подход в оценке уровня здоровья локомотивных бригад.

Блиц

Зависим от инфраструктуры

ММЖК нужна модернизация



Михаил Акулов, вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания»

В минувший понедельник в Шереметьево прошло совещание по развитию Московского авиациала. О железнодорожного составляющей проектов «Гудк» рассказал Михаил Акулов.

– На совещании говорилось о том, что ОАО «РЖД» ведёт работы по организации дви-

жения по железнодорожному полукольцу в столице. Это позволит связать московские аэропорты электропоездами. Что это за работы, если средства на модернизацию не выделены? – Работы сегодня ведутся лишь проектно-изыскательские, строительно-монтажных пока нет. Потому что нет определённого источника финансирования. И об этом говорилось на совещании. А без развития инфраструктуры невозможно повысить пропускную способность участков движения поездов «Аэроэкспресс». С ростом же пропускной способности повысится скорость движения, увеличится частота курсирования электропоездов. – Как сообщил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, столичные аэроэкспрессы осуществляют 189 рейсов в день. Насколько увеличится частота их движения? – Сегодня интервалы между поездами – 30 минут. Планируется

сокращение этих интервалов. Например, до 20 минут. Это обеспечит пуск трёх поездов вместо двух в течение часа. Или же интервал составит 15 минут, для чего понадобится ещё большее количество поездов. Всё будет зависеть от технического задания на проектирование. – Из-за московских пробок беспересадочное железнодорожное сообщение между аэропортами становится чрезвычайно актуальным. Как скоро появится такое движение? – Это связано с реконструкцией Малого Московского железнодорожного кольца, именно на нём открывается возможность организовать маршрут из одного аэропорта в другой. Потребуется создание дополнительных путей. А также электрификация ММЖК – на всех маршрутах в сторону аэропортов курсируют электропоезда. Беседовала Ольга Соломонова

Безопасность движения

Опасный выбор

Отставить вагоны нельзя эксплуатировать



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Все участники рынка должны быть заинтересованы в обеспечении безопасности

ЧП на Северной, не было в списке, хотя и выпущена она в той же партии. Ситуация поставила компанию перед жёстким выбором: безопасность движения или выполнение договорных обязательств перед грузовладельцами и собственниками вагонов. «Не допустить вагон к эксплуатации перевозчик имеет право только по предписанию Ространснадзора, – пояснил Дмитрий Лосев. – Мы остановили вагоны 2009 и 2010 годов выпуска, а нас в итоге забросали письмами о неправомерных действиях. Поэтому вынуждены были действовать только согласно предписаниям. Необходимо, чтобы завод отозвал свою некачественную продукцию, а Ространснадзор исключил из эксплуатации вагоны, угрожающие безопасности перевозочного процесса». Заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток отметил: «Мы понимаем, что предписания на внеплановый деповской ремонт грузовых вагонов ведут к издержкам в бизнесе. Но

потери от изломов и всех вытекающих отсюда последствий значительно выше издержек, связанных с отстранением от эксплуатации некачественного подвижного состава. Мы заинтересованы в развитии бизнеса, но участники рынка должны быть обеспокоены прежде всего обеспечением безопасности». Как пояснил начальник правового департамента ОАО «РЖД» Вадим Бынков, если вагон находится в собственности РЖД, то мы имеем право взыскать убыток от излома с завода-изготовителя. В настоящее время Северная, Западно-Сибирская, Северо-Кавказская и Куйбышевская дороги собирают материалы для компенсации ущерба от сходов подвижного состава в результате излома. Однако причина нанесённого ущерба – скрытый брак – должна быть подтверждена экспертным путём. В течение апреля дороги должны предоставить нам эти материалы.

> Окончание | 4

Съезд

Штучные решения

Профсоюз и компания сверили свои позиции

Время требует от профсоюза оперативных и нестандартных решений. Этот посыл председателя Роспрофжеля Николая Никифорова можно считать лейтмотивом XXXI съезда отраслевого профсоюза, открывшегося вчера в Москве.

В работе форума приняли участие представители органов государственной власти, политической и бизнес-элиты, российских и зарубежных профсоюзов и других общественных организаций. «Оценив сделанное, нам предстоит выработать и принять решения по основным направлениям работы в предстоящий пятилетний период, – сказал лидер профсоюза, открывая съезд. – Время требует от нас более оперативнее, чем прежде, реагировать на меняющуюся обстановку. Сегодня нужно принимать решения, шаблонов которых нет в нашем арсенале, да и вместо общих подходов нужны

индивидуальные, адресные меры и шаги». Сергей Аристов, статс-секретарь – замминистра транспорта, подчеркнул, что железнодорожники занимают особое место в жизни страны. В прошлом году на железнодорожный транспорт приходилось 85% российского грузооборота, что обеспечило 53% прибыли всего

эффективным, отметил и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. В качестве примера он привёл такой факт: подготовка предыдущего колдоговора потребовала десятка больших, сложных совещаний. Для нынешнего, несмотря на кардинальное изменение его структуры, хватило двух таких обсуждений, остальные вопросы оперативно

шенный, а мы считаем соцпакет сбалансированным и отвечающим возможностям и задачам компании», – подчеркнул глава ОАО «РЖД». Ряд вопросов Роспрофжел и компания собираются решать в тесном сотрудничестве. Например, пристального внимания требует проблема компенсации убытков пригород-

В отрасли сложилась оптимальная модель сотрудничества работодателей и профсоюза – без скандалов и забастовок обеспечивается высокий уровень соцзащиты работников

транспортного комплекса. При этом в отрасли сложилась оптимальная модель сотрудничества работодателей и профсоюза – без скандалов и забастовок, в режиме конструктивной работы обеспечивается высокий уровень социально-экономической защиты работников. То, что взаимодействие с профсоюзом становится всё более

решались на уровне рабочих групп. «Да, спорили, ругались, но по-товарищески», – сказал Владимир Якунин. В итоге соцпакет компании сегодня оценивается в 84 млрд руб., две трети расходов – обязательства компании сверх законодательства. «Кто-то из работников считает его недостаточным, кто-то из экспертов оценивает его как сверхзавы-

ных компаний из федерального и региональных бюджетов. ОАО «РЖД» и ЦК профсоюза прилагают к этому усилия, но подписанного на уровне правительства документа нет. Сложная ситуация сложилась в Федеральной пассажирской компании.

> Окончание | 2

Лента новостей

Пенсионный индекс

Президент Дмитрий Медведев подписал закон о внесении изменений в статью 25 федерального закона «О государственном пенсионном обеспечении в Российской Федерации». Сейчас социальные пенсии индексируются два раза в год: с 1 апреля с учётом темпов роста инфляции за минувший год и с 1 июля в случае, если за прошедший год рост цен прожиточного минимума пенсионера превысил темпы роста цен на товары и услуги. По новому закону эти сроки можно совместить, что позволит проводить индексацию с учётом обоих факторов. Коэффициенты индексации будут определяться правительством. Ожидается, что первая совмещённая индексация будет проведена 1 апреля нынешнего года. При этом прибавка к пенсии составит не 8,8%, как планировалась ранее, а 10%.

Минимум подрос

Утверждённый правительством прожиточный минимум в четвёртом квартале 2010 года в целом по стране составил 5902 руб. на человека. Соответствующее постановление подписал премьер-министр Владимир Путин. Размер прожиточного минимума для трудоспособного населения равняется 6367 руб., для пенсионеров – 4683 руб., а для детей – 5709 руб. Напомним, утверждённый правительством прожиточный минимум в третьем квартале 2010 года в среднем составил 5707 руб. на душу населения. Для трудоспособного населения он был определён в размере 6159 руб., для пенсионеров – 4532 руб., для детей – 5510 руб.

Неравная благотворительность

Россия в прошлом году увеличила «экспорт» благотворительной помощи в 2,5 раза, а её «импорт» снизился на 41,5%. Например, на Кубу в рамках помощи было направлено около \$30,1 млн, в Киргизию – \$17,1 млн, в Монголию – \$16,5 млн. Помощь уходит в основном в виде продовольствия, минеральных продуктов и сельскохозяйственного сырья. «Импорт» снизился почти вполнину, но неравномерно: из полученных на \$112,7 млн товаров на \$41 млн прислала Германия, США – на \$40 млн, в основном это оборудование и транспортные средства, а также продукция химической промышленности.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СЪЕЗД

Штучные решения

> НАЧАЛО | 1

Создание Федеральной пассажирской компании позволило приступить к решению вопроса ликвидации перекрёстного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками дальнего следования. Но если в прошлом году все выпадающие доходы за счёт государственного регулирования тарифов в плацкартных и общих вагонах были компенсированы государством, то в бюджете 2011 года компенсация составила только 82% (меньше на 6,7 млрд руб.). В результате ФПК сейчас пытается снижать расходы, в том числе выводя из графика движения ряд пассажирских поездов и вагонов, уменьшая объём ремонта вагонов в депо, что ставит под угрозу занятость почти 5 тыс. человек. Одной из первоочередных задач профсоюз считает повышение темпов роста заработной платы: у железнодорожников она должна быть с коэффициентом 1,6 к общероссийской. «Это соответствует сложности и напряжённости труда, а также мировой практике», – подчеркнул Николай Никифоров. – В настоящее время этот показатель составляет 1,35, и за истекшее пятилетие он практически не менялся». Однако здесь взгляды профсоюза и работодателя разошлись. «Говоря о повышении зарплаты, не нужно забывать, что в 2010 посткризисном году реальная заработная плата в среднем по стране выросла только на 4,2%, а в ОАО «РЖД» – на 9,8%. Такого больше не было ни в одной компании. И это притом, что нам удалось сохранить в кризис людей. Кроме того, мы 20 млрд руб. направили на вывод людей из режима неполного рабочего дня, 2 млрд руб. – на выплату вознаграждения за обеспечение безопасности движения», – отметил Владимир Якунин. Одним из источников повышения заработка глава компании считает рост производительности труда, в том числе с учётом личного участия каждого работника: на что, собственно, и было направлено создание трёхуровневой системы премирования. А вот по деятельности Роспрофжела в плане обеспечения безопасных условий труда позиции двух сторон снова оказались близки. Здесь должны быть разработаны и приняты механизмы по перевооружению и модернизации основных производственных фондов и технологического оборудования, подвижного состава, в том числе – кабин локомотивов. Предстоит решить вопрос устранения вредных и опасных условий труда на рабочих местах. Прошлый год показал, что это возможно – в РЖД приведено к нормам 14 тыс. рабочих мест. Кроме того, профсоюз должен активизировать деятельность по снижению травматизма. «Нельзя ограничиваться лозунгами и призывами, перекладывая эту работу только на работодателя, – сказал Николай Никифоров. – Это и наша с вами обязанность – напомнить работнику, внушить ему, если хотите, что его ждут дома. И от его состояния, от продолжительности возраста трудовой активности зависит благосостояние семьи».

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

СОТРУДНИЧЕСТВО

К скорости пустят не всех

Путь между Москвой и Киевом сократят таможенники и пограничники



ФОТО: ИРИНА КОЛЫЖА

К 2013 году рейсовая скорость пассажирских поездов в сообщении Москва – Киев достигнет 160 км/ч. Об этом было заявлено на состоявшемся в Москве совещании по вопросам сотрудничества между ОАО «РЖД» и «Укрзалізницею» в области развития скоростного пассажирского движения.

Время пребывания пассажиров в пути между столицами России и Украины сократится до 4,5 часа. Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович отметил, что для этого потребуются наладить взаимодействие по организации таможенного и пограничного контроля, позволяющее осуществлять все мероприятия по ходу движения поезда. Кроме того, принципиально обустроить инфраструктуру обеих магистралей качественными рельсами и не допускать в эксплуатацию вагонов, имеющих недостаточные параметры конструктивных свойств материалов. «Мы должны пересмотреть наши взаимоотношения с ме-

Проверять документы пограничникам придётся на ходу

таллургами, которые сегодня, пользуясь по факту монопольным положением на рынке, не только взвинчивают цену на всю номенклатуру своей продукции, но и не выдерживают её качественных характеристик, – подчеркнул в ходе переговоров вице-президент ОАО «РЖД». – Если продукция украинских и российских металлургов не будет соответствовать нашим эксплуатационным требованиям, считаю допустимой её закупку за рубежом, в частности в Японии и Австрии. Это будет дороже, чем покупка аналогичной продукции у наших предприятий, но мы выиграем за счёт снижения эксплуатационных расходов. В перспективе следует создать единый межгосударственный стандарт качества металлургической продукции. Учитывая последние происшествия с подвижным составом, связанные с изломами боковых балок, следует уделить особое внимание и приёмке вагонов».

Первый заместитель генерального директора «Укрзалізници» Николай Сергиенко

заявил, что с 24 декабря с целью ускорения движения пассажирских поездов в сообщении Москва – Киев внедрён пограничный и таможенный контроль в движущихся составах на рейсах поездов № 1–2, курсирующих между столицами.

Первый заместитель генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг» Анатолий Мещеряков заявил «Гудку», что в ближайшее время в Новочеркасске состоится презентация нового электровоза модели ЭП20, специально разработанного для линий между Москвой и Киевом.

«Это принципиально новая машина, разработанная нашим совместным с французским концерном Alstom инженеринговым центром, – отметил он. – Скорость нового электровоза будет достигать 200 км/ч, он будет работать как на постоянном, так и на переменном токе. Использование асинхронного привода значительно снижает уровень потребления электроэнергии».

Льонид Григорьев

АВИАТРАНСПОРТ

Ограниченные места

Авиапассажиры будут платить за багаж не по общему весу, а за каждый чемодан

Впервые в России будет введена новая система оплаты багажа. Если ранее она была весовая, то сейчас станет штучная. 1 апреля по новой схеме начнёт работать «Аэрофлот», остальные перевозчики пока продолжат работать в обычном режиме.

Согласно нововведениям одно место багажа представляет собой одну сумку весом до 23 кг и размером по сумме трёх измерений до 158 см. В зависимости от класса билета можно рассчитывать на одно, два или три бесплатных места в багаже. За каждую дополнительную сумку придётся заплатить.

и очереди в аэропортах. «При этом нововведения совсем не означают, что вес чемоданов путешественников не будут проверять вообще. Ведь ленты багажа, куда пассажир ставит свои сумки, всегда оборудованы весами и осуществляют ещё один контроль перевеса, – пояснил он. – Тем более что заметить перевес может сам грузчик, которому ваш багаж может показаться неподъёмным».

В свою очередь гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак уверен, что нововведения сильно ударят по кошельку потребителей. «Ранее бесплатно можно было взять три



ФОТО: ИРИНА КОЛЫЖА

Авиаперевозчики будут зарабатывать на пассажирах с большим количеством багажа

Что касается детских колясок, лыжного оборудования, велосипедов и инструментов для гольфа, всё это расценивается как одно место и входит в бесплатную норму провоза багажа. При этом вес и размер не будут иметь значения. Однако четвероногие друзья пассажиров расцениваются как одно место и не входят в бесплатную норму провоза ни в салоне, ни в грузовом отсеке. Точных тарифов на их транспортировку пока нет. Новые стандарты перевозки багажа, введённые «Аэрофлотом», уже применяют все европейские участники альянса SkyTeam.

Как объяснил «Гудку» глава аналитического агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев, новая система гораздо удобнее прежней. Ведь просто посчитать, сколько у человека сумок, проще и быстрее, чем взвешивать каждую из них, считает он. Поэтому внедрение автоматической системы приёма багажа сократит время прохождения предполётных процедур

или четыре сумки по 5–7 кг. По новой системе бесплатно пассажиру отводится одно багажное место. Однако человеку зачастую неудобно складывать все вещи в один чемодан, – констатирует он. – Допустим, надо перевезти какую-нибудь коробку или объёмную вещь, не помещающуюся в обычный чемодан. В этом случае пассажиру придётся доплачивать за второе багажное место». Подобную схему начали вводить в ряде стран в течение 5–6 лет, сказал эксперт. «Авиакомпаниям таким образом извлекают дополнительную прибыль и стимулируют пассажиров летать без багажа, что способствует экономии взлётной массы самолёта и соответственно топлива, – разъяснил он «Гудку». – Поскольку каждый перевозчик не против работать, скорее всего, «штучную» систему провоза багажа уже в течение 1–1,5 лет введут остальные авиакомпании».

Наталья Назарова

ПОГРУЗКА

Вернуть позиции

Припортовые станции Приморья увеличили приём импорта

По уровню погрузки высокодоходных грузов Владивостокский регион Дальневосточной дороги приближается к докризисному периоду.

Как сообщил начальник Владивостокского агентства фирменного транспортного обслуживания Станислав Маликов, с начала года идёт заметный рост по отправке грузов второго и третьего классов. Соответственно к прошлогоднему показателю – на 76,6 и 27,8%. – Преимущественно такая тенденция складывается за счёт поступления через припортовые станции импорта: контейнеров, машинного оборудования, автомобилей, а также чёрных металлов – главным образом, рельсов производства Японии. При этом восстанавливаются позиции, пострадавшие из-за кризиса, – рассказал Станислав Маликов. Хотя март ещё не закончился, по оперативным данным, за первый квартал 2011 года грузов третьего класса погружено столько, сколько в докризисный период 2008-го. По второму классу отставание постепенно сокращается, пока разрыв составляет около 16%. А ведь кризис наибольший удар нанёс как раз по импорту. Объём его погрузки по 2009 году на Владивостокском отделении упал на 60%. Теперь рынок восстанавливается. В частности, с начала этого года в регионе погружено 258,7 тыс. тонн импортных контейнерных грузов. Это более чем в 2,5 раза выше того же периода 2010-го. Об увеличении импорта говорят и статистические данные. По словам руководителя коммер-



ФОТО: ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ

ческой дирекции ОАО «Владивостокский морской торговый порт» Дмитрия Домрачёва, сейчас происходит плановая смена грузопотоков, идущих через причалы ВМТП. Преобладающие на протяжении 2010 года грузы экспортного направления сегодня замещаются импортом и каботажем. В общем объёме доля импортных грузов возросла на 103,5%, каботажных – на 1,3%. Кроме этого, в ВМТП значительно увеличилась обработка контейнеров. За январь – февраль она увеличилась на 43,8% – до 63,3 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом исчислении).

Как уточнил Станислав Маликов, заметно активизировались отправки ускоренных контейнерных поездов в центральные регионы страны, несмотря на то что число крупных операторских компаний

Контейнерные перевозки возвращаются к докризисному уровню

в данном сегменте рынка сократилось. Кризис негативно сказался на таких операторах, как Дальневосточная транспортная группа, «Ф.Е.Транс», оперировавших большим количеством подвижного состава. Фактически из крупных игроков остались группа FESCO, объединившая парк «Трансгаранта» и «Русской тройки», и «ТрансКонтейнер».

– По-прежнему много мелких собственников, каждый из которых в отдельности не способен сформировать целый поезд, – сказал Станислав Маликов.

ПАВЕЛ УСОВ,
с.к.к. «Гудка»
Владивосток

ЛОГИСТИКА

Чугунная цепочка

Металлурги готовы построить себе магистраль

Компания «Белсталь» планирует создать в Башкирии новый металлургический комплекс. Для нормального функционирования производственной цепочки предприятие планирует развивать действующую инфраструктуру Куйбышевской железной дороги.

Общий объём инвестиций оценивается в 18 млрд руб. Проект предусматривает два этапа: строительство обогатительной фабрики возле рудника, рядом с посёлком Тукан, и возведение чугунолитейного завода в районе Белорецка.

Таким образом, создаётся непрерывное производство чугуна, где добывающая и металлургическая площадки находятся друг от друга на расстоянии 80 км. «В этом случае нам целесообразнее использовать железнодорожную дорогу, и мы планируем, что после обогатительной фабрики на автотранспорт придётся только половина пути», – объясняет логисту начальник горного участка компании «Белсталь» Александр Дубровский.

По его словам, руда с месторождения по автодороге будет доставляться до станции Улу-Елга (КбшЖД) и далее по железной дороге до чугунолитейного предприятия, которое должно быть построено возле посёлка

Железнодорожный, под Белорецком. На месторождении планируется добыть до 1,5 млн тонн железной руды в год. На выходе это будет означать около 600 тыс. тонн чугуна. Начальник службы технической политики КбшЖД Яков Дерябин считает, что для переработки таких объёмов «однозначно нужно будет развивать инфраструктуру».

«Станцию Улу-Елга необходимо будет расширить и реконструировать, и скорее всего, под такие объёмы грузоотправителю

придётся развить, но мы готовы к этому», – сказал Александр Дубровский. Впрочем, «если вылезать из того, что вложения в железнодорожную инфраструктуру окажутся нецелесообразными, то от рудника до литейного производства руда будет перевозиться автотранспортом». Компания не исключает и строительство собственной железной дороги от месторождения до магистрали.

Ещё несколько лет назад от Комарово-Зигаинского месторождения до КбшЖД пролегла узкоколейная железная дорога.

Скорее всего, под такие объёмы грузоотправителю придётся строить свою промышленную станцию

придётся строить свою промышленную станцию. Иначе управлять вагонопотоком будет невозможно», – говорит представитель магистрали. По его словам, компания «Белсталь» пока не обращалась к КбшЖД с заявкой на выдачу техусловий. Александр Дубровский объяснил, что «Белсталь» планирует использовать существующий на станции Улу-Елга железнодорожный тупик. Сейчас он используется другой компанией, но не активно. «Мы рассчитываем, что нам этого хватит. Возможно, его

Её использовал Белорецкий металлургический комбинат для того, чтобы обеспечить себя сырьём, но в 2002 году компания «Мечель», в которую вошёл БМК, перепрофилировала предприятие. «Если всё сложится удачно, то, думаю, мы найдём деньги и построим дорогу от Тукана до Улу-Елты», – говорит Александр Дубровский.

Изначально «Белсталь» планирует отправлять большую часть (до 70%) чугуна на экспорт, в основном потребителям из АТР. КЛИМ ПАЛЕХА

Техника

Два в одном

Новый служебный вагон можно эксплуатировать в автономном режиме

На Тверском вагоностроительном заводе, входящем в ЗАО «Трансмашхолдинг», разработан образец нового служебно-технического вагона, предназначенного для сопровождения хоппер-дозаторных поездов.

Новый вагон обеспечит максимально комфортные условия работы и отдыха для работников, занятых в обслуживании состава. Он оборудован двойным двухместным купе, кухней со всей бытовой техникой, душевой с системой нагрева горячей воды, кладовой, мастерской, машинным отделением с мощным компрессором.

Эксплуатировать вагон можно в различных климатических зонах благодаря наличию кондиционера и автономной дизельной горелки котла.

Большое преимущество даёт энергоснабжение от бортовой дизель-генераторной установки, обеспечивающей автономность работы вагона до 30 суток.

«Поскольку работа происходит на линии, для железнодорожников необходимо обеспечить хорошие бытовые условия. Ранее использовались старые списанные вагоны Федеральной пассажирской компании, которые переоборудовались для работы на линии: дизельные секции, кухни и купе для работников.

Из-за того, что парк вагонов достаточно старый, а их площадь больше, чем это необходимо для работы бригады, большинство таких вагонов содержать невыгодно», – пояснил начальник отдела механизации департамента пути и сооружений Владимир Шмидт.

Как рассказали «Гудку» в департаменте, данная особенность была учтена при создании новой модели. Новый служебный вагон короче пассажирского на 8 м. Это преимущество даёт существенную экономию средств при его эксплуатации, а также обеспечивает более удобное использование.

Кроме того, ОАО «Тверской вагоностроительный завод» в скором времени завершит работу над созданием второй модификации служебного вагона (модель 61-4484).

Она будет отличаться отсутствием компрессорной, а также количеством купе: одно двухместное и два четырёхместных, что позволит обеспечить комфортные условия работы бригаде от 6 до 12 человек.

По словам Владимира Шмидта, ОАО «РЖД» испытывает огромную потребность в таких вагонах. Новый служебный подвижной состав разрабатывался с учётом технического задания, которое было подписано в октябре 2010 года.

«В случае успешного прохождения всех испытаний уже к концу 2011 года на сети железных дорог будут эксплуатироваться 20 новых вагонов», – сообщил Владимир Шмидт.

Марьяна Балашкина

Суд

Придётся отработать

Лжетеррорист займётся благоустройством родного посёлка

К 180 часам обязательных работ приговорён лжетеррорист, «заминировавший» железнодорожный вокзал станции Орск ЮУЖД.

В конце прошлого года в справочное бюро вокзала Орск поступила информация о том, что на рельсах или в здании вокзала заложена бомба. «Здание было обследовано. Подозрительный пакет обнаружили на первом пути. Взрывного устройства не было. Но из-за недопитой бутылки спиртного и закуски, лежавших в пакете, работа вокзала была прервана на час», – рассказывает начальник вокзала Орск Валентина Цюх.

Виновного нашли быстро. Как выяснило следствие, он пошёл на преступление из зависти к брату и обиды на железную дорогу. Братья приехали в Орск, чтобы найти работу. У одного получилось – его приняли на железную дорогу, да и в личной жизни всё сложилось благополучно. Другому не повезло. Тогда и пришла мысль отомстить.

Советский районный суд Орска учёл все смягчающие обстоятельства (молодой человек не был ранее судим, раскаялся в содеянном) и приговорил лжетеррориста к 180 часам обязательных работ. Как сообщила судья Ольга Свинына, уголовно-исполнительная инспекция определила, что он будет благоустраивать родной посёлок Светлый, из которого приехал в Орск.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Форс-мажор

Объехать залив

Белоруссия и Литва получили дополнительный грузопоток за счёт ледовых проблем в Петербурге



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИЛАНС

БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (БЖД) И LIETUVOS GELEZINKELIAI («ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», LG) экстренно мобилизуют свои локомотивные ресурсы для перевозки грузов из России в Европу.

В связи с тяжёлой ледовой обстановкой в Финском заливе часть грузов ушла с Октябрьской железной дороги (ОЖД), филиал «Российских железных дорог» на БЖД. Как рассказал «Гудку» заместитель начальника Белорусской магистрали Владимир Балахонов, объём грузопотоков из России через Белоруссию в настоящее время увеличился более чем на 30%.

«Сейчас мы принимаем до 8,6 тыс. вагонов в сутки, в то время как в обычное время эта цифра составляет порядка 5–6 тыс. единиц. Напрягаем все силы, чтобы пропустить российские грузы в Калининград и Клайпеду. Для этого мы отобилизовали дополнительные локомотивные бригады, а также попросили литовских коллег, чтобы они взяли на себя нагрузку на западном плече. С литовскими коллегами у нас есть договор о взаимном тяговом обслуживании, согласно которому и ведётся работа», – сказал он.

По его словам, БЖД приветствует дополнительные грузы и в случае ухудшения ледовой обстановки в Финском заливе дорога готова обеспечить перевозку российс-

Порты Финского залива могут лишиться части грузов

ких грузов через территорию Белоруссии в порты Балтии.

Как рассказал «Гудку» начальник отдела планирования международных перевозок Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Игорь Олейник, увеличение грузопотока на Белоруссию произошло не только на фоне сложной ледовой обстановки в Финском заливе.

«Это произошло в том числе и в связи с увеличением грузопотока на российско-латвийские стыковые пункты. У нас зна-

вых станций, а также мощность складских помещений портов», – добавил господин Олейник.

В то же время, как рассказал «Гудку» начальник отдела информационного анализа и прогноза Логистического центра Октябрьской дирекции управления движением Максим Фишук, в порту Высоцк и Большом порту Санкт-Петербург практически закончились ёмкости под наливные грузы.

«В связи с ледовой обстановкой у нас проблемные места – это станция Высоцк, где грузополучатель ОАО «РПК – Высоцк-Лукойл-2», и станция Автово, где грузо-

Мы стараемся сохранить грузопоток, предъявляемый в направлении северо-западных портов

чительно увеличились перевозки назначением на порты Латвии, и объём, заявляемый грузоотправителями, уже превышает пропускную способность переходов», – сказал он.

По его словам, в настоящее время ситуация на Октябрьской железной дороге улучшилась по сравнению с февралём.

«Мы стараемся максимально сохранить грузопоток, предъявляемый грузоотправителями в направлении северо-западных портов, используя все возможности Октябрьской железной дороги, припорто-

получатель Петербургский нефтяной терминал. Ледовая обстановка такая, что ледоколы не могут обеспечить провод судов под наливные грузы. Поэтому мы готовим сейчас конвенцию в адрес этих двух грузополучателей», – сказал он.

По его словам, всего на подходах к портам в настоящее время стоит 39 составов.

Рина Мориц Яна Позолотчикова, сов. корр. «Гудка» Санкт-Петербург

Совещание

Маршруты ускорения

Пассажирские поезда пойдут быстрее в Казань и Европу

К июню ОАО «РЖД» закончит разработку концепции организации ускоренного, скоростного и высокоскоростного пассажирского железнодорожного движения между российскими городами к чемпионату мира по футболу, который пройдёт в нашей стране в 2018 году.

Об этом сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов на «Пассажирском форуме-2011», который вчера состоялся в Москве.

В соответствии с концепцией высокоскоростное движение, рассчитанное на 400 км/ч, появится на специализированной магистрали не только между Санкт-Петербургом и Москвой, но и на направлении Нижний Новгород – Казань.

Также планируется ускорить движение поездов до 200 км/ч на участке Москва – Нижний Новгород и на направлении Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер.

Между Москвой и Ярославлем, а также на направлениях со странами Европы Москва – Минск – Варшава – Берлин и Москва – Киев увеличится скорость движения пассажирских поездов до 160 км/ч.

По оценке Минфина, максимальные расходы России на



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Высокоскоростные поезда – тренд современной транспортной отрасли

строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) между городами – участниками чемпионата мира по футболу 2018 года могут составить 5,5 трлн руб.

– Современное железнодорожное сообщение невозможно без высоких скоростей, и очевидно, что его нужно развивать, – сказал Михаил Акулов.

Вице-президент сообщил о том, что начиная с декабря 2011 года компания намерена продлить маршрут поезда № 13/14 Москва – Берлин до Парижа, время в пути которого соста-

Лента новостей

Не перенапрягаться

В этом году в Северобайкальском регионе Восточно-Сибирской дороги для защиты силового оборудования тяговых подстанций от атмосферных и коммутационных перенапряжений установят 11 ограничителей. Также будет модернизировано 20 воздушных стрелок, что снизит риски повреждений на устройствах контактной сети. Кроме того, запланирована замена фарфоровых изоляторов на современные – полимерные.

Один план на всех

Еврокомиссия представила план «Единого европейского транспортного пространства». Он направлен на сокращение к 2050 году выбросов углерода на 60% и, соответственно, запрет в городах автомобилей, работающих на бензине и дизельном топливе. Сварчивать использование автомобилей будут в два этапа: к 2030 году предполагается запретить использовать половину существующих автомобилей, а к 2050 году – оставшуюся часть. Власти станут активно продвигать альтернативный транспорт, в частности электромобили. Помимо этого, план подразумевает отмену дешёвых перелётов и перевод 50% всех перевозок на железнодорожный транспорт (речь идёт о средних расстояниях – не менее 300 км). Перевозить пассажиров и груз на большие расстояния и другие континенты будут самолётами и морским транспортом, однако им тоже придётся соответствовать новым стандартам: европейские власти намерены сократить выбросы воздушного и морского транспорта на 40%. При этом к 2050 году все основные аэропорты и порты должны быть соединены с железной дорогой. На реализацию плана потребуется примерно 1,5 трлн евро.

Деньги в безопасности

В 2011-м Забайкальская магистраль потратит на обеспечение пожарной безопасности объектов инфраструктуры более 43,1 млн руб. В частности, предусмотрены монтаж охранно-пожарной сигнализации и систем автоматического пожаротушения на постах ЭЦ станций Благовещенск, Чита-2, а также на постах горочной автоматической централизации стрелок станций Чита-1, Карымская, Белогорск-2.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Елена Мирошникова

Татьяна Ерёмина

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Опасный выбор

>Начало | 1

Но проблемы нарастают как снежный ком. Отставленные от эксплуатации вагоны занимают пути, и с ними нужно что-то делать. Кто-то должен решать: попытаться довести в «опасном» вагоне груз до места назначения или останавливать сразу, по получении предписания. Если предоставлять вместо отставленного вагона надёжный, то кто-то должен брать на себя ответственность, в том числе финансовую, за это. По мнению президента Гильдии экспедиторов России Семёна Резера, нужно страховать груз, подвижной состав, тогда ответственность будет не на перевозчике, а на страховой компании, которая затем будет взыскивать стоимость ущерба с виновного. Поэтому начинать нужно с изменений в законодательстве: чтобы и груз, и вагоны, особенно частные, были застрахованы в обязательном порядке. Есть в данной ситуации некоторые вопросы и к соответствующим службам РЖД. Руководитель Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Эдуард Гунченко посетовал на отсутствие информации о всех существующих случаях брака и рекламациях по поводу вагонов. «Спустя какое-то время до нас доходит информация, а по факту работа в данном направлении не ведётся. Если бы мы в систематическом режиме получали эти данные, то могли бы более оперативно влиять на ситуацию, начиная от внепланового инспекционного контроля на заводах и до приостановки действия сертификата завода. Пока в Регистре нет официальных документов от РЖД по происшествиям с сертифицированной продукцией», – заявил Эдуард Гунченко.

Альбина Булатова
Николай Порецкий,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Ярославль

СТАТИСТИКА

Хроника года

В 2011 году из-за изломов литых деталей вагонов 12 случаев привели к сходам подвижного состава, 2 – к крушению поезда, 2 случая без схода вагона.

- 16 января, Западно-Сибирская дорога В поезде № 3406 излом боковой рамы № 4803, выпуск 2008 года, «Промтрактор-Промлит».
- 16 января, Забайкальская дорога В поезде № 3417 излом надрессорной балки № 10828, выпуск 2007 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 26 января, Северная дорога В поезде № 2122 излом боковой рамы № 32131, выпуск 2009 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 30 января, Куйбышевская дорога В поезде № 2036 излом боковой рамы № 3535, выпуск 2010 года, Рубцовский филиал «Алтайвагона» (клеймо 22). Крушение 17 вагонов.
- 5 февраля, Свердловская дорога В поезде № 2303 излом боковой рамы № 6680, выпуск 2007 года, «Уралвагон-завод».
- 14 февраля, Северная дорога В поезде № 2139 излом боковой рамы № 5745, выпуск 2010 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 17 февраля, Западно-Сибирская дорога В поезде № 1905 излом боковой рамы № 8808, выпуск 2010 года, Рубцовский филиал «Алтайвагона» (клеймо 22).
- 22 февраля, Горьковская дорога В поезде № 2453 излом боковой рамы № 59865, выпуск 2007 года, «Уралвагон-завод». Крушение 17 вагонов.
- 22 февраля, Дальневосточная дорога В поезде № 3732 излом боковой рамы № 32672, выпуск 2009 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 26 февраля, Октябрьская дорога В поезде № 3302 излом боковой рамы № 9843, выпуск 2010 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 27 февраля, Дальневосточная дорога В поезде № 2926 излом боковой рамы № 4725, выпуск 2009 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 8 марта, Приволжская дорога В поезде № 2681 излом боковой рамы № 7976, выпуск 2010 года, Рубцовский филиал «Алтайвагона» (клеймо 22).
- 11 марта, Забайкальская дорога В поезде № 2110 излом боковой рамы № 27563, выпуск 2009 года, «АзовЭлектроСталь» (клеймо 1291).
- 21 марта, Северная дорога В поезде № 1526 излом боковой рамы № 1712, выпуск 2010 года, «АзовЭлектроСталь».
- 24 марта, Западно-Сибирская дорога В поезде № 2313 излом боковой рамы № 6534 производства 1986 года, Румыния (клеймо 6714).
- 29 марта, Северная дорога В поезде № 3212 излом боковой рамы № 6555, выпуск 2010 года, «АзовЭлектроСталь».

Стремление производителей вагонов получить доход и пренебрежение нормами технологических регламентов привели к эпидемии изломов литых деталей тележек. В ОАО «РЖД» анализируют причины случившегося и предлагают способы выхода из сложившегося положения.

Начало 2011 года стало беспрецедентным на сети дорог по количеству изломов литых деталей грузовых вагонов – на ходу у поездов вышли из строя 15 боковых рам и одна надрессорная балка. Как рассказал «Гудку» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, проверки предприятий-изготовителей, проведенные центром технического аудита компании, показали, что основная причина браков – грубые нарушения технологии металлургического производства и снижение уровня контроля качества. «Считаю, что главная причина того, что основное количество изломов приходится именно на сравнительно новые детали 2007–2010 годов выпуска, состоит в том, что в условиях роста цен на литые и новые грузовые вагоны сложилась ситуация, при которой получение максимальной прибыли за счёт вала некачественной продукции превалирует над вопросами безопасности. В прошлом году на пунктах технического обслуживания было изъято из эксплуатации более 12 тыс. боковых рам и 4 тыс. надрессорных балок с подтверждёнными дефектами. Количество отбраковки в вагонных депо увеличилось с 4,5% в 2009 году до 9,2% – в 2010 году», – отметил Валентин Гапанович. При этом большую часть убытков несёт ОАО «РЖД».

Кто виноват По данным центра технического аудита ОАО «РЖД», наиболее частая причина отказов рам и балок в эксплуатации – образование и развитие усталостных трещин в местах расположения литейных дефектов. Заместитель начальника центра технического аудита Николай Волченков считает, что основных причин этого всего две: нарушение технологии изготовления и несовершенство систем неразрушающего контроля. Подавляющее количество изломов подтверждает превалирование этих факторов. «И если поиск более совершенных методов контроля требует объединения усилий по всей цепочке смежников, то навести порядок в технологической дисциплине обязаны производители. Практика показывает, что работа в этом направлении ведётся чрезвычайно плохо, – говорит он. – Инспекционные проверки выявляют одни те же повторяющиеся случаи грубейших нарушений технологии.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Односторонняя позиция

МЕТАЛЛУРГИ УБЕЖДЕНЫ В ВЕРНОСТИ СВОЕГО КУРСА

В списке предприятий, выпускающих продукцию, которая угрожает безопасности движения, есть практически все вагоностроительные заводы России и Украины. К сожалению, разговоры с их представителями так и не добавили уверенности в том, что ситуация с литыми деталями улучшится в ближайшее время.

Как сообщили «Гудку» в пресс-службе компании «СДС-МАШ», которой принадлежит «Алтайвагон», не всё так просто. Причины изломов комплексные, уверены там. Здесь и технологии изготовления, и работоспособность тележки в целом. «Проведённые нами исследования фрагментов боковых рам свидетельствуют о соответствии нормам качества изготовления деталей на нашем заводе», – сообщили в пресс-службе холдинга. Концерн «Тракторные заводы» постоянно убеждает читателей «Гудка» в стремлении повысить качество продукции и скромно умалчивает о причинах брака. «Следует отметить, что в этом году происходит изломы только боковых рам, изготовленных до 2009 года.

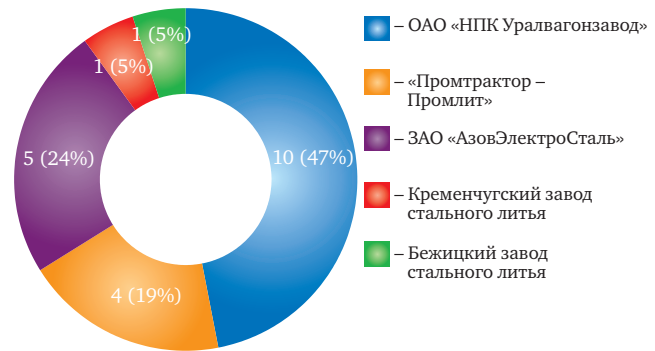
Наша продукция обладает лучшими качественными характеристиками, чем раньше», – заявил руководитель Дивизиона железнодорожного литья и вагоностроения Альберт Костромин. Однако каковы были причины брака и за счёт чего их удалось устранить, газете так и не рассказали. «Несоблюдение правил эксплуатации подвижного состава – вот одна из основных причин аварий на железной дороге. «Уралвагонзавод» уделяет огромное внимание повышению качества вагонной продукции. Важный фактор, влияющий на эксплуатацию вагонов, – недостаточность времени

на обработку подвижного состава при осмотре вагонов на пунктах формирования и отправления», – заявили «Гудку» в пресс-службе предприятия. И только на «Азовмаше» косвенно признали свою вину. Ни один из руководителей этого предприятия не пожелал ответить на вопросы газеты. Они уходили от разговора, ссылаясь на занятость, то на «одностороннюю позицию» ОАО «РЖД». Что же насчёт «односторонней позиции», в этом бракоделы абсолютно правы. Продукция завода действительно оказывается в «односторонней позиции» – лежащей на боку.

Всёволод Колупаев

В досье

Доля производителей в общем числе изломов в 2010 году



Гудок

ПО ДАННЫМ ОАО «РЖД»

СИТУАЦИЯ

Авось пронесёт

БРАКИ В ЛИТЬЕ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О ГОНКАХ ЗА ПРИБЫЛЬЮ В УЩЕРБ РЕПУТАЦИИ



Так, в частности, безответственно сокращается продолжительность наиболее важного периода при выплавке стали в электродуговых печах – восстановительного, основной задачей которого является удаление кислорода из металла. Кроме того, имеют место случаи несоблюдения температурного режима заливки форм.

При этом контроль последствий таких отклонений от технологического процесса на заводах отсутствует. Инспекторы вынуждены даже приостанавливать приёмочный контроль. Конечно, это огромные экономические потери, но что ещё нужно сделать, если докатились до того, что даже периодические испытания проводим либо формально, либо вообще не проводим. А что же тогда принимать, где подтверждение соответствия продукции нормам безопасности?» – отметил Николай Волченков. Он убеждён, что все основные нарушения связаны с основными технологическими переделами: от выплавки стали, формовки и заливки до термообработки и исправления литейных дефектов. Наибольший брак допускается на операциях формовки и исправления дефектов. К сожалению, за последние годы заводы очень мало продвинулись в процессах выявления, идентификации, разделки, оценки допустимости и в качестве исправления дефектов.

«Никто не уверен в выпускаемой продукции, и всякий раз уповают на случай. Авось пронесёт. Разве такое допустимо в обеспечении безопасности! Нужно полностью поменять идеологию, базирующуюся на постулате из прошлого о том, что литая без брака не бывает», – возмущается Николай Волченков.

Что делать Между тем складывается парадоксальная ситуация. Собственники, приобретая бракованный подвижной состав, претензии в первую очередь предъявляют РЖД. По словам

действия сертификатов соответствия у недобросовестных производителей». Но пока у РЖД есть единственная реальная возможность предупредить ЧП из-за литых деталей. По словам вице-президента компании Александра Тишанина, из-за бракованных изделий компания, несмотря на возражения собственников, отставляет от эксплуатации вагоны, оказавшиеся в порочном состоянии, которые выпустил в 2009–2010 годах «Азовобшемаш» с боковыми рамами производства ЗАО «АзовЭлектроСталь», до определения причин массовых изломов деталей.

Причин брака всего две: нарушение производственной технологии и несовершенство контроля качества

Валентина Гапановича, владельцев больше всего возмущает то, что компания отставляет от эксплуатации их вагоны, угрожающие безопасности движения, и жалуются в Ространснадзор. И это при том, что собственники по закону также несут ответственность за эту самую безопасность. «Собственники должны предъявлять жёсткие искивые требования к производителям, – говорит Валентин Гапанович. – И здесь в полной мере должна заработать система страхования вагонов. При этом надо использовать имеющиеся уже сегодня законодательные меры, включая приостановку реализации продукции, приостановку и прекращение

Также предписанием Ространснадзора указано оставить вагоны ОАО «Алтайвагон», построенные с 1 января по 5 июня 2010 года. «Учитывая, что 50% изломавшихся в текущем году боковых производства «АзовЭлектроСталь» 2009 и 2010 годов выпуска, направлено обращение в Государственную администрацию железнодорожного транспорта Украины с предложением вынести вопрос производства некачественной вагонной продукции на рассмотрение министерства транспорта Украины», – подчеркнул Александр Тишанин.

Всёволод Колупаев

СОСЕДИ

Надежда на бдительность

ТЕЛЕЖКИ ЛОМАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ

ПРОБЛЕМА ИЗЛОМА БОКОВЫХ РАМ ТЕЛЕЖЕК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ СТАЛА АКТУАЛЬНОЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СЕТЯХ ВСЕГО СНГ. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КАЗАХСТАНА НЕ СТАЛИ ИСКЛЮЧЕНИЕМ.

За последние два года в отношении качества крупного вагонного литья «отличились» практически все его крупнейшие производители, в числе которых и Кременчугский сталелитейный завод, и «Уралвагонзавод», и «Промтрактор-Промлит», и Бежицкий сталелитейный завод. Только за 2010 год на казахстанской магистрали произошло 12 случаев излома боковых рам – это в шесть раз больше, чем в 2008 году. Примечательно, что семь инцидентов связано с рамами производства украинского предприятия «АзовЭлектроСталь» 2008–2009 годов выпуска. Факт растущего количества брака крупного вагонного литья украинского завода свидетельствует как минимум о его далеко не партнёрском отношении к казахстанским потребителям. Несмотря на меры, принимаемые нашими коллегами из стран СНГ в отношении этих поставщиков для соблюдения элементарных норм безопасности, положительного результата пока нет. Все эти меры были бы эффективнее, если бы не тяжелейший дефицит вагонного литья, связанный со снижением его эксплуатационного ресурса. По всей видимости, в условиях перегруженности заводов вопросы качества продукции отходят на второй план. Такое положение, помимо значительных экономических потерь для железной дороги, в первую очередь влечёт угрозу

безопасности перевозок и жизни людей и оказывает негативное влияние на имидж железнодорожной компании перед лицом грузоотправителей и перевозчиков. Для Казахстана такая ситуация угрожающа вдвойне, поскольку при недостаточном количестве, а главное, качестве закупаемого в России и на Украине вагонного литья своего производства в стране пока нет. Сегодня железнодорожники вынуждены проводить дополнительное диагностирование литых деталей для минимизации рисков. Такая мера требует не только дополнительных финансовых и временных затрат, но также выработки управленческих решений. Неудивительно, что недобросовестные поставщики уже начинают терять рынок сбыта. Так, например, Центральная дирекция по ремонту вагонов ОАО «РЖД» в 2011 году начинает закупку вагонокомплектов у китайских производителей. В сложившейся ситуации меры экономического воздействия останутся, пожалуй, наиболее эффективным инструментом. Таким может стать вменение в обязанность недобросовестных производителей полного и обязательного возмещения всех потерь на законодательном уровне. Для создания такого норматива необходимо содействие со стороны как государств-производителей, так и потребителей некачественной железнодорожной продукции. Пока же остаётся надеяться на бдительность железнодорожников. Кадыл Таласпеков, и.о. управляющего директора по безопасности движения НК «Казахстанские железные дороги»

Инвестиции

Дорогу услышали

Участникам проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» показали ограничения

Без развития инфраструктуры Северной железной дороги, которая должна принять на себя более 20 млн тонн дополнительных объёмов перевозок, весь проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» может быть пересмотрен. К такому выводу пришли участники совещания в Салехарде.

Оглянитесь назад
Заседание провели секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев и полномочный представитель Президента России в Уральском федеральном округе Николай Винниченко.

Открывая обсуждение, Николай Патрушев отметил, что инвестиционный проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» призван способствовать укреплению национальной безопасности. Ключевым направлением работы секретарь Совбеза назвал возведение магистрали «Северный широтный ход» длиной 707 км, которая пройдёт по территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

Николай Винниченко, впрочем, напомнил, что ранее проект предусматривал не только эту линию, но и ветку Полуночное – Обская – Салехард. Однако из-за кризиса «разработана концепция дальнейшего исполнения проекта, предусматривающая его реализацию в два этапа».

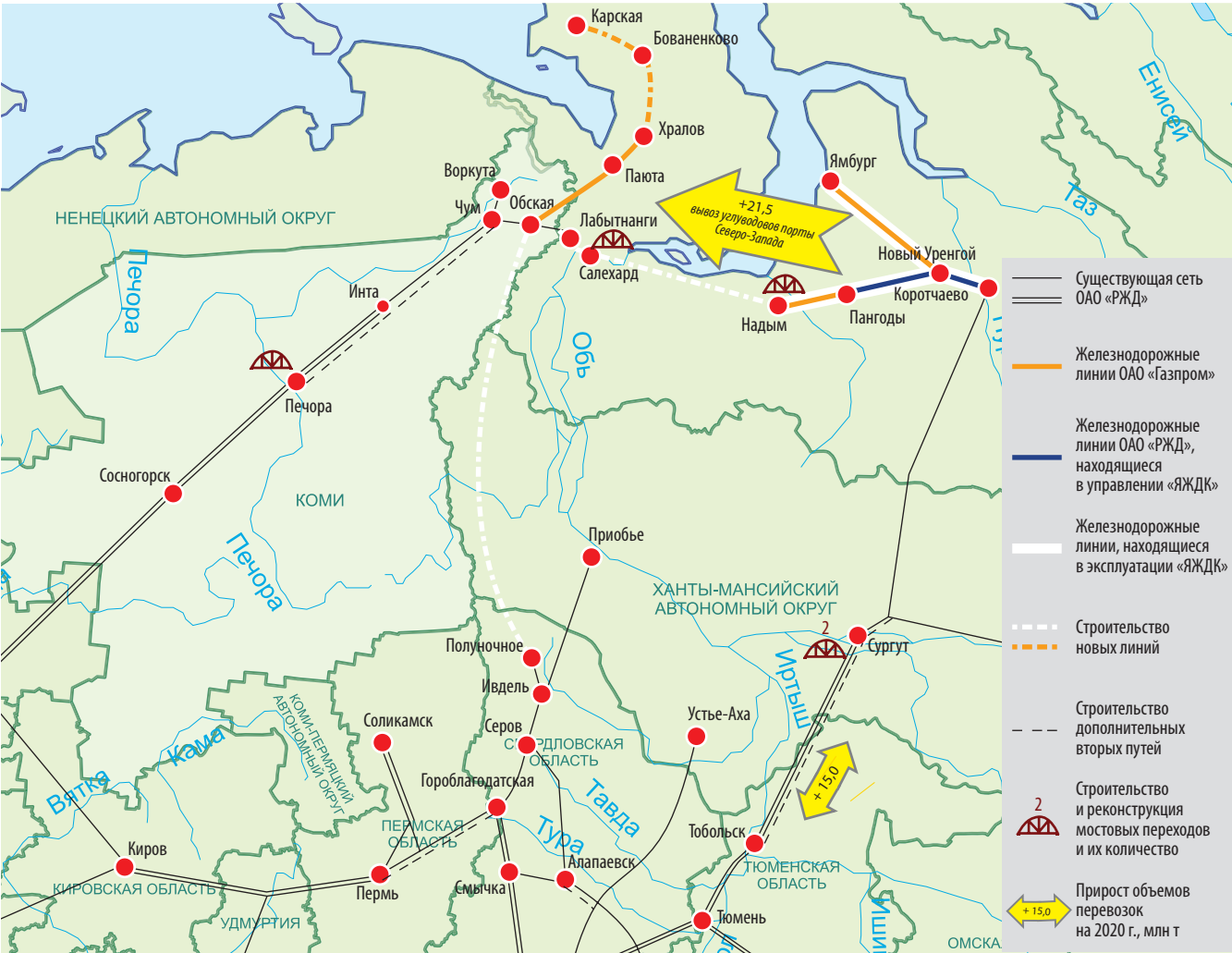
На первом этапе, по словам полпреда президента в УФО, будет сформирован железнодорожный северный широтный ход (Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево). А возведение железной дороги Полуночное – Обская, как и строительство автомобильной дороги Тюмень – Атириш – Салехард, планируется реализовать в рамках второго этапа, то есть не ранее 2020 года.

«Северный широтный ход», по мнению представителя власти, вполне вероятно реализовать уже к 2015 году, а общая стоимость его возведения сейчас оценивается в 153 млрд руб. Часть этих средств (около 20 млрд руб.) должно будет выделить ОАО «РЖД».

От этих обязательств в компании не отказываются. Но в общем объёме инвестиций в железнодорожную инфраструктуру проекта не учитываются ограниченные возможности Северной железной дороги, которая при нынешнем её состоянии просто не справится с заявляемыми объёмами перевозок.

По мнению заместителя начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Сергея Постникова, очень важно понимать, что необходимо рассматривать не только участки, входящие в сам проект «Урал Промышленный – Урал Полярный», но и проблемы, с которыми придётся разбираться после того, как все объекты будут построены. Речь идёт об участке СЖД Лабитнанги – Чум – Сосногорск – Коноша.

Учтённые ограничения
Для освоения заявленных объёмов перевозок в рамках проекта «Урал Промышлен-



ный – Урал Полярный» СЖД необходимы инвестиции от 50 до 100 млрд руб.

Специалистами Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ) совместно с Роскелдорпроектом в 2010 году разработана «Концепция развития объектов железнодорожной инфраструктуры направления Лабитнанги – Чум – Котлас – Коноша». В соответствии с ней в порты Северо-Западного региона может ежегодно отправляться 21,5 млн тонн углеводородов. Участок Лабитнанги – Чум – Сосногорск – Коноша предстоит подготовить к пропуску поездов весом до 6 тыс. тонн. Для этого необходимо удлинить приёмо-отправочные пути более шестидесяти станций с 57 условных вагонов до 71, построить более 200 км вторых путей, усилить путь и искусственные сооружения.

Схема строительства новых железнодорожных линий на севере Уральского федерального округа и развитие железнодорожной сети ОАО «РЖД»

«Нас услышали, – считает начальник департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» Виктор Ребец, – В протокольных документах Минтрансу поручено учесть нынешние возможности Северной железной дороги».

По данным ИЭРТ, особое внимание следует уделить развитию пропускных и провозных способностей однопутного участка Чум – Лабитнанги (194 км), который является наиболее сложным по климатическим и эксплуатационным условиям. На нём в некоторых местах до сих пор эксплуатируются деревянные искусственные сооружения

и используется электрожелезловая система управления. Для того чтобы линия смогла принять будущий грузопоток, необходимо восстановить приёмо-отправочные пути на станциях. Основательно усилить земляное полотно на многолетне-мёрзлых грунтах, реконструировать ряд мостов, водопропускных труб и водоотводных сооружений, довести более 80 кривых радиусом 400 м и менее до 600 м, оборудовать участок устройствами микропроцессорной централизации и автоблокировки.

Сейчас обоснование инвестиций всего участка от Лабитнанги до Коноши проходит государственную экспертизу, которая и

должна определить точный объём необходимых вложений в инфраструктуру СЖД.

В то же время участники проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» предлагают альтернативный вариант транспортировки грузов с Ямала. В частности, «на совещании обсуждалась возможность строительства от станции Бованенково железнодорожной ветки до побережья Обской губы, – рассказывает Виктор Ребец. – Там, в свою очередь, должен быть построен универсальный порт Сабетта, акватория которого, правда, сейчас не позволяет принимать суда с большим водоизмещением. Поэтому предстоит ещё прорыть глубоководный канал длиной 41 км и глубиной 14–15 м».

Представитель РЖД говорит, что речь идёт о переходе некоторых объёмов с железной дороги на Северный морской путь, а не о лишении железнодорожников грузовой базы. В данном случае, по его мнению, предстоит ещё раз проработать вопросы усиления участка Лабитнанги – Чум, на которые могут прийти меньшие объёмы, чем рассчитывали в компании.

ВНЕБЮДЖЕТНОЕ ПОДКЛЮЧЕНИЕ

Кто будет инвестировать строительство самого сложного участка северного широтного хода Салехард – Надым и двух мостов (один из которых – через Обь – может стать самым масштабным в России), по-прежнему не известно. Обязательства по строительству участков магистрали взяли только РЖД и «Газпром». Первая компания готова построить участок Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды (190 км), а вторая должна будет построить участок Пангоды – Надым (110 км). О том, в каком объёме и в какие сроки планируется использовать средства федерального бюджета, на прошедшем совещании не говорили. А между тем эти вопросы вызывают у участников проекта наибольший интерес.

По мнению Сергея Постникова, главное во всём проекте – понять, когда и «каким именно образом в него включится федеральный бюджет». «Мы, конечно, можем и сейчас начать строить свои куски, но, если остальное не состоится, то это может означать, что компания закопала деньги. Думаю, что «Газпром» смотрит на всё это точно так же», – говорит представитель ОАО «РЖД».

КЛИМ ПАЛЕХА

Справка «Гудка»

Помимо объектов, которые рассматриваются в рамках проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный», компании «РЖД» ещё предстоит решить серьёзные инфраструктурные задачи для того, чтобы промышленные планы всего Урала не были сорваны. На участке Тобольск – Сургут, в частности, пропускные способности исчерпаны уже сейчас. На восьми перегонах нужно построить вторые пути – это более 200 км. Кроме того, на этом же участке предстоит построить два моста. Дополнительные объёмы перевозок до 2020 года, по оценкам специалистов ИЭРТ, здесь составят 15 млн тонн в год. На развитие этого участка также требуется более 45 млрд руб. Кроме того, компания развивает участки Богданович – Смычка – Левшино и Полуночное – Серов – Гороблагодатская, на которые также необходимо найти около 45 млрд руб.

Планирование

Укрепить Челутай

Власти решили вопрос политический, но не решили технический

В этом году начнётся разработка Никольского месторождения в Бурятии. Однако каким образом будет вывозиться добытое сырьё – непонятно. Представители Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) принадлежат право на освоение Никольского) не посвятили в свои планы Забайкальских и Восточно-Сибирских железнодорожников.



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Заявление о том, что СУЭК начнёт разработку Никольского месторождения, сделал президент Бурятии Вячеслав Наговицын. Общий объём запасов Никольского составляет 273 млн тонн угля. В планах СУЭК вывести предприятие на мощность в 4,5 млн тонн угля в год.

Такие объёмы ничем, кроме как железнодорожным транспортом, с места добычи не вывезти. Об этом «Гудку» сообщили представители ЗЖД и ВСЖД (месторождение находится на границе Бурятии и Забайкальского края, в нескольких десятках километров от места соединения Забайкальской и Восточно-Сибирской железных дорог). В службах технической политики этих филиалов ОАО «РЖД» о таких планах компании СУЭК ничего не известно. Пресс-служба СУЭК не ответила на запрос «Гудка».

Между тем об актуальности освоения данного месторождения в СУЭК говорят уже на протяжении семи лет. Аукцион на право пользования недрами читинской части Никольского месторождения ОАО «Разрез Тугтуйский» («РТ» – полностью входит в ОАО «СУЭК») выиграло ещё в 2004 году, а той части, которая расположена на территории Бурятии, – в 2005 году. Позже владелец участка обратился в Министерство природных ресурсов РФ с ходатайством об объединении лицензий на восточный и западный участки месторождения. Но компания так и не приступила к добыче сырья, а сроки реализации проекта несколько раз сдвигались.

Теперь, судя по заявлению президента Бурятии, угоledo-

Новому месторождению до магистральной сети ещё далеко

быча начнётся уже в этом году, и, чтобы избежать «конфликта интересов между регионами, касающегося размеров налогооблагаемой базы, которая в данном случае зависит от одной крупной компании», разработка ископаемых будет вестись из центра Никольского, постепенно расширяясь как в сторону республики, так и в сторону края.

Но если даже политические вопросы представители власти решили, то с технической составляющей проекта, судя по всему, ещё предстоит разобратся. Никольское месторождение находится в нескольких километрах от месторождения,

которое разрабатывает «Разрез Тугтуйский». На Забайкальской железной дороге полагают, что с точки зрения географии компании СУЭК целесообразнее использовать инфраструктуру действующего предприятия, которое отгружает свою продукцию через станцию Челутай (ВСЖД).

В начале прошлого года «Гудок» сообщил о том, что ОАО «РЖД» разрешило компании СУЭК увеличить суточную норму погрузки со станций Челутай с 240 вагонов в сутки до 320. Это было связано с тем, что уголь отсюда отправляется в основном в адрес потребителей АТР, а спрос на энергетическое сырьё в этом регионе постоянно рос. В итоге в 2010 году «Разрез Тугтуйский» добыл 6,8 млн тонн. Это рекордный показатель для этого предприятия.

Между тем представители службы технической политики ВСЖД пояснили, что станция Челутай сейчас работает практически на пределе своих пропускных способностей и для того, чтобы их увеличить, необходимо развивать железнодорожную инфраструктуру, но запрос о выдаче технических условий на Забайкальскую и Восточно-Сибирскую железные дороги от СУЭК не поступал.

КЛИМ ПАЛЕХА

Прогноз

Япония ждёт нефти

Увеличение добычи повысит спрос на цистерны

Вице-премьер Игорь Сечин пообещал, что в 2011 году поставки российской нефти в Японию могут увеличиться в два раза. Основная нагрузка в перевозках с учётом недостроенного нефтепровода ВСТО ляжет на железную дорогу.

«В 2010 году мы поставили в Японию 9,1 млн тонн нефти и порядка 3,5 млн тонн нефтепродуктов. В 2011 году будет рост поставок по нефти примерно в два раза – до 18 млн тонн», – заявил на прошлой неделе Игорь Сечин.

Экспорт нефтепродуктов, по его словам, вырастет на 1 млн тонн – до 4,5 млн тонн.

За счёт каких ресурсов будут увеличены поставки нефти и нефтепродуктов в Страну восходящего солнца, вице-премьер не уточнил. Однако эксперты отмечают, что для выполнения столь амбициозных планов потребуются прежде всего дополнительные мощности по перевозке – подвижные составы, вагоны, цистерны.

В настоящее время углеводороды с восточносибирских месторождений возит специально созданная «Транснефть» и ОАО «НПК «Уральвагонзавод» компания «Востокнефтетранс». В её распоряжении



ФОТО: СЕРГЕЙ КОБИН

Азиатский спрос неминуемо привлечёт нефть на железную дорогу

7–8 тыс. цистерн. За прошлый год «Востокнефтетранс» перевёз 15,2 млн тонн нефти. С начала 2011 года объём перевозок составил 2,3 млн тонн.

Однако этого явно недостаточно. По данным начальника отдела аналитических исследований ИГ «УНИВЕР Капитал» Дмитрия Александрова, по итогам прошлого года общая добыча на восточносибирских месторождениях составила более 18 млн тонн нефти. В этом году нефтяные компании, работающие в регионе, планируют нарастить её до 28,9 млн тонн.

«Сегодня восточносибирская нефть пользуется большим спросом на рынках АТР. Поставки осуществляются в Южную Корею, Таиланд, Тайвань, США и другие страны. Однако основной объём (15 млн тонн) контрактуютан Китае. Поэтому компании хотят увеличить добычу, чтобы расширить присутствие в регионе», – говорит ведущий эксперт «Инжиниринговой компании «2К» Сергей Воскресенский.

«В случае увеличения спроса в странах Азии часть экспорта действительно придётся осуществлять, задействовав железнодорожный транспорт, в силу нехватки прокачивающих мощностей», – объясняет специалист независимого аналитического агентства «Инвесткафе» Григорий Бирг.

В «Востокнефтетрансе» «Гудку» вчера не смогли прокомментировать, собирается ли компания увеличивать свои мощности по перевозке.

Впрочем, решить проблему доставки возросших объёмов нефти могут и другие участники рынка. В Первой грузовой компании «Гудку» подтвердили готовность перевозить дополнительные объёмы на данном направлении.

ГАЛИЯ ШАКИРОВА

ХОББИ

Экономист в ударе

После офисной работы Юлия Фокина выходит на татами



Юлия дважды привозила с мировых первенств бронзовые медали

Специалист финансово-экономического отдела института «Уралжелдорпроект» Юлия Фокина – обладательница чёрного пояса и второго дана по киокусинкай карате-до. На досуге она побеждает на мировых первенствах.

В Юлии сложно заподозрить успешного спортсмена: женственная внешность, негромкий голос, офисная работа. И уж точно нельзя предположить, что она не раз увозила медали с российских и мировых соревнований по киокусинкаю, полноконтактному виду карате. Старший брат в 1990 году привёл семилетнюю Юлю в секцию, хотел, чтобы сестрёнка могла постоять за себя. Девушка оказалась упорной ученицей, которую не останавливали синяки и ссадины. «Да и серьёзных травм у меня за всю спортивную карьеру, к счастью, не было. А переломы у нас за травмы-то не считаются. Так, издержки производства», – улыбается она. Вообще-то Юлия перепробовала массу разных хобби: танцы, плавание, музыку, но серьёзно её захватило именно карате. Родные будущей чемпионки, сначала одобрявшие её увлечение, через несколько лет решили, что карате – слишком неженский вид спорта. И Юлии пришлось проявить всю выдержку и упорство, чтобы настоять на своём. В 17 лет Юлия вошла в состав российской сборной и дважды выступила на мировых первенствах – в Москве и в Нью-Йорке, откуда оба раза увозила бронзовые медали. «Честно говоря, я уже собиралась завязывать с большим спортом, но так получилось, что в мае прошлого года заняла второе место на чемпионате России, в декабре – первое, так что финишировать всё-таки придётся на мировом первенстве в этом году», – рассказывает она. Но прекращать самосовершенствоваться не собирается и этим летом хочет получить III дан. Благодаря спорту Юлии проще справляться со стрессовыми ситуациями на работе. А вот на тёмных улицах применять свои навыки ей приходилось нечасто – девушка предпочитает избегать конфликтов и свою подготовку за пределами спортивного зала демонстрирует крайне редко. Шесть вечеров в неделю у Юлии занимают тренировки. Она не только сама готовится к летней сдаче «нормативов», но и тренирует две группы – взрослых и детишек (детсадовского и младшего школьного возраста). Она не ожидала, что найдёт себя в тренерской работе, а сейчас не представляет жизни без учеников. «Вообще, проводить занятия можно уже обладателем зелёного пояса, однако я не видела себя в качестве тренера. Друзья долго уговаривали, нашли помещение, собрали компанию желающих. Отвертеться стало невозможно», – вспоминает Юлия. Чтобы заниматься с детьми, ей пришлось заочно проучиться год в педагогическом университете на факультете «Восточные единоборства» и добавить ещё одну «корочку» к двум своим дипломам – экономиста и инженера по охране труда. Находить общий язык с ребятами ей не составляет труда. Дисциплина, этикет и философия карате держат в рамках даже самых трудных подростков. «У нас есть такой шуточный свод правил. Пункт первый: сэмпай (старший) всегда прав. Пункт второй: если сэмпай не прав, смотри пункт первый. Вообще я всегда внушаю ребятам, что карате – это не просто спорт и уж тем более не мордобой. Это культура, философия, система ценностей. И первая из этих ценностей – уважение к старшим», – объясняет Юлия. К ней уже начали обращаться родители, просят повлиять на детей, если те плохо себя ведут в школе или детском саду. Сейчас Юлия мечтает заняться продвижением детского спорта, сделать его более доступным. Стареется брать меньшую плату. «Мне как минимум приходится оплачивать аренду зала. Сейчас я мечтаю о своём помещении. Ведь не все родители могут платить даже небольшие деньги за то, чтобы их дети занимались спортом. А так грустно видеть, что ребяташки занимаются чем-то непотребным, хотя могли бы развиваться, совершенствоваться», – говорит Юлия Фокина.

Игнат Вьюгин

ЛИДЕРЫ

Менеджер из Карталов

Управление современным производством требует нестандартных решений

Все успешные предприятия возглавляют хорошие управленцы. Но вот вопрос: кто в условиях рыночной экономики может лучше управлять предприятием – демократ или диктатор, молодой менеджер или руководитель, имеющий ещё советский опыт управления? Ответ я попытался найти, побывав в локомотивном ремонтном депо Аркаим в уральском городке Карталы. По итогам минувшего года оно признано лучшим среди ремонтных депо на Южно-Уральской железной дороге.

В том, что в суровых уральских краях есть спрос на авторитарный стиль управления, убеждаешься ещё в электричке на пути в Карталы. – Ме-не-джмент, – презрительно хмыкнул попутчик, увидев в моих руках книгу Роберта Блейка и Джейн Моутон «Современный менеджмент». – Недалеко отсюда, на станции Магнитогорск-грузовой был начальник Владимир Михайлович Мнухин. Вот голос был! Он ещё к станции не успевал подойти, а его уже все слышали. Боялись, и всё крутилось-вертелось! А теперь? Говорим «менеджмент», а подразумеваем одно воровство! – говорил мой попутчик, глядя в окно, словно заснеженная степь была судьей истории.

На территории депо царил порядок. Не было куч мусора, временных складов под открытым небом, без которых обычно не обходится ни одно депо. Стены покрашены изнутри и снаружи, а на входе в цеха жужжат калориферы. Люди трудятся не только на главном участке – на поточной линии, но и на вспомогательном производстве: не простаивают универсальные станки механического цеха, загружены работой и специалисты цеха контрольно-измерительных приборов и других. Хозяйская рука чувствовалась во всём, и, судя по всему, мне предстояла встреча с руководителем жёсткого авторитарного типа. Но главный инженер Андрей Киссельман попытался разубедить меня:

– Начальник нашего депо Валерий Кузьмич Демедюк ко всем подчинённым обращается на «вы» и по имени-отчеству – и к инженеру, и к простому слесарю. Я тоже стараюсь следовать стилю его руководства.

Самому Андрею всего 28 лет. Его карьера развивается стремительно. После окончания Карталинского железнодорожного училища он по целевому набору был направлен в Омский государственный университет путей сообщения. Окончив его, некоторое время проработал технологом, начальником технологического отдела, а потом начальник депо предложил ему должность главного инженера.

– Репрессивные методы порождают у подчинённых протест, пассивность, замаскированный саботаж. Но саботажник не в состоянии выполнить те задачи, которые стоят перед Аркаимом, – сказал



Валерий Демедюк ко всем своим подчинённым обращается по имени-отчеству и только на вы

Киссельман в ответ на приведённые мной рассуждения авторов книги о взаимоотношениях руководителя-диктатора с подчинёнными.

В этом году деповчанам предстоит отремонтировать 43 электровоза. Справиться с этой задачей без инициативы всего коллектива нельзя. Дело в том, что Аркаим не получил средств, которые были заложены в план технического дооснащения в прошлом и позапрошлом годах. Пришлось решать эту задачу собственными силами, – сказал главный инженер. Так, специалисты изготовили кантователи для электромашинного цеха.

А в облике начальника депо действительно не оказалось ничего от диктатора. Поверх очков, сдвинутых на самый кончик носа, на меня приветливо смотрел многоопытный хозяйственник, успевший поруководить ещё в советские времена. Несмотря на богатырское телосложение, он легко скользил по паркету своего кабинета, говорил тихо, шутил много.

Выяснилось, что мужицкая хитрость и редкое обаяние помогают ему находить нестандартные решения самых сложных проблем. Так, работая ещё главным инженером депо, Валерий Кузьмич загорелся идеей построить новый тепловозный цех, причём без согласия сверху и соответствующего финансирования.

Дело было так. В 1997 году в депо покрывали асфальта крышу одного из складов. Сборная конструкция не выдержала нагрузки и рухнула. Всё, что уцелело, решено

было перенести в другое место и построить там новый тепловозный цех. Строительство велосьхозспособом. В течение двух лет, пока строилось здание, Деменюк написал несколько объяснительных и получил два выговора. А после окончания строительства руководству депо объявили благодарность. На предприятии появился современный цех, в котором сегодня работают 40 человек. Правда, в наше время такая партизанщина не проходит. Но нестандартные решения по-прежнему нужны.

– Нам уже три года поставляют на ремонт электровозы ЭП1М. Но необходимой

– Репрессивные методы порождают у подчинённых протест, замаскированный саботаж. Но саботажник не в состоянии выполнить те задачи, которые стоят перед Аркаимом

ремонтной базы для этого нет. Хотя нужно всего 10 млн руб. на строительство нового редукторного отделения, – сказал Демедюк и, посмотрев поверх очков на меня, лукаво добавил: – Придётся что-то придумывать.

Без предприимчивости не обойтись и в других вопросах. Один из них – увеличение заказов. Количество стойл в депо позволяет на треть увеличить объём ремонта электровозов. Но есть серьёзный конкурент – Улан-Удэнский локомотиворемонтный завод, который способен выполнять все виды ремонтов, в том числе и капитальный.

Сейчас в депо прорабатывается возможность изготовления собственными силами буксовых поводков. Они будут обходиться заказчику в два раза дешевле, чем если их приобретать по комплектации в Улан-Удэ. Поводки уже изготавливаются для Златоустского депо, и нареканий по качеству нет. Надо расширять рынок сбыта.

– Своей успешной работой предприятие во многом обязано нашему главному инженеру Андрею Киссельману. Мне нравится, что он решает поставленные перед ним задачи, применяя инженерные решения. Ещё год-полтора, и он может стать хорошим начальником депо, – говорит Валерий Демедюк.

Но, по его словам, производство сегодня остро нуждается в 5–6 молодых инженерах. А чем их привлечь? Жилья в Карталах нет, зарплата невысокая.

– Ничего, что-нибудь придумаем, – улыбнулся Валерий Кузьмич.

После встречи с ним я ещё раз заглянул в «Современный менеджмент». Начальник депо не подходил ни под одну из классификаций менеджеров по Блейку и Моутону.

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ, СПЕЦ. КОРР. «Гудка» КАРТАЛЫ

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Два условия

Кто может выкупить у компании служебную квартиру



ФОТО: ЛАВЕНТ ГИРЯНОВ

– Есть ли положение о служебных квартирах? Сколько лет надо отработать на железной дороге, чтобы квартира перешла в собственность? И можно ли выкупить квартиру по остаточной стоимости? Лично я пять лет проработала сначала на Западно-Сибирской железной дороге, затем с перерывом в шесть лет – на Свердловской.

Людмила Меркурьева (Фамилия изменена)

Бердск, Новосибирская обл. – Согласно Концепции жилищной политики ОАО «РЖД» на период до 2015 года жилые помещения спецфонда ОАО «РЖД» не подлежат отчуждению.

В отдельных случаях нормативными документами допускается продажа квартир после исключения их в установленном порядке из состава жилого фонда компа-

нции. Одно из главных условий – отсутствие производственной необходимости в сохранении данного объекта в составе корпоративного имущества. В этом случае жильё может быть продано работнику, проработавшему в ОАО «РЖД» не менее 20 лет и прожившему в нём не менее 10 лет.

Обязательным условием при этом является признание работника нуждающимся в улучшении жилищных условий. Продажа производится по его рыночной стоимости (а не остаточной) с оказанием корпоративной поддержки.

СЕРГЕЙ РЫМАРЬ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ОАО «РЖД»

Наша консультация

По другому ведомству

Для расчёта вознаграждения за добросовестный труд берут только железнодорожные годы

– Моя трудовая деятельность начиналась на Гудермесской дистанции пути в мае 1969 года. Отсюда призывался в армию. В 1980 году по комсомольской путёвке был направлен на работу в Гудермесский городской ОВД, где прослужил на офицерской должности чуть более 5 лет, а затем вернулся на прежнюю работу.

Когда выплачивали ежемесячное пособие за выслугу лет, мне милицейский стаж засчитывали как непрерывный железнодорожный. Сейчас, когда пришлось увольняться по собственному желанию в связи с инвалидностью 2-й группы, мне почему-то этот стаж в железнодорожный не засчитывают. Получается, я теряю целых 5 лет, и мне по колдоговору должны выплатить не шесть, а пять окладов?

Александр Бурлаченко

Белая Калитва, Ростовская обл.

– Основным документом, регламентирующим выплату единовременного вознаграждения за добросовестный труд, является Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы.



ФОТО: АНДРЕЙ ЯХОВ

В соответствии с пунктом 5.3.1 документа работникам при увольнении из компании впервые в связи с выходом на пенсию независимо от возраста, в том числе по инвалидности 1-й и 2-й групп, выплачивается поощрение, размер которого зависит от стажа работы в компании и организациях федерального железнодорожного транспорта.

Под стажем работы в данном случае понимается суммарная продолжительность периодов работы:

- на предприятиях, в отношении которых действует Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта;
- в аппарате управления МПС и ОАО «РЖД»;

- в образовательных учреждениях ОАО «РЖД» и негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД»;
- на освобождённых выборах и штатных должностях в организациях профсоюза, действовавших в МПС и РЖД;
- периоды обучения с отрывом от производства в технических школах, учебных центрах и на курсах подготовки и повышения квалификации кадров по направлению кадровой службы соответствующего структурного подразделения МПС и ОАО «РЖД».

Периоды прохождения службы в органах внутренних дел не засчитываются в стаж работы, в зависимости от которого выплачивается единовременное поощрение за добросовестный труд при увольнении из компании в связи с выходом на пенсию.

Таким образом, администрация Белокалитвенской дистанции пути, в которую обращался автор обращения, была права, не принимая пять лет милицейского стажа в расчёт при начислении вознаграждения.

Олег Шунатов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ ОАО «РЖД»

Инициатива

Сертификат на образование

МАТЕРИНСКИЙ КАПИТАЛ РАЗРЕШАТ ТРАТИТЬ НА ОПЛАТУ ДЕТСКИХ САДОВ И ШКОЛ



Минздравсоцразвития хочет дать родителям больше возможностей для использования семейного сертификата.

Уже в этом году ведомство планирует разрешить родителям использовать средства маткапитала на оплату детских садов и школ. Об этом говорится в докладе «Об итогах работы Минздравсоцразвития России в 2010 году и задачах на 2011 год».

Как заявили в ведомстве, государство уже не раз увеличивало количество направлений, куда можно потратить материнский капитал. В 2007 году, когда семейные сертификаты только начали выдавать, их разрешали использовать лишь на формирование накопительной части пенсии матери, улучшение жилищных условий, а также на оплату обучения ребёнка в вузе или колледже. Однако в 2010 году семьям дали возможность тратить маткапитал ещё и на строительство индивидуального жилого дома и погашение ипотеки, напоминает Минздравсоцразвития. «Эти меры оказались очень востребованными», — утверждают в ведомстве. — Правом использовать материнский капитал на погашение основного долга и уплату процентов по кредитам и займам, на строительство или приобретение жилья воспользовались более 215 тыс. человек». К слову, ипотеку средствами материнского капитала можно погасить в любой момент, в то время как на другие направления деньги направить можно лишь после того, как второму ребёнку исполнится три года. Кроме того, до 1 мая 2011 года у родителей сохраняется возможность досрочно получить 12 тыс. руб. из средств материнского капитала и потратить их на любые нужды. На сегодняшний день этим правом воспользовались 1,6 млн человек. По данным Пенсионного фонда, сертификат на материнский капитал получили уже 2,8 млн российских семей. В 2011 году его сумма составляет 365 тыс. 698 руб.

Между тем идея Минздравсоцразвития направлять средства маткапитала на оплату детсадов и школ вызвала резкую критику Общественной палаты. Как заявил «Гудку» член комиссии ОП по социальным вопросам и демографической политике Борис Альтшулер, таким образом государство пытается снять с себя часть ответственности за обеспечение малышей местами в детсадах и за финансирование дошкольных учреждений. Очередь в детские сады уже достигла 2 млн человек. «Женщин призывают рожать, выдают им семейные сертификаты, и это действи-

тельно помогает», — отметил Борис Альтшулер. — Количество детей, родившихся с 2007 года, выросло на 1 млн по сравнению с предыдущими тремя годами. Вместо того чтобы радоваться хоть какому-то улучшению демографической ситуации, чиновники сделали из этого катастрофу, не решив проблему с детскими садами».

По словам члена Общественной палаты, материнский капитал должен направляться на личные нужды семей, а не на то, что государство и так должно обеспечивать. Борис Альтшулер напомнил, что сегодня бюджет компенсирует 80% расходов на детские сады, а родители — лишь 20%. Но ситуация в скором времени может измениться. «Чиновники уже законодательно разделили расходы на содержание ребёнка и на дошкольное образование», — сказал эксперт. — Вполне возможно, что государство в ближайшее время станет оплачивать лишь образовательную часть, а на родителей переложат питание, игровые комнаты и частично труд воспитателей, которые не только учат детей, но и следят за их поведением, гуляют с ними. Идея Минздравсоцразвития — первый признак того, что всё к этому идёт». По словам Бориса Альтшулера, чиновники тратят деньги на всё что угодно, только не на дошкольные учреждения. «Например, самая большая очередь в детские сады в Красноярском крае — в пять раз больше, чем в Москве. У них нет денег на строительство детсадов, зато они потратили 3 млрд руб. на возведение нового зала консерватории, а потом выяснилось, что в нём плохой звук и теперь всё надо переделывать. Аналогичные случаи происходят и в других регионах», — отметил представитель Общественной палаты.

Что касается направления средств маткапитала на оплату обучения в школах, то, по мнению директора центра образования «Царицыно» (Москва) Ефима Рачевского, это вряд ли заставит родителей отдать своих детей в частные школы. «Их в России крайне мало, да и зачем, когда есть государственные, где каждому ребёнку законом гарантировано место в отличие от детских садов», — сказал Ефим Рачевский.

По его словам, средства маткапитала можно было бы направлять на дополнительное образование — различные кружки и студии, курсы изучения иностранных языков, спортивные секции. «Сегодня практически всё это платное, и далеко не у всех родителей есть деньги на то, чтобы обеспечить ребёнку разностороннее развитие», — полагает Ефим Рачевский.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Перепись

По статистике мало ребят

Мужчин в России на 10 млн меньше, чем женщин

Росстат обнародовал предварительные данные всероссийской переписи населения.

Результаты нельзя назвать утешительными. Население нашей страны насчитывает 142 млн 905 тыс. человек. Это на 2 млн 200 тыс. меньше, чем в 2002 году, когда проводилась предыдущая перепись. Самыми густонаселёнными являются Центральный, Приволжский и Сибирский федеральные округа, где проживает 61% населения России. Численность людей сократилась в 63 регионах, а возросла — лишь в 20.

Всё сильнее растёт разрыв между численностью мужского и женского населения. Представителей сильного пола в нашей стране проживает более 66 млн, в то время как дам — более 76 млн. В 2002 году разница составляла 9 млн 956 тыс. человек, а



Женатые трезвенники переживают пьяных холостяков на 5–6 лет

на сегодняшний день уже 10 млн 515 тыс. человек. Росстат связывает это с высокой смертностью мужчин. Директор Института демографических исследований Игорь Белобородов

считает, что результаты переписи были ожидаемы. «Это закономерное следствие сложной демографической ситуации в нашей стране», — отметил он. По словам эксперта, проблема соотношения мужчин и женщин в нашей стране возникла не вчера. Она связана в первую очередь с поведенческими факторами — представители сильного пола часто ведут ненадлежащий образ жизни, злоупотребляют алкоголем. «Мужчины, состоящие в браке, живут на пять-шесть лет дольше холостяков», — подчеркнул Игорь Белобородов. — Необходимо укреплять институт семьи в нашей стране. Если он разрушен или испытывает серьёзные трудности, это будет отражено и на рождаемости, и на соотношении мужчин и женщин, и на социально-экономических показателях страны».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Физкультура

Спортивный дух

Соревнования помогают быстрее решать рабочие вопросы



Поиграть с начальником в футбол, посоревноваться за звание лучшего стрелка или попрыгать в мешке наперегонки с собственным сыном работающим людям удаётся не всегда. А потому спартакиады, которые проводятся на сети дорог, всегда воспринимаются коллективами с энтузиазмом.

Не стал исключением и центральный аппарат управления компании, профком которого в очередной раз собрал желающих посоревноваться в Подмоскowie. На приглашение профкома откликнулись представители департаментов, управлений и филиалов центрального подчинения — более 200 человек. — Я старюсь всегда участвовать в Спартакиаде центрального аппарата вместе с семьёй, — рассказал Всеволод Гольцов, ведущий технолог отдела из дирекции по ремонту тягового подвижного состава. — Бегаем в семейных эстафетах, играем в волейбол. Ну и, конечно, боремся за медали.

В этот раз программа соревнований, организованных на базе пансионата «Буран», помимо традиционных волейбола, мини-футбола, бильярда и семейных «Весёлых стартов», включила состязания по спортивной стрельбе, на которые записалось огромное количество участников, в том числе детей. А вот состав судейской бригады остался без изменений: как всегда, её комплектовали из спортсменов МИИТа.

— Судейство спортивных состязаний такого рода — дело довольно сложное, — считает Алексей Копаев, тренер мужской и женской сборных по волейболу МИИТа. — Мы почти все — профессиональные спортсмены, привыкли командовать. А тут сталкиваешься с большими начальниками, которые привыкли к тому же. Но всё равно это очень интересное мероприятие, видно, что людям по душе спортивный отдых.

Некоторые из участники стартов, несмотря на то что проводят рабочий день сидя в кабинете, оказались спортсменами с приличным уровнем подготовки, но главное — с чемпионским настроем.

На матчах по мини-футболу царила стоящая спортивная злость. На одном из промежуточных этапов, когда команда Центра фирменного транспортного обслуживания

Атакует команда Центральной дирекции управления движением

проигрывала Центральной дирекции управления движением, страсть болельщиков достигала апогея. Вот ведущий технолог из ЦФТО Татьяна Дмитрикович шумно болеет за сына Алексея, и не зря — он забивает первый гол в ворота противника, и зрители взрываются аплодисментами. Правда, победа всё-таки осталась за движенцами.

— Команда ЦФТО сильная, нам было непросто, — поделился впечатлениями после матча капитан победителей Игорь Марков. — Но всё же мы оказались более подготовленными, наверное, благодаря тому, что часто выступаем в железнодорожной футбольной лиге.

Не менее шумными, зато более жизнерадостными были «Весёлые старты». Их устроили в конференц-зале пансионата — погода подкачала. Перетягивание каната, семейный бег в мешках, попадание мячом в ведро уда-

из департамента «Казначейство». — Пока мой муж, надеюсь, выигрывает в волейбол, я завоевываю свою медаль!»

Кстати, о волейболе. Эти соревнования тоже мало чем отличались от настоящих: азарт, сосредоточенность, воля к победе. Результат финала между сборной под названием «Вагон» и командой департамента электрификации и электроснабжения оказался непредсказуемым: проигрывающая поначалу команда департамента во второй половине игры вдруг резко вышла вперёд, став абсолютным победителем турнира.

Возможность формировать сборные — одна из находок профкома. Например, в волейболе команда должна состоять из восьми человек. Если среди представителей одного подразделения не находится такого количества желающих, команда формируется из работников разных структур. «Тут уже неважно, где работаешь: когда приходишь в команду,

Пока мой муж, надеюсь, выигрывает в волейбол, я завоевываю свою медаль!

ются намного легче, когда не дует ветер и не падает снег. Хотя ребятня, кажется, способна бурно радоваться успехам при любой погоде. «Я приезжаю на соревнования с бабушкой уже не в первый раз, — рассказывает мне Алина Антонова. — Очень люблю побеждать и получать призы, сейчас наша команда — сборная РЖД на первом месте в эстафете, у нас самый лучший результат: 23 секунды!» В отличие от гомонящей семейной эстафеты размеренное соревнование по бильярду показалось чуть ли не скучным. Однако и в бильярдную набилась масса желающих заполучить медаль. «Люблю играть в бильярд и настроена только на победу, — говорит Надежда Сысоева, главный специалист отдела

играешь за неё и надеешься только на её победу. Вот так мы и знакомимся между собой, становимся друзьями», — объяснил мне один из участников.

Расширение круга знакомств, которому способствует совместная борьба за медаль, помогает и в работе. «Укрепление корпоративного духа — это первейшая цель, на которую мы ориентируемся при организации спартакиады, — отмечает председатель профсоюзного комитета аппарата управления Юрий Чаплыгин. — Обрастая связями в неформальной обстановке, людям потом легче решать рабочие вопросы».

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Справка «Гудка»

Больше всего медалей завоевали работники департамента электрификации и электроснабжения: они стали первыми в волейболе и третьими в мини-футболе, собрали множество наград в личном зачёте, в том числе по стрельбе. На втором месте — команда ЦФТО: «серебро» в бильярде и командной эстафете, «бронза» по волейболу. Турнир по мини-футболу выиграла Центральная дирекция управления движением, у них же первое место в бильярде.

2-й Международный Таможенный форум

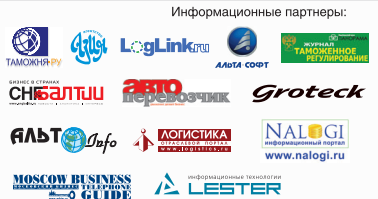
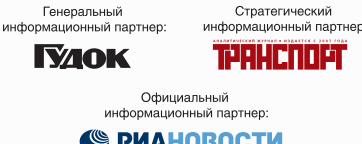


ОТ ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА К ЕДИНОМУ ЭКОНОМИЧЕСКОМУ ПРОСТРАНСТВУ! 19–20 мая 2011 г. «Холидей Инн Сузевский»

Главное о форуме:

- Уникальное мероприятие по данной тематике
- Высокий статус и профессионализм докладчиков и делегатов
- Докладчики — разработчики концепции Таможенного союза
- Все аспекты единого таможенного пространства России, Белоруссии и Казахстана
- Интерактивный формат — возможность лично поучаствовать в обсуждениях и дискуссиях
- Практические аспекты таможенной деятельности

Зарегистрируйтесь по телефону: +7 (495) 995 8004, на сайте: www.customs-union.ru или по e-mail: da@infor-media.ru



При ранней регистрации скидка 150 €

РЕКЛАМА

Экология

Запрет на асбест

СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ВОЗЬМУТ ПОД ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

На прошедшем недавно в столице «круглом столе» «Экология жилья и здоровья» учёные и специалисты-медики обсудили проблемы безопасности строительных материалов, используемых для ремонта и утепления жилых домов.

Как отметил исполнительный директор экологической общественной организации «Зелёная волна» Сергей Авдеев, высокое содержание химических веществ в воздухе отрицательно сказывается на самочувствии и работоспособности людей, приводит к быстрой утомляемости и снижению концентрации внимания. Фенолы, грязь и пыль наносят удар по здоровью человека, уничтожая полезные микроорганизмы, вследствие чего возникают многочисленные воспалительные процессы. Врачи в последнее время всё чаще сталкиваются со случаями аллергических, лёгочных, гормональных и онкологических заболеваний, при которых невозможно определить источник, спровоцировавший развитие патологии. Проведённые исследования показали, что причиной проблем со здоровьем является тот факт, что человек недавно сделал ремонт в квартире, переехал в новый дом, купил мебель и т.д. Ведь, к сожалению, многие строительные материалы выделяют формальдегид, а также минераловатную или асбестовую пыль, являющуюся сильным механическим, химическим и аллергенным раздражителем. Её микрочастицы оседают в лёгких, способствуя образованию таких заболеваний, как



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАКОВ

Новосёлов скоро оградят от вредных строительных материалов

дерматозы, бронхит, бронхиальная астма, и др. Доцент Московского государственного медицинского университета им. Сеченова Дмитрий Виноградов предупредил, что с учётом возможной грибковой инфекции в квартире это может вызвать у жильцов онкологические заболевания и другие негативные последствия. Эксперты отметили, что во многих странах применение асбеста и минеральной ваты (основных источников пыли и токсичных соединений) постоянно снижается. Например, с 2005 года применение асбеста в государственных Европейского союза полностью запрещено. Однако в строительной индустрии России эти материалы по-прежнему широко используют. По результатам «круглого стола» экологи договорились более тщательно изучить свойства современных марок асбеста и минеральной ваты, используемых в строительстве. Кроме того, они подготовят запрос в соответствующие надзорные органы о законности применения данных материалов при возведении жилых домов и других объектов в нашей стране.

Наталья Курская

Цифры и факты

7 млрд

руб. ежегодно будут выделять из бюджета на финансирование региональных программ в области энергосбережения. Такие параметры предусматривает федеральная программа, принятая до 2014 года. Как сообщил руководитель Российского энергетического агентства Тимур Иванов, каждый регион сможет получать на эти цели не более 500 млн руб. в год. Субсидии будут выделять непосредственно на реализацию лучших региональных программ по экономному расходованию ресурсов. Кроме того, государство будет ежегодно предоставлять гарантии в объёме 10 млрд руб. для компаний, реализующих проекты в данной сфере.

Андрей Стрельцов

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 № СС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспродфел. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Легенда

Таинственная поляна

Только бывалые машинисты знают, почему в этом месте дорога делает петлю

Не то что случайный пассажир, люди, много раз проехавшие по линии Нижний Новгород – Котельнич в кабине локомотива, ничего особенного на 703-м км перегона Тоншаево – Пижда не заметят. Чуть-чуть изменит направление путь, и отступит плотная еловая тайга перед поляной с покосом.

– А ведь это самое необычное место на нашей линии! Оно называется Ирга, – рассказывал мне четверть века назад в городе Шахунья старейший машинист Иван Васильевич Шкаликов. Человек этот работал в последние годы жизни над рукописью об истории постройки линии от Волги до Вятки.

– Поворот небольшой там сделан был неспроста. Старики говорили, что в проекте никакого поворота не было. Но всё пришлось изменить, чтобы обойти огромное, очень старое дерево – сосну. Она попадала в зону отвода, но её нельзя было трогать. О ней была легенда. Мне старые люди рассказали, и я её в тетрадку записал. Для памяти.

– О чём же легенда?

– О девушке. Тут ведь раньше, до русских, только марийцы жили. И она тоже была марийка – рослая, красивая, работала в поле за мужчин, охотилась одна. Звали её Ирга. У неё возлюбленный был – молодой парень по имени Одош, сильный, смелый, с рогатиной на медведя ходил! Крепко они любили друг друга. Пора бы уж было им пожениться, да время то было тревожное...

Сосны могут жить по четыреста лет. Если так, молодой сосна была, когда в тайге за Волгой шли Черемисские войны. Историки о них сообщают скупо. Может, поэтому не нашлось своего Фенимора Купера рассказать обо всём этом. Длились войны почти всю вторую половину XVI века. Черемисами в ту пору звали марийцев. Пало Казанское ханство, и жизнь в этих края менялась. По тайге бродили разбойники, прокладывали дороги отряды царских войск. Марийцы старались не пускать в свои леса ни тех, ни других. Чужаки наткнулись на засады. Ответом были походы в глубь марийских лесов, сожжённые и разграбленные деревни. В такой деревне, согласно легенде, стоявшей на месте поляны, и жила



Этот поворот дороги связан с местной легендой времён Черемисских войн

когда-то девушка с красивым именем Ирга, которое переводится на русский «утро».

Как-то раз мариец-охотник заметил в тайге отряд чужаков. Немедленно вернулся в деревню, и решено было: женщины, дети, старики уйдут в тайгу, мужчины двинутся к соседям за помощью. Ирга вызвалась остаться в деревне и незаметно наблюдать за всем. Долго прощала она с женихом на краю леса. А когда побежала назад, попала прямо в руки разбойников. Иргу схватили, пытали, чтобы узнать, куда делись жители деревни. Но она ни слова не сказала. Тогда её повесили на молоденькой сосне, стоявшей прямо на деревенской улице.

Разбойники уже поджигали ограбленные дома, когда из леса появились марийские воины. Только Иргу было уже не спасти. Марийцы похоронили её под сосной и навсегда оставили свою деревню. Сосна и достояла до начала XX века, когда через тайгу повели пути.

Как оказалось, легенду знал не один старый машинист Шкаликов.

Великим авторитетом на севере Нижегородской области во второй половине XX века был Павел Березин. Он работал бухгалтером в посёлке Вахтан и около 60 лет своей жизни писал книгу «Наш край», собирал по крупицам архивные данные, предания. Он так и не дожид до её издания – в 70-х годах книга не устроила ни идеологов, ни историков: каким-то не таким, как учили, предстало в ней прошлое. Но Березин напечатал её во многих экземплярах на машинке, переплёл и раздал в библиотеки. А после его смерти она издавалась уже четыре раза. Оказывается, именно рассказ о том чуть заметном повороте линии пробудил много лет назад в молодом бухгалтере исследователя. Сохранились заметки Березина: «Предание о гибели Ирги не давало мне покоя. Я был убеждён, что в его основу было положено какое-то событие, поэтому и приступил к изучению прошлого этого края».

В 1923 году Павел Березин пришёл на железную дорогу к той самой поляне,

ции управления движением Ольга Чернова. Приз зрительских симпатий получила Варвара Федоровская из Дирекции железнодорожных вокзалов, а интернет-голосование, проходившее всю предконкурсную неделю, выиграла Ольга Троицкая из Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики СКЖД.

– Я очень рада, что победила, – сказала Ольга Чернова. – За время подготовки к нему мы сдружились с девочками. Самое трудное было совмещать работу и подготовку к конкурсу, но я нисколько не жалею, что приняла в нём участие.

Антип Грачёв

Криминал

За двести рублей

Взятка может довести до тюрьмы

Серьёзным сроком для хулигана может стать предложение взятки.

На станции Канаш житель Владимирской области похулиганил, был задержан и доставлен в участок. Здесь он сообразил, что дело может дойти до большого штрафа. И решил заплатить, не откладывая, но немного. Он тихо подложил двести рублей старшему патруля Чувашского ЛОВДТ Евгению Никитину. Вопреки ожиданиям тот тут же в присутствии свидетелей оформил попытку дачи взятки. Теперь хулигана ждёт суд. А статья за предложение взятки предусматривает до восьми лет лишения свободы.

В народных судах регионов, которые обслуживает Приволжский УВДТ, рассматривается сейчас сразу несколько уголовных дел, связанных с аналогичными преступлениями. Руководство УВДТ приняло решение о том, что за каждую выявленную и правильно оформленную попытку дачи взятки сотрудники будут поощряться денежной премией.

Леонид Акопов

Кадры

Зрителям достались пироги

Конкурс красоты должен поднять престиж профессии железнодорожника

На Северо-Кавказской магистрали прошёл конкурс «Железнодорожная красавица».

– Такой конкурс мы проводим уже третий год подряд, – заметил замначальника СКЖД по Ростовскому региону Владимир Оганесян. – Подобные мероприятия хорошо сказываются на привлечении на дорогу молодёжи. На примере наших молодых, красивых, умных девушек мы поднимаем престиж профессии железнодорожника.

Конкурс состоял из четырёх этапов: представление участницы, творческий конкурс, кулинарный и дефиле в свадебном платье.

В творческом конкурсе было много песен и танцев, а представительница Дирекции социальной сферы СКЖД Инна Лавренко показала настоящий акробатический этюд. Да и на песенные таланты железнодорожницы оказались богаты. Елена Лаврова из Ростовской дистанции пути великолепно поставленным голосом исполнила песню «Всегда быть вместе не могут люди», а Юлия Преподобная из Дирекции тяги – итальянскую Felicita.

– Нет, итальянский я не знаю, – смеётся Юлия Преподобная. – Но песня очень хорошая, вот я её и выучила.

В кулинарном конкурсе девушкам надо было приготовить

и представить жюри блюда кухонь народов Кавказа, с чем они успешно справились. Запечённая баранья нога и донская рыба, ингушский пирог с мясом, сыром, осетинские пироги, судак по-дагестански и черкесский шашлык покорили как членов жюри, так и экспертов. А аромат, разнёсшийся по залу, где проходил конкурс, и вид заставленного «экспонатами» стола моментально вызвали желание попробовать угощение у всего зала. Эта возможность после завершения конкурса была предоставлена. Завершающее конкурс дефиле проходило под непрекращающиеся аплодисменты.

Победительницей стала представительница Дирек-

Кроссворд

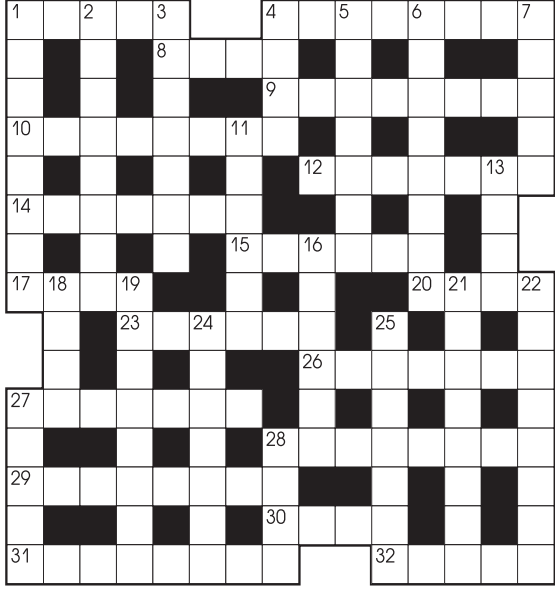
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Соревнования, в которых приходится давить на газ. 4. Орган зрения подводной лодки. 8. Что раньше макали в чернила перед тем, как писать? 9. Что теряет дама, упавшая в обморок? 10. «Чайник» в какой-либо области. 12. Птица, с которой часто сравнивают судьбу. 14. Знак, обозначающий извлечение корня. 15. Солнечный зайчик как явление. 17. Продукт умственной деятельности сивой кобылы. 20. Страна с Багдадом. 23. Философская категория, которая бывает абсолютной, а бывает и избитой. 26. Вредное домашнее насекомое. 27. Музыкальный инструмент, на котором играл Шерлок Холмс. 28. «Самоварная» церемония. 29. Раздел языкознания, посвящённый звукам речи. 30. Крепкий напиток с можжевельным запахом. 31. Злоба, язвительность, коварство (одним словом). 32. Скрепя в каменной кладке и деталь часов.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Шкаф, где висят сто одежек с застёжками. 2. Культурные богатства от предков, дошедшие до наших дней. 3. Залог избушки Бабой-ягой с целью получения ссуды. 4. Воздержание на определённый срок от скоромной пищи. 5. Режиссёр фильмов «Карнавальная ночь», «Ирония судьбы, или С лёгким паром!». 6. Тонкие длинные макароны, популярные в Италии. 7. «Медовых дел мастерница». 11. «Заплати ... и спи спокойно». 13. Крокодиловый вклад в изготовление сумочек. 16. Шинель в походном положении. 18. Проверка благосклонности fortune. 19. Доход, получаемый владельцем акции. 21. Военнослужащий одного из родов войск. 22. Форма организации производства, впервые применённая на заводах Форда. 24. Извозчик, пересевший на автомобиль. 25. Одно из многих мелких пятнышек на основном фоне. 27. Сливочный полуфабрикат для мороженого. 28. Ребёнок в устах священника.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 29 марта

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Доцент. 4. Сетчатка. 8. Бакалавр. 9. Кишлак. 10. Прозаик. 14. Краса. 15. Рюмка. 16. Полотно. 17. Такса. 19. Винчи. 21. Новинка. 22. Плечо. 23. Тулуп. 25. Вратарь. 29. Ритуал. 30. Поддавки. 31. Вернисаж. 32. Телега.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Дубликат. 2. Цикада. 3. Театр. 4. Страз. 5. Такси. 6. Талисман. 7. Анкара. 10. Папанов. 11. Отливка. 12. Антенна. 13. Кровать. 18. Кредитор. 20. Испарина. 22. Прорыв. 24. Левые. 26. Рельс. 27. Типаж. 28. Редут.

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

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066
Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Отпечатано: ОАО «Печатно-полиграфическое предприятие №113404 Москва» г.б. Красногвардейский район, п/о Красногвардейск. 23 мн | Заяв № 11-03-0511 | Подписано в печать в 20.25. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салкамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.