

Утверждено Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов на «пространстве 1520»

Забайкальская дорога стала пилотным полигоном, на котором отрабатывается технология социальной паспортизации

Укрепления материально-технической базы дортехшкол можно достичь, модернизируя тренажёры

Таможенникам позволят обыскивать электронные носители иностранцев в поисках пиратского контента

31 октября 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 198 (24918)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151570
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Практика доказывает

Как уже сообщалось, на рассмотрении находится проект правительственного решения о привлечении компаний «РЖД» вагонов иных собственников под перевозки грузов. Это делается для того, чтобы консолидировать часть парка и, управляя им как инвентарным, добиться улучшения перевозочного процесса. Ключевым моментом здесь является особый порядок калькуляции арендной платы за такие вагоны. Базовая ставка будет определяться по специальной методике с правом ОАО «РЖД» увеличивать её на 10% и снижать на 30%. По сути, это вариант дерегулирования вагонной составляющей с ограничителем в виде ценового коридора. Сайт www.rzd-partner.ru предложил желающим высказать отношение к такой тарифной мере и получил следующие ответы. 23% проголосовавших считают, что ничего не изменится. Четверть респондентов не согласились с новацией и выступают за твёрдые преysкурантные ставки. 27,5% согласны с рассматриваемым вариантом. И почти 25% считают, что «тарифы должны быть полностью дерегулированы». То есть следует констатировать: среди активных пользователей сайта сторонников полной либо частичной либерализации ставок на предоставление подвижного состава оказалось в два раза больше, чем противников. Это говорит о том, что сколь бы тяжело ни пробивала себе дорогу такая основополагающая мера реформирования, как дерегулирование тарифов, практика наглядно доказывает: без неё задача создания эффективного рынка перевозок не может быть выполнена. Вряд ли теперь уже стоит сомневаться и в том, что будь предлагаемый ныне «особый порядок» в тех или иных сегментах принят на предшествующих этапах реформы, как это ранее и предполагалось, не было бы необходимости и полностью передавать вагоны в операторские компании. Разумеется, на повестке дня продолжают стоять и иные регуляторные вопросы правового, тарифного и структурного характера. Но проблема дерегулирования тарифов является приоритетной, поскольку её нерешённость означает сохранение элементарной бессистемности в данном сегменте экономики. Причём речь должна идти не только о вагонной составляющей, но и о выполнении постановления правительства № 643, согласно которому следует либерализировать с предельными уровнями весь тариф на перевозку грузов. От этого зависит уже состояние не только вагонного сегмента, но и всей инфраструктуры в целом.

Цифра дня

96 млн руб. вложила за 9 месяцев этого года Северо-Кавказская железная дорога в путевые работы на участке Туапсе – Адлер.

Блиц

Приоритет скорости

Перспективы внедрения инноваций в системе энергоснабжения обсудили на симпозиуме «Элтранс»



ФОТО: АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Анатолий Бурков, заведующий кафедрой ПГУПСА, профессор, д.т.н.

– Анатолий Трофимович, какие научные разработки предложили железнодорожникам участники прошедшего в ПГУПСе форума? – Особенно актуальны исследования, связанные с обеспечением движения высокоскоростных поездов. Учёные создают для них новые системы энергоснабжения повышенного напряжения. При этом увеличивается сечение проводов, что утяжеляет

контактную сеть. Огромные токи могут повредить оборудование. На симпозиуме специалисты показали новые решения в этой сфере, в частности облегчённую контактную подвеску с использованием элементов из капрона и других полимеров. Были представлены сухие (безмасляные) трансформаторы для тяговых подстанций, вакуумные и элегазовые коммутационные аппараты, интеллектуальные системы защиты от коротких замыканий без заземления опор на рельсовую цепь. Кроме того, предметом особого рассмотрения стала сфера электрического машиностроения. Главная проблема в этой области – отсутствие серийного производства магистральных грузовых электровозов постоянного тока и двухсистемных локомотивов с бесколлекторным тяговым приводом, от-

вечающих современным требованиям. – А как уменьшить энергоёмкость железнодорожных перевозок? – К сожалению, удельные расходы электроэнергии в отрасли остаются высокими. Для их снижения внедряются, в частности, автоматизированные системы диагностики устройств электроснабжения. Вагоны-лаборатории контактной сети с помощью тепловизоров позволяют выявлять дефектные узлы, повышающие утечки тока. А сканеры ультрафиолетового диапазона оперативно выявляют дефекты тарельчатых фарфоровых изоляторов. Опытная эксплуатация таких систем на Горьковской дороге подтвердила высокую (97%) степень достоверности данных методов диагностики. БЕСЕДОВАЛ АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Аукцион

Выкуп без борьбы

На железнодорожном рынке появился крупнейший частный оператор



ФОТО: ИГОРЬ ВЕЛИКОМЕРОВ

Независимая транспортная компания (НТК), контролируемая Владимиром Лисиным, стала победителем аукциона по продаже 75% минус две акции ОАО «Первая грузовая компания». Таким образом в стране появился крупнейший частный оператор железнодорожных вагонов, что повлияет на весь рынок железнодорожных перевозок.

В ходе аукциона, который продолжался не более 20 минут, НТК сделала всего один аукционный шаг, подняв стартовую цену на 125 млн руб. В итоге контроль над ПГК, на долю которой приходится почти четверть всего вагонного парка России, был продан за 125,5 млрд руб. (чуть более \$4 млрд). «В целом мы продали этот актив за ту цену, которую хотели получить, – заявил

Новый владелец считает, что парк ПГК сбалансирован

президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Цена могла бы быть и выше, но её определяют в том числе и вопросы стратегического характера, связанные с состоянием и перспективами мировой экономики. Для РЖД было важно получить эти средства от продажи, которые уже заложены в инвестиционную программу на 2012 год». Владимир Якунин полагает, что вскоре мы увидим новую конфигурацию в отрасли. На рынке появляется крупнейший игрок с числом вагонов более 220 тыс. Поэтому особенно важно, чтобы правительство довело до конца те законодательные инициативы, которые приняты для нормализации процесса управления перевозками, и были определены цена привлечения в аренду ва-

гонов с рынка и коридор для этой цены. В этом случае можно будет достигнуть тех параметров, которые заложены в целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на 2010–2015 годы. Олег Букин, генеральный директор UCL Holding, в который входит Независимая транспортная компания, сообщил, что у акционеров холдинга были самые серьёзные намерения по покупке нового транспортного актива. Примерно половина его стоимости будет оплачена из собственных средств, а другую составят банковские займы. «Мы планируем самостоятельно управлять парком ПГК и передавать его в аренду РЖД станем лишь в том случае, если условия будут очень выгодными, – говорит Олег Букин. – Парк сбалансирован, управление и персонал мы считаем вполне квалифицированными, в течение ближайшего года в железнодорожном дивизионе холдинга вряд ли произойдут какие-то структурные изменения».

> Окончание | 2

Перевозки

Не по графику

Отправляясь на Украину, стоит поглядывать на часы

С 30 октября по 3 декабря 42 поезда дальнего следования в сообщении с Украиной будут прибывать на конечные российские станции с разницей во времени по отношению к расписанию.

Неожиданное решение Верховной рады Украины, принятое 18 октября, о переходе на зимнее время потребовало от ОАО «Федеральная пассажирская компания» корректировки графика движения поездов. Как уже сообщал ранее «Гудок», компания также приостановила продажу билетов на все поезда дальнего следования с даты отправления после 3 декабря, которые будут курсировать в сообщении с Украиной, а также следовать транзитом через её территорию, в том числе международные. Как сообщили «Гудку» в ФПК, об открытии продаж билетов пассажиры будут своевременно проинформированы. При этом



ФОТО: ЛЮДМИЛА КОШКИНА

Решение Верховной рады внесло коррективы в график движения

на продажи билетов на поезда, отправляющиеся в период с 30 октября по 3 декабря, нет ограничений. Сегодня они осуществляются в полном объёме. Поскольку в этот период движение пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

поезда, следующие на Украину, будут прибывать на границу на один час раньше. Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования без нарушения графика движения других поездов, и в первую очередь пригородных, невозможно. Как сообщили «Гудку» в ФПК, всего в сообщении с Украиной и

Лента новостей

Иностранцам упростят въезд

Президент Дмитрий Медведев заявил о намерении вернуться к вопросу упрощения получения виз для иностранных квалифицированных специалистов, поскольку ранее принятые в этой области решения не всегда работают. «Мы должны создавать условия, позволяющие людям, приезжающим к нам на работу, чувствовать себя если не как дома, то в более или менее человеческих условиях», – отметил вчера глава государства на встрече с молодыми учёными, предпринимателями, занятыми в инновационной сфере. Дмитрий Медведев напомнил, что этому вопросу было посвящено отдельное заседание комиссии по модернизации, поскольку многие квалифицированные сотрудники не могли въехать в Россию.

Приморье ждёт инвестиций

После завершения саммита АТЭС во Владивостоке в сентябре следующего года правительство перейдёт от основных вложений в город к инвестированию в Приморский край в целом. Как заявил первый вице-премьер Игорь Шувалов, помимо земельных в крае много вопросов, которые предстоит решить. Среди них вопрос по передаче детских садов, школ, гарнизонов, а также жилого фонда и сельхозугодий, которые после сокращения присутствия военных в регионе пришли в негодность. Кроме того, отметил первый вице-премьер, в Приморье необходимо создавать совместные предприятия с китайскими партнёрами.

«Прогресс» стартовал успешно

В воскресенье транспортный космический корабль «Прогресс М-13М» был выведен на околоземную орбиту и взял курс на Международную космическую станцию. Как сообщили в Центре управления полётами, стыковка грузовика с МКС запланирована на 2 ноября. «Прогресс М-13М» доставит космонавтам научную аппаратуру, топливо для поддержания орбиты станции, продукты питания и воду, средства технического обслуживания, медицинское и другое необходимое оборудование. Ранее, 24 августа этого года, стартовавший с Байконура «Прогресс М-12М» с ракетой-носителем «Союз-У» не вышел на заданную орбиту и упал на Алтае. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Импорт увеличил погрузку

Северо-Кавказская дорога за девять месяцев увеличила на 6% погрузку импортных грузов, следующих через припортовые станции, по сравнению с аналогичным периодом 2010-го, до 4,6 млн тонн. В порту Новороссийск погрузка выросла на 3,7%, Туапсе – на 38% в основном за счёт перевалки импортного сахара-сырца. Также с начала года была увеличена погрузка импортных грузов в портах Ейск – в 3,5 раза за счёт оборудования, гипса, перлитовой руды и муки, Усть-Донецк – более чем в пять раз из-за серы и минеральных удобрений. Вдвое была увеличена погрузка в портах Таганрог и Махачкала за счёт строительных грузов, хромовой руды и нефтепродуктов соответственно.

Дело для молодых

К концу октября на предприятиях Кузбасского региона Западно-Сибирской дороги трудоустроено более 300 молодых специалистов, выпускников 2011 года, в том числе 134 целевика. Всего до конца года ожидается прибытие 372 молодых специалистов на кузбасские предприятия и подразделения ЗСЖД. Из них 132 человека с высшим образованием (выпускники Омского и Сибирского госуниверситетов путей сообщения) и 240 – со средним профессиональным образованием (выпускники Томского, Тайгинского, Омского, Новосибирского техникумов железнодорожного транспорта).

Эффективные предложения

На Южно-Уральской магистрали экономический эффект от внедрения рацпредложений за девять месяцев составил более 19 млн руб. За этот период было внедрено более 2,5 тыс. технических решений. Новаторами выступили 2498 железнодорожников.

Дальневосточные авиаторы войдут в «Аэрофлот»

ОАО «Владивосток Авиа» обнародовало свои планы по дальнейшему развитию в рамках интеграции авиапредприятия в состав группы компаний «Аэрофлот». Уже сегодня перевозчики ведут взаимную продажу на рейсы друг друга. В наступающем зимнем сезоне приморская компания продолжит авиаперевозки под собственным кодом по всем направлениям, в том числе по новым маршрутам в страны Юго-Восточной Азии. В то же время 2012 год для авиапредприятия станет годом дальнейшего углубления интеграции с «Аэрофлотом». А с февраля «Владивосток Авиа» переведёт все свои московские регулярные рейсы из аэропорта Внуково в аэропорт Шереметьево, базовый для «Аэрофлота». Напомним, ранее Федеральная антимонопольная служба одобрила сделку по приобретению федеральным перевозчиком контрольного пакета акций «Владивосток Авиа». Аналогичное решение принято и по ОАО «Сахалинские авиатрассы».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Аукцион

Выкуп без борьбы

> Начало | 1

Таким образом, основная тяжесть обеспечения парком средних и мелких грузовладельцев может лечь на плечи оставшейся в собственности ОАО «РЖД» Второй грузовой компании. Кроме того, UCL Holding согласно законодательству обязан предложить РЖД выкупить оставшиеся акции по цене аукциона. Олег Букин сказал, что это будет сделано и холдинг заинтересован, чтобы выкупить оставшиеся акции у РЖД. На это потребуется ещё порядка 40 млрд руб., но Владимир Якунин уже сообщил, что этот вопрос в компании не рассматривается. Президент Globaltrans Сергей Мальцев (его компания отказалась участвовать в продаже незадолго до аукциона) полагает, что с переходом ПГК в частные руки ситуация на рынке перевозок для грузовладельцев изменится. «На неё повлияет хотя бы то, что значительная часть парка полувагонов будет возвращена на рынок из агентских схем, которые использовались в последнее время, – говорит Сергей Мальцев. Руководитель Globaltrans также отмечает, что ПГК сейчас находится в хорошем состоянии, не имеет долгов, а средний возраст парка за последние два года усилиями прежнего руководителя Салмана Бабаева снизился на 5–6 лет. Хорошее состояние компании даёт уверенность и руководству UCL Holding даже перед лицом возможного экономического кризиса. Олег Букин пояснил «Гудку», что перед покупкой проводились стресс-тесты, имитирующие падение перевозок до уровня 2008 года (тогда перевозки снижались на 20–30%), и компания выдержит такой сценарий событий.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ИНТЕГРАЦИЯ

Ориентир собственникам

Единый парк колеи 1520 потребует новых документов



В ЕРЕВАНЕ НА 55-М ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА РУКОВОДИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ «ПРОСТРАНСТВА 1520» УТВЕРДИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ (ЕСУПГВ).

Председатель совета – президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, открывая заседание, отметил, что по единой сети Содружества за 9 месяцев 2011 года перевезено более 1,5 млрд тонн грузов. Это выше аналогичного периода 2010 года на 4%. Погрузка увеличилась на железных дорогах Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Украины, Латвии, Литвы и Эстонии. Вместе с тем она сократилась в Азербайджане, Узбекистане, Таджикистане, Туркмении и Грузии.

«Вынужден ещё раз обратить внимание руководителей железных дорог на участвующие случаи задержек грузовых и пассажирских поездов на межгосударственных стыковых пунктах, что влечёт за собой замедление оборота и без того сегодня дефицитных грузовых вагонов. А задержка пассажирских поездов отрицательно сказываются в целом на имидже

Глава РЖД Владимир Якунин (в центре) призвал сокращать задержки поездов на стыковых пунктах

железнодорожной отрасли», – отметил Владимир Якунин.

Упростить грузовое сообщение в условиях роста доли вагонов, находящихся в собственности операторов, призвана ЕСУПГВ. Напомним, она была разработана с целью эффективного управления парком грузовых вагонов на сети и предусматривает выработку взаимовыгодных условий использования подвижного состава различных форм собственности. Однако на 54-м заседании совета в Хельсинки проект Соглашения о ЕСУПГВ из-за ряда замечаний со стороны представителей железнодорожных администраций Украины и Узбекистана не был утверждён и был отправлен на доработку.

Сейчас соглашение утверждено. Однако, по словам председателя дирекции совета Петра Кучеренко, его реализация потребует изменений и дополнений в действующие нормативные документы. Участники заседания предложили также корректировку программного обеспечения используемых автоматизированных систем. В этой связи было принято решение об образовании рабочих групп для подготовки новых норматив-

ных документов. Кроме прочего, предстоит разработать регламент передачи грузовых вагонов железнодорожных администраций в единый парк и изъятия из него.

По мнению начальника управления долгосрочного развития и планирования ООО «Газпромтранс» Андрея Ващенко, реализация Соглашения о ЕСУПГВ может затянуться на несколько лет. И в первую очередь из-за противоречий в технических регламентах в России и остальных странах СНГ.

«На сегодня технический регламент в России самый жёсткий среди остальных. Поэтому здесь возможны два варианта. Либо всем остальным государствам придётся подтягивать свои регламенты до российского уровня требований, либо нам смягчать свой регламент, – говорит Андрей Ващенко. – Но оба варианта могут повлечь за собой ряд проблем. Первый из них может привести к очень сильному выбытию парка в странах СНГ, так как в некоторых регионах он сильно изношен, особенно полувагоны. А смягчение нашего регламента может спровоцировать рост аварийности на дорогах».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

РЕШЕНИЕ

Вернут подвижным

Модернизация портовых мощностей сохранит вагоны в рабочем состоянии

Порт Посьёт, специализирующийся на перевалке угля, постепенно снижает долю повреждённых вагонов.

Об этом говорилось на недавней встрече представителей Владивостокского филиала Первой грузовой компании и ОАО «Торговый порт Посьёт».

В январе – сентябре в Посьетском порту, где разгрузка рейферная, под выгрузкой было повреждено 796 вагонов собственности ПГК. По сравнению с прошлым годом это выше в 2,8 раза.

Но увеличение числа повреждённого подвижного состава оператор объясняет общим ростом перевозок парком Первой грузовой в адрес стивидора. По данным Ассоциации морских торговых портов, за девять месяцев грузооборот Посьета по сравнению с прошлым годом увеличился на 23% – до 4,1 млн тонн.

При этом доля повреждённых вагонов в общем объёме выгруженного стивидором подвижного состава Первой грузовой компании по сравнению с прошлым годом снизилась с 12,3 до 9,3%. Как отмечают в филиале ПГК, большинство повреждённых устраняются на месте ремонтными бригадами порта в

соответствии с нормативными документами ОАО «РЖД». Из общего количества пострадавших вагонов в текущем году только трём потребовался деповской ремонт.

Для снижения повреждаемости вагонного парка портовики модернизируют свои погрузочно-разгрузочные мощности.

Так, в 2010–2011 годах четыре порталных крана модернизировали. Сегодня они оснащены системой частотного программного управления, которая позволяет работать с вагоном в щадящем режиме, исключая рывки, сильные удары, обеспечивая плавное опускание рейфера на груз, его захват и подъём.

На следующий год запланирована модернизация ещё двух кранов.

Руководство порта также рассказало, что в следующем году компания планирует начать поэтапный ввод нового перегрузочного комплекса. Предусматривается установка ангаров для оттаивания приходящего зимой смёрзшегося угля, оборудования для опрокидывания вагонов, системы конвейерной подачи топлива на морские сухогрузы.

В результате мощности порта по переработке грузов

достигнут 7–9 млн тонн в год. В дальнейшем они могут быть увеличены с учётом потребности в угле потребителей из стран АТР.

В свою очередь повышается подготовка портовых бригад и применяемой ими технологии по обеспечению сохранности вагонного парка к работе в зимний период.

«Со стороны порта предпринята профилактика, в частности, закуплено требуемое количество сертифицированных запасных частей, а также новые сварочные аппараты для ремонта вагонов в зимний период, проведены дополнительное обучение и аттестация персонала, – сообщила начальник сектора корпоративных коммуникаций Владивостокского филиала ПГК Александра Червяткина. – Кроме того, портом проведена работа с грузоотправителями по предотвращению смерзаемости угля в пути следования».

В целях контроля обеспечения сохранности подвижного состава в октябре-ноябре специалисты Первой грузовой посетят ещё ряд дальневосточных портов.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Уведомление

Объявление о проведении аукциона № 30 по определению покупателя имущества открытого акционерного общества «РЖДстрой»

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона. Аукцион состоится 02 декабря 2011 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6. Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой» в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой». Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота (с учетом НДС), руб.
1	Бытовое здание и ограждение площадки для складирования, расположенные по адресу: Свердловская область, г. Серов, ул. Паровозников, д. 22а	1 211 000
2	Производственная база (земельный участок и 7 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Тульская область, г. Тула, ул. Рязская, д. 1	30 000 000
3	Производственная база (6 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Красноярский край, Уярский район, г. Уяр, ул. 30 Лет Победы, д. 33-А	26 500 000
4	Производственная база (18 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Республика Адыгея, Тахтамукайский р-н, х. Новый Сад, ст. Энем-2	32 000 000
5	Производственная база (25 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Воронежская область, г. Воронеж, ул. Богдана Хмельницкого, д. 77а	29 200 000
6	Производственная база (6 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Московская область, д. Машково, ул. Корневский тупик, д. 1	31 950 000
7	Здание бытового помещения и склада, расположенное по адресу: Кировская область, г. Киров, ул. Комсомольская, д. 64а	1 400 000

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остаётся неизменным в течение всего аукциона. Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, тел.: (499) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте: www.rzdstroy.ru. Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, не позднее 16 часов 45 минут по московскому времени 28 ноября 2011 г. К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе. Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчётный счёт, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесён до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признаётся время его зачисления на указанный расчётный счёт. Победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подвоятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.

Приглашаем к участию

Организаторы

При поддержке

Информационные партнеры

Регистрация участников и прием годовых отчетов – до 11 ноября 2011 г.
Торжественная церемония награждения победителей – 14 декабря 2011 г.

WWW.GUDOK.RU/KONKURS/

Оргкомитет конкурса:
тел.: +7 (499) 262-15-56, (499) 262-26-53; aih@gudok.ru

РЕКЛАМА

Сервис

Попали в цвет

Стандарт качества требует обновления подвижного состава

С 1 декабря на участке Санкт-Петербург – Выборг будут курсировать только новые электрички.

Заменить весь подвижной состав именно на выборгском ходу Октябрьской дороги решили по ряду причин.

Направление Санкт-Петербург – Выборг считается одним из самых важных, поскольку там ходит скоростной поезд «Аллегро». Кроме того, как пояснил «Гудку» и.о. первого заместителя начальника Дирекции пригородных перевозок «Транском» Виталий Муравьев, на этом участке ходят всего 14 электричек, ровно столько и было закуплено. А на других направлениях курсирует больше электропоездов, поэтому на них пришлось бы обновлять парк частично.

С начала года дорога закупила 12 восьмивагонных электропоездов серии ЭД4М. До конца месяца запланирована поставка ещё двух, которые после обкатки запустят в эксплуатацию, сказал Виталий Муравьев. Общий объём инвестиций только в подвижной состав составил 2,2 млрд руб.

В электричках серии ЭД4М установлены кондиционеры, мягкие сиденья и биотуалеты. Конструктивная особенность новых вагонов – это и более широкие тамбуры. К тому же новые поезда могут курсировать со скоростью 120 км/ч.

«С этой зимы перейти на такую скорость не получится, поскольку необходимо полностью переработать график движения, но в перспективе это произойдёт обязательно», – пояснил Виталий Муравьев.

По его словам, таким образом Дирекция пригородного сообщения «Транском» заканчивает внедрение стандарта качества на участке Санкт-Петербург – Выборг.

В стандарте качества содержатся также требования к состоянию инфраструктуры. По словам Виталия Муравьева, на каждой станции определено место, где должны быть установлены урны и скамейки, расположено расписание.

«Сейчас заканчивается установка динамических табло, – рассказал Виталий Муравьев. – На них указываются время, номер поезда и направление ближайшей электрички. Осталось подключить к табло четыре станции, и работы по внедрению стандарта качества на этом участке будут полностью завершены».

Кроме того, всё направление оформлено в бело-голубых тонах. По словам Виталия Муравьева, в последующем у каждого пригородного направления будет свой цвет. Например, участок от Петербурга до Павловска серо-красный, а от Северной столицы до Москвы выполнен в бежево-бордовых цветах.

Какие цвета будут у балтийского и ладожского ходов, железнодорожники ещё не определились. Но обещают, что они будут приятными для глаз.

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

Реконструкция

Развязанный узел

Для роста перевозок в восточном направлении не будет препятствий

Первый этап реконструкции раз-вернулся на станции Комсомольск-сортировочный.

Комсомольск-сортировочный – узловая станция сетевого значения. Здесь формируются и расформируются составы по нескольким направлениям: на Новый Ургал, Советскую Гавань, Волочаевку-2. Плюс обрабатываются поезда, подаваемые на станцию Дзёмги, обслуживающую крупнейший на Дальнем Востоке нефтеперерабатывающий завод (в 2010 году переработка нефти здесь составила 7,7 млн тонн).

По всем направлениям продолжается рост грузоперевозок. И эта тенденция сохранится в дальнейшем. Например, в Совгавани планируется создать портовую особую экономическую зону. Как сообщили в правительстве Хабаровского края, к 2030 году общий объём транспортируемых через экономическую зону грузов может достигнуть 35,8 млн тонн ежегодно.

Но уже сегодня сортировочная станция сдерживает пропуск возрастающего грузопотока. Поэтому будут реконструированы все паркы станции – «А», «В», «Хурба» и «Новый мир» – с удлинением путей, модернизацией верхней строения пути, обновлением устройств СЦБ, компрессоров, систем автоматического пожаротушения.

Проект развития узловой станции оценивается в 4,3 млрд руб. Он разбит на несколько этапов с тем, чтобы закончить работы в 2013 году.

Как рассказал Валерий Хасипов, заместитель управляющего СМТ-16 (ген-



Здание поста электрической централизации изменится и внешне, и внутренне

подрядчик), сейчас начался перенос стрелок – до холодов их планируется уложить десять. Также для удлинения путей сортировки начались земляные работы по возведению полотна в парках «А» и «Хурба».

Реконструкция затронула и здания. Начался ремонт поста ЭЦ. «Пока меняем окна, это надо закончить до морозов. Будут также обновлены отопление и вентиляция. Сделаем новые фасад и кровлю», – сообщил Валерий Хасипов.

Подрядчики приступили и к строительству пристройки к посту ЭЦ – уже завершаются буровзрывные работы. В ноябре начнётся кирпичная кладка. В декабре каркас должен уже стоять. А в феврале приступят к установке оборудования.

Здесь разместят аппаратуру микропроцессорной системы централизации стрелок и сигналов (МПЦ) типа Ebilock. В отличие от реле она более компактна. Кроме того, у МПЦ расширенный круг функций. Есть возможность удалённого мониторинга устройств СЦБ, а также архивирования событий.

В Комсомольске близится к завершению реконструкция пункта технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ). Фактически это перевод нынешнего ПТОЛа со станции Комсомольск-грузовой, где расположено основное депо, на станцию Комсомольск-сортировочный и техническое перевооружение пункта. Действовавшая схема ТО-2 тепловозам на Комсомольском узле осложняла перевозки в условиях растущего поездопотока по северному широтному ходу. Для прохождения данного цикла техобслуживания локомотивы были вынуждены следовать от станции прибытия Комсомольск-сортировочный на основное локомотивное депо. Резервный пробег тепловоза составлял 28 км с потерей времени оборота на ТО-2, непроизводительным нахождением машины в работе.

«С переводом ПТОЛа исключается как холостой пробег локомотива, так и излишние манёвры. Реконструкция пункта положительно скажется на увеличении пропускной способности всего Комсомольского узла», – отмечает в Дальневосточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД».

Павел Усов,
сов. корр. «Гудка»
Хабаровск
Фото автора

Инициатива

Парк для региона

В Калининграде ищут способы решения проблем грузоотправителей



ФОТО: НАТАЛЬЯ МИКЕВА

Решить проблему нехватки вагонов в экс-клаве можно, установив дотации на доставку порожняка

регионе номенклатура поступающего вагонопотока большей частью не совпадает с заявляемым под погрузку.

По информации местных производителей, услуги операторов обходятся им вдвое дороже, чем их коллегам в «большой Рос-сии», что вкупе с высокими транзитными тарифами на перевозку грузов по террито-риям соседних Литвы и Белоруссии делает калининградскую продукцию неконкурентоспособной на российском рынке.

Услуги операторов обходятся производителям области вдвое дороже, чем в «большой России»

Наиболее рациональным решением проблемы могло бы стать создание регио-нальной компании-оператора, акционе-рами которой стали бы компании, заин-тересованные в транспортировке своей продукции. По данным Калининградской торгово-промышленной палаты, парка из 600 крытых вагонов и 180 платформ было бы достаточно для обслуживания местных производителей. Но эта идея, впервые про-звучавшая в конце сентября, пока не полу-чила реального воплощения.

Другой вариант – привлечение како-го-либо крупного оператора в регион с по-мощью установления для него налоговых преференций. «Мы занимаемся поиском

такого оператора, но пока не нашли», – сообщил начальник департамента про-мышленной политики министерства по промышленности политике, развитию тор-говли и предпринимательства региональ-ного правительства Олег Дановский.

Впрочем, этот вариант был оценён скептически. «Привлечение оператора извне не улучшит ситуацию, поскольку, если у него есть возможность заработать на стороне, обслуживать только Кали-нинград мы его не заставим», – заявил министр развития инфраструктуры реги-онального правительства Александр Рольбинов.

Вера Башканова,
сов. корр. «Гудка»
Калининград

Новшество

Почитать на дорожку

Пассажиры поездов в Нидерландах берут книги в привокзальной библиотеке

Пункт выдачи книг начал ра-ботать в голландском городе Харлем. Здесь открылась би-блиотека, в которой разме-щено около полутора тысяч книг и журналов на несколь-ких европейских языках.

Такая инициатива призвана скрасить досуг путеше-ственника. При этом в Нидерлан-дах общественные читальни уже работают, например, на пляже городка Эймейден и в аэропорту Амстердама. Сами же представители местных же-лезных дорог считают приво-казные библиотеки абсолютно новым опытом для Европы.

Однако в России подобное начинание также получи-ло распространение. Правда, пассажиры пока не привыкли пользоваться такими библиоте-ками. «На вокзале Владимира в зале ожидания есть шкафчик, в котором стоят художественные книги, – рассказал «Гудку» ру-ководитель отдела исследова-ний пассажирских перевозок Института проблем естествен-ных монополий Евгений Алек-сеев. – Они там стоят без дела. К шкафу никто не подходит. Но возможность взять в дорогу что-то почитать есть».

Эксперт предположил, что сделать вокзальные библиотеки



ФОТО: WWW.HALEN.COM

Книга – средство скоротать время в долгой дороге

более популярными помогла бы социальная реклама.

Заместитель начальника Куйбышевской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Михаил Дмитриев отметил, что библиотеки для путешественников не совсем удобны. «Необходимо записы-ваться, предъявлять паспорт, а потом возвращать книгу. В Пензе есть альтернатива. Летом на вокзале установлен шкаф, который пополняют книгами сами пассажиры по-ездов. Доступ свободный. А полки не пустуют, значит,

Ситуация

Оштрафовали за утечку



ФОТО: ИВА НИКОЛАЕВИЧ

ПАРЫ БРОМА ЗАВОЛОКЛИ ЧЕЛЯБИНСК ОРАНЖЕВЫМИ ОБЛАКАМИ

Ространснадзор оштрафовал ОАО «РЖД» на 250 тыс. руб. за утечку брома на станции Челябинск-Главный.

Основной причиной утечки брома в вагоне грузового поезда, случившейся 1 сентября на стан-ции Челябинск-Главный, стало нарушение правил перевозок опасных грузов. К такому выводу пришёл Ространснадзор. «Вагон с опасным грузом был спущен с сортировочной горки без использования локомотива и без принятия должных мер предосторожности. В результате соударения с другими вагонами были повреждены стеклянные бутылки, в которых находился бром», – сообщает Ространснадзор. По факту происшествия ве-домство привлекло ОАО «РЖД» к максимально возможной ответ-ственности, предусмотренной Кодексом об административных правонарушениях, – штрафа в 250 тыс. руб. К административной ответственности также привлечены восемь работников станции.

Вместе с тем в управлении Южно-Уральской магистрали отметили, что вину железно-дорожников может установить только суд. «В настоящее время факт разлива брома продолжает расследоваться следственным комитетом. Обвинение кому-либо из работников ОАО «РЖД» не предъявлено. Постановле-ние Ространснадзора основано на техническом заключении Уральского управления Госже-лнадзора от 2 сентября, которое в настоящее время обжалуется в Арбитражном суде Свердлов-ской области», – подчеркнули на ЮУЖД.

Напомним, по заключению ко-миссии РЖД, расследовавшей происшествие, причиной раз-лива брома стало нарушение при упаковке груза.

Евгения Мусихина,
сов. корр. «Гудка»
Челябинск

книжки меняются», – рас-сказал Дмитриев.

Заведующая отделом нестационарного дифференциро-ванного обслуживания Цен-тральной городской публичной библиотеки им. Некрасова в Москве Надежда Воронина под-держивает инициативы рос-сийских и зарубежных железных дорог: «Можно использовать малоподвижные библиотечные фонды, списанную литературу. Поэтому если какая-то часть книг потеряется, страшного в этом ничего не будет».

Алла Демиденко

ПРОЕКТ

В поисках качества жизни

ПОТРЕБНОСТИ РАБОТНИКОВ В СОЦУСЛУГАХ И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ ПОЛУЧЕНИЯ БУДУТ ОТРАЖЕНЫ В ПАСПОРТАХ

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ДОРОГА СТАЛА ПИЛОТНЫМ ПОЛИГОНОМ, НА КОТОРОМ ОТРАБАТЫВАЕТСЯ ТЕХНОЛОГИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ПАСПОРТИЗАЦИИ. В БУДУЩЕМ ДАННУЮ МЕТОДИКУ ВЫЯВЛЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В СОЦОБЪЕКТАХ И ИХ СООТНОШЕНИЯ С ИМЕЮЩЕЙСЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ПЛАНИРУЮТ ПРИМЕНИТЬ В МАСШТАБАХ ВСЕЙ СЕТИ.

Социальные проекты молодых железнодорожников Забайкальской дороги, которые они готовят для корпоративного конкурса «Новое звено», каждый раз вызывают широкий резонанс и среди коллег, и среди руководителей компании. В 2008 году их проект «РЖД – мой дом, моя семья», посвящённый профорientации детдомовцев, получил личную поддержку президента компании, а позже было принято решение о распространении полученного опыта по всей сети. В этом году на конкурсе инновационных проектов их работа «Социальная паспорттизация железных дорог (на примере Забайкальской железной дороги)» также привлекла внимание руководства – спецприз президента компании снова уехал в Читу.

Проблема, за решение которой в этот раз взялись забайкальцы, – условия жизни железнодорожников. «На нашей дороге многие работники проживают в отдалённых населённых пунктах, которые часто лишены доступа к развитой социальной инфраструктуре, и это существенно влияет на качество их жизни», – объяснила выбор темы руководитель проекта, социолог Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ЗаБЖД Инна Мерзлякова. – В этих небольших посёлках проживают в основном железнодорожники, да и создавались они зачастую, именно чтобы обеспечить производство. Теперь люди вынуждены жить в сложных условиях, что отражается на их удовлетворённости трудом, появлении желания вообще уйти с железной дороги».

Изучать населённые пункты при железнодорожных станциях решили при помощи социальной паспорттизации – такой метод используется для обследования ситуации в муниципа-



ФОТО: ТАМАН ГОРЬКОМАН

литетах. Однако для отражения итогов исследования ребята разработали свой паспорт, куда вошли восемь разделов по отраслям социальной инфраструктуры (образование, здравоохранение, быт, сервис, культура и другие) и демографические данные (сколько людей проживает в этом населённом пункте, много ли среди них железнодорожников и их детей).

Паспорт заполняется на основании опросов местных жителей, представителей предприятий железной дороги и обследования населённого пункта. Есть ли в посёлке детский сад или поликлиника, можно ли купить те или иные товары, проведено ли в дома отопление и насколько регулярно ходит до посёлка транспорт – всё это отражается в паспорте. «Эти данные дают представление о том, насколько необходимо для дороги поддерживать этот населённый пункт», – поясняют разработчики. Ребята пришли к выводу, что, несмотря на то что дорога передаёт социаль-

Если ребёнок пристроен в садик, то человеку проще сосредоточиться на качественном выполнении работы

ные активы муниципалитетам, во многих случаях ответственность за состояние социальной инфраструктуры должна оставаться за РЖД: «В посёлках, где преобладающее число жителей – работники дороги, создание необходимых условий для них – важное условие качественной работы на участке дороги».

К настоящему моменту паспорта получили уже 168 населённых пунктов, находящихся вдоль дороги. «Мы решили на этом не останавливаться, ведь их нужно как-то дифференцировать по состоянию инфраструктуры», – поясняет Инна Мерзлякова. – Пришлось разрабатывать оценочную шкалу, которая позволила определить уровень благополучия посёлков».

Если все отрасли социнфраструктуры работают хорошо, основные потребности удовлетворяются и для населения не проблема накормить детей, согреть свой дом и поправить

здоровье, то посёлок, станция попадают в группу «социально благополучные».

Населённые пункты с менее развитой социальной инфраструктурой, там, где две-три отрасли функционируют не в полной мере, выделили в зону потенциального социального

Жить в таких местах дискомфортно и опасно. На Забайкальской дороге таких населённых пунктов оказалось 20%

риска. Здесь часть потребностей людей ущемляется, и они вынуждены думать о насущных проблемах, как обустроиться и реализовать свои потребности, а значит, меньше внимания уделяют работе.

Зона реального социального риска – там, где от четырёх до шести отраслей не развиты, люди испытывают существенные затруднения.

И самая неблагоприятная – зона деградации, где ни одна из отраслей не работает нормально. Люди лишены возможности устраивать своих детей в сады и школы – их там просто нет, – нет и элементарной аптеки, часто нет нормальной воды и связи. Всё это усугубляется плохими дорогами, которые весной и осенью размываются, и люди остаются один на

похожая ситуация на Дальневосточной, вероятно, такие же проблемы есть на Восточно-Сибирской дороге, – отмечает Инна Мерзлякова. – Если весь населённый пункт – десять домов и железнодорожная станция, он мало кому нужен, кроме самих железнодорожников. Если уделить внимание этим зонам деградации, люди поймут, что дорога о них заботится, и будут с большим воодушевлением решать те задачи, которые ставит перед ними компания».

Как пояснил «Гудку» начальник департамента социального развития ОАО «РЖД» Олег Дудкин, технология, которую предлагают забайкальцы, с успехом может применяться не только на проблемных полигонах, но и на вполне благополучных дорогах. «Распространение единого подхода к оценке качества жизни железнодорожников по всей сети позволит составить единую карту социального благополучия и объективно определить приоритеты социального раз-

вития компании на ближайшие годы», – считает он.

После проведения исследования перед авторами проекта в полный рост встал вопрос о том, где брать деньги для оптимизации ситуации в зонах деградации. «Вероятно, на это можно направить часть средств соцпакета, предусмотренного по Коллективному договору», – рассуждают они. – Если бы все эти люди жили в крупных городах, где у них была бы возможность пользоваться всеми благами, дорога тратила бы на них гораздо больше средств».

На последнем слёте молодёжи проект забайкальцев заинтересовал тех, кто принимает подобные решения, и теперь эта работа находится на контроле у руководства компании. По словам вице-президента ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова, проведённый ребятами анализ станет базой для инвестиционной программы и системы взаимоотношений с исполнительной властью субъектов Федерации на всей сети. «В компании меняется подход к социальным объектам компании, они перестают быть для нас непрофильными. Наша социальная сфера – это инструмент мотивации и работы с персоналом, поэтому мы можем опереться на механизм, который предлагают разработчики проекта», – отметил он.

По мнению Олега Дудкина, паспорттизацию могут провести дорожные центры оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики в кооперации с дирекциями социальной сферы и кадровыми службами, как это уже сделано на Забайкальской дороге.

«Ресурсы, которые потребуются для составления социальных паспортов, незначительны по сравнению с тем эффектом, который мы получим, используя эту информацию», – отметил он. – К этой работе ни в коем случае нельзя подходить формально, ведь речь идёт о качестве жизни железнодорожников, которое прямо отражается на качестве перевозочного процесса. Конечно, от получения информации до принятия конкретных решений может пройти значительное время, но, имея необходимые сведения, мы сможем более эффективно выстраивать нашу работу».

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Сотрудничество

Убрать барьеры

МИНИСТРЫ ТРАНСПОРТА ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ

Для ликвидации прогнозируемого дефицита средств на развитие пропускной способности железнодорожной инфраструктуры в направлении портов Юга России могут потребоваться выпуск инфраструктурных облигаций, изменение уровня грузовых тарифов, выделение государственных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры и использование потенциала средств Пенсионного фонда.

Эти инициативы озвучил в ходе состоявшейся в Москве в рамках председательства России в Организации черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) встречи министров транспорта государств – членов ЧЭС первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

По итогам встречи министров подписана Московская совместная декларация о развитии сотрудничества в области транспорта в регионе ЧЭС. Министры договорились предпринимать совместные шаги по формированию интегрированной транспортной системы в Черноморском регионе и развитию безопасных и эффективных транспортных связей для развития торговли и туризма и повышения общего уровня благосостояния и занятости населения в государствах – членах ЧЭС. Продолжится упрощение процедур пересечения границ между государствами – членами ЧЭС путём последовательного приведения национального законодательства в соответствие требованиям, зафиксированным в приложениях 8 и 9 к Международной конвенции 1982 года о согласовании процедур контроля грузов на границах. Также планируется активизировать участие государств



ФОТО: ТАМАН ГОРЬКОМАН

Перевозчики готовы принять участие в межнациональных программах ЧЭС

– членов ЧЭС в процессах гармонизации нормативной правовой базы по созданию единого железнодорожного права для обеспечения конкурентоспособного сообщения в Черноморском регионе. Кроме того, было решено содействовать реализации проектов развития транспортной, сопутствующей и логистической инфраструктуры в регионе ЧЭС.

Вадим Морозов в своём докладе подчеркнул, что в настоящее время проявляется большая заинтересованность грузовладельцев Европы и северных регионов России портами Юга России. Он отметил, что этому способствуют наметившиеся тенденции переориентации географии внешних торговых связей и транспортных потоков этих государств. По словам первого вице-президента ОАО «РЖД», на железных дорогах имеются

«узкие» места, резервы пропускных способностей которых исчерпаны. Они сдерживают постоянно увеличивающиеся объёмы грузоперевозок, тем самым снижая конкурентоспособность портов Азово-Черноморского бассейна.

«В соответствии с Генеральной схемой развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на 2015 и 2020 годы планируемые объёмы перевозок грузов железнодорожным транспортом в сообщении со всеми портами страны на 2015 год определены в размере более 360 млн тонн, на 2020-й – 441 млн тонн, – подчеркнул Вадим Морозов. – Через порты юга в 2015 году объём перевозок прогнозируется на уровне 115 млн тонн, в 2020-м – более 130 млн тонн. Наибольший прирост объёмов перевозок грузов в Южном регионе будет связан с вводом в эксплуатацию нового глубоководного морского порта Тамань, мыс Железный Рог. Суммарные инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры в

Южном регионе на период до 2015 года оцениваются в размере около 125 млрд руб. Дефицит инвестиционных средств на развитие пропускной способности железнодорожной инфраструктуры для освоения прогнозируемых объёмов перевозок в направлении портов юга при сохранении существующего тренда объёма инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» может составить около 60 млрд руб. При этом неосвоенный объём грузовых перевозок в данном направлении к 2015 году может достигнуть 45 млн тонн. Пути решения проблемы восполнения дефицита инвестиций в развитие железнодорожного транспорта могут быть следующими: выпуск инфраструктурных облигаций с последующим внесением привлечённых средств в уставный капитал ОАО «РЖД», активизация работы по приведению тарифов на грузовые перевозки к экономически обоснованному уровню, выделение государственных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры и использование потенциала средств Пенсионного фонда России».

Исполняющий обязанности заместителя директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта России Роман Самарский сообщил «Гудку», что поскольку вопрос развития транспортной инфраструктуры является государственной задачей, то и планирование инвестиционных программ ОАО «РЖД» для развития подходов к портам, в том числе и южным, не может проходить без государственного участия.

«Запланировано строительство порта Тамань недалеко от Новороссийска, – отметил он. – Финансирование будет осуществляться

из собственных средств ОАО «РЖД» в объёмах, предусмотренных инвестиционной программой компании, и в рамках федеральной целевой программы по развитию транспортной системы России».

Директор контейнерного терминала одесской транспортно-логистической компании «ТИС» Андрей Кузьменко считает, что на сегодня для организации оптимального взаимодействия транспортных систем стран ЧЭС необходимы не столько их национальные и межгосударственные программы по инвестированию в развитие инфраструктуры, сколько работа по налаживанию нормативного взаимодействия между ними.

«Есть проблема быстрого и беспрепятственного проведения груза при пересечении границ. В идеале министрам следует договориться, чтобы, например, печать таможенных Украины позволяла без ограничений везти груз по России и печать российских таможенников – по украинской территории», – полагает Андрей Кузьменко.

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер отметил, что развитие транспортной инфраструктуры на полигонах, прилегающих к Черноморскому бассейну, невозможно без активного государственного инвестиционного участия. «Это относится ко всем странам ЧЭС, – подчеркнул он. – Тот, кто говорит, что инфраструктурное развитие может быть обеспечено лишь за счёт средств хозяйствующих субъектов, пусть даже и таких крупных, как ОАО «РЖД», не понимает самой сути транспортной отрасли, одной из характеристик которой является длительный срок окупаемости инфраструктурных вложений».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Модернизация

Забота о людях сократит расходы

Оптимизация условий труда снизит класс опасности рабочего места

Татьяна Лаптева,
экономист
Волгоградской
дистанции СЦБ



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ВНЕШНЯКОВ

Электромеханики Волгоградской дистанции СЦБ годами работают в условиях, не вполне отвечающих нормам и требованиям охраны труда. 30 человек вынуждены ютиться в тесном чужом здании, которое принадлежит Приволжской дирекции связи. Своего у дистанции нет.

Помещение оборудовано физически и морально устаревшей вентиляцией, а ведь ремонтники при пайке имеют дело со свинцом, работают с горюче-смазочными материалами. В результате предельно допустимая концентрация вредных веществ в воздухе превышает норму.

Кроме того, чтобы заменить вышедшее из строя оборудование, им приходится преодолевать большие расстояния. Новая аппаратура хранится на трёх складах, удалённых друг от друга на десятки километров. Электромеханики теряют около 20% рабочего времени на объезд этих складов.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

Из-за того, что обслуживание и ремонт приборов организованы не лучшим образом, дистанция несёт серьёзные эксплуатационные расходы.

Приборы часто выходят из строя, не выработав положенный срок. Причина некачественной работы оборудования заключается в том, что мы не можем полностью протестировать его при поступлении с завода. Часто заводы-изготовители поставляют нам малонадёжную аппаратуру. Около 30% продукции проверяет стороннее ОАО «Волго-транстелеком». Его работу вынуждена опла-

чивать Дирекция инфраструктуры. Остальное количество не контролируется, так как проверять аппаратуру нигде. К этим потерям добавляются расходы на обеспечение работников молоком, дополнительными отпусками и доплатами за вредность.

Всего этого можно было бы избежать, если бы Волгоградская дистанция СЦБ имела своё здание с оснащёнными рабочими местами. Поэтому инициативная группа нашей дистанции обратила внимание на просторное двухэтажное здание с дополнительным подземным этажом и

Практика

Хватит готовить самоучек

Производители техники должны обеспечивать эксплуатантов технологической документацией

Валерий Запасов,
начальник
Нижегородской
дорожной
технической
школы



ФОТО: ЛЮБИЛА АНОХИНА

Нижегородская дорожная техническая школа планирует приобрести тренажёры для обучения локомотивных бригад. Они имитируют работу на новом электровозе переменного тока ЭП1М.

Чтобы повысить качество обучения машинистов, школа внедряет новые технологии и методики преподавания. Но, полагаю, такой подход может и потерять смысл, если уровень подготовки машинистов на сети будет неравномерен.

Качество обучения требует единого стандарта, и это вполне сочетается с разумной экономией средств. Корпоративным центром развития персонала разработана единая система управления и контроля знаний (СVC). Школа располагает полной техниче-



ФОТО: МАРИЯ КОШКИНА

ской электронной библиотекой, доступной в Интранете. И если СVC в Сети появится, если она будет внедрена, то любой преподаватель и специалист сможет из базы данных извлечь необходимую информацию независимо от местонахождения учебного заведения. Единые требования стандарта станут обязательными при приёме квалификационных экзаменов.

Укрепления материально-технической базы дортехшкол с одновременным повышением качества обучения можно достичь модернизацией тренажёров, а не постоянной экстенсивной заменой устаревших. Давайте сравним: тренажёр уже устаревшего локомотива ЧС4^Т стоит свыше 1 млн руб., электровоза ЭП1М – свыше 4 млн руб. Он поступит в

дортехшколу в конце нынешнего года. В отраслевом ПКБ создан и опытный тренажёр ЭП1М стоимостью свыше 15 млн руб. Здесь уже есть вопросы к производителям локомотивов. Считаю, что необходимо обязать их поставлять в дортехшколы комплекты к каждой модификации серии с полным технологическим сопровождением и программным обеспечением. Тогда машинисту после технической школы не придётся доучиваться и практиковаться на рабочем месте.

Сейчас на базе нашей дортехшколы имеется старый оригинал электровоза ЧС4^Т. На нём машинисты изучают контакторно-релейную схему до таких тонкостей, что могут устранить любой её отказ. Но, возвратившись в депо, машинисты сталкиваются уже с модифицированной схемой. Сразу её не выучить, а на маршруте и разбираться некогда. Руководители депо тоже жалуются на запоздалое технологическое сопровождение модифицированных схем.

Считаю, что надо прекратить практику создания из машиниста «бортинженера-самоучки», тогда на маршруте он будет заниматься только своей прямой обязанностью – вести локомотив.

Реформирование

Большое начинается с малого

Чтобы соответствовать занимаемой должности, необходимо самосовершенствоваться

Мне бы хотелось обратить внимание на проблемы, которые возникли при внедрении участкового метода текущего содержания пути. Колею теперь обслуживают три бригады. Первая занимается проверкой состояния пути. Вторая устраняет неисправности, выявленные первой бригадой. Задача третьей – выполнить неотложные работы. Если их нет, она помогает второй бригаде. Выполнили все задания – получили к своим окладам ещё и премию. Если какая-то из бригад оказалась не на должном уровне, то премии не получит весь участок. На мой взгляд, это правильно, что бригады несут коллективную ответственность за общий результат работы. Это усиливает исполнительность, ответственность.

Но раз мы решили взять столь высокую планку отношения к делу, то надо подумать и о том, чтобы этим требованиям соответствовала квалификация дорожных мастеров и начальников участков. Увы, её не всегда можно считать достаточной для работы в таких условиях. Да и характер её сложный. Бригады ведь не просто так кувалдой или молотком машут. Иногда размер неисправности несколько миллиметров – блока и та больше. Обнаружить сложно, а тем более грамотно устранить.

Когда я начинал свой трудовой путь, меня окружали люди, которые имели образова-



ФОТО: МАРИЯ ГОРБАТОВА

ние 2–3 класса. Но они были выдающимися практиками, советами которых я много раз пользовался.

Однако сейчас мало быть практиком, надо постоянно пополнять теоретические знания. Этого требует всё возрастающая сложность нашей профессии. Да, на предприятиях проводится техническая учёба. Но руководители среднего звена должны хотя бы раз в квартал проходить ещё и повышение квалификации в системе более высокого уровня, например в техникумах или вузах. Такая учеба – хороший стимул

для самосовершенствования, что тоже является необходимым условием для того, чтобы человек соответствовал занимаемой должности.

На первый взгляд, всё это мелочи. Но ведь всё большее, как известно, начинается с малого. Путевое хозяйство продолжает реформироваться.

В прошлом году в ведение Дирекции путевых машин (ДПМ) переданы снегоуборочные машины. Базируются они, как и прежде, у нас, но находятся на балансе путевой машинной станции.

В их штате теперь и бригады, обслуживающие эти машины. А как они их отремонтировали, мы узнаем, когда проведём пробные поездки. Эти меры позволят централизовать управление машинным парком. И это хорошо. В ДПМ и более значительные ремонтные мощности, и запчастей больше, есть и тёплые ремонтные мастерские.

Скоро появится дистанция искусственных сооружений. Такая жёсткая специализация нацелена на то, чтобы более оперативно и результативно выполнять работы на искусственных сооружениях.

Иногда мне приходится слышать, что раньше дорожному мастеру работать было проще. Ведь он занимался только одной станцией. А сейчас их у него несколько. Действительно, стало сложнее, фронт работ увеличился. Но ведь и интереснее. Увеличились возможности для творческого подхода.

На мой взгляд, реформы будят в человеке творческую энергию и открывают перспективу для профессионального и интеллектуального роста. Да, где-то они буксуют. Новое не всегда сразу приживается. Однако фундамент для этого заложен хороший.

ГЕННАДИЙ МЕДВЕДЕВ,
бригадир по техническому надзору
дистанции пути МЖД

ВОПРОС ДНЯ?

Какие из должностных инструкций сегодня требуют, на ваш взгляд, корректировки?

Андрей Баранов, старший электромеханик блочно-маршрутной релейной централизации станции Шимановская:

– По моему мнению, министерские (отраслевые) инструкции, по которым мы сегодня работаем, несколько размыты. В отличие от дорожных инструкций в них почти нет конкретики. Поэтому руководителям среднего звена, а также рядовым работникам, не имеющим высшего образования, по ним порой сложно работать.

Также считаю необходимым изменить технологию обслуживания устройств СЦБ в связи с появлением и внедрением на предприятиях новых устройств. Причём нужно не только изъять устаревшие положения, но и дополнить технологию новыми. К примеру, дописать инструкцию по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техобслуживанию и ремонту устройств СЦБ.

Дмитрий Алексеев, заместитель начальника дистанции пути Иркутск-Сортировочный по кадрам и социальным вопросам:

– Общеизвестно, что корпоративные указующие документы пишутся, образно говоря, кровью. Я не могу назвать хотя бы один из них, который бы осложнял лично мне, как руководителю, производственную жизнь. Наоборот, все они позволяют упрощать, в смысле правовой безукоризненности, и регламентировать рабочий ритм нашей дистанции. Один из последних документов, который помог нам упорядочить процесс массового трудоустройства, – приказ начальника дороги № 276-Н «Об объёме полномочий руководителя по приёму, увольнению и перемещению и привлечению к дисциплинарной ответственности работников ВСЖД».

Ольга Тимошенко, дежурный по станции Бузанский:

– Я работаю в службе движения 37 лет. Могу сравнить «век нынешний и век минувший». Сейчас должностных инструкций стало гораздо больше. И парадокс вот в чём: директив-то было меньше, а ответственности у работников – больше.

В настоящее время при приёме-передаче смены дежурный по станции должен сделать отметки в десятке журналов: настольном, журнале диспетчерских распоряжений, журнале охраны труда, СЦБ, «Закрепление вагонов и составов», «Учёт брошенных поездов» и т. д. Если работать строго по инструкциям, выполняя всё, что они предписывают, то это займёт много времени и скажется на темпе работы движенцев, особенно на крупных станциях, где важна оперативность.

В работе мы руководствуемся Правилами технической эксплуатации, а также инструкциями по движению и маневровой работе и по сигнализации на железнодорожном транспорте. Уверена, если хорошо их знаешь и действуйшь в соответствии с ними, браков в работе не случится.

Олег Тюник, мастер пути Лискинской дистанции пути:

– Должностные инструкции руководителей младшего звена нашей дистанции вроде бы все продуманы, сформулированы чётко, без двояких толкований. Утверждены руководителем подразделений. Но мне и моим коллегам не понятен смысл двойного дублирования ПУ-74 (журнал ежедневного учёта и планирования работы). Мастер, заполнив этот журнал вручную, передаёт те же данные технику, который «набивает» их в компьютер. Но ведь XXI век на улице, а введение компьютерной программы почему-то не отменило бумажный носитель. И это дублирование не что иное, как непроизводительная трата времени. То же самое и с ПУ-2 (рельсовой книгой): она и ведётся путевым мастером «вручную», и дублируется техником на компьютере. Мне кажется, бумажный носитель нужно уже забыть.

Денис Смирнов, и.о. дорожного мастера дистанции пути Горький-Московский:

– Могу сказать, что прежние инструкции, по которым мы работали лет пять назад, были составлены не совсем корректно и требовали пересмотра. Писались они ещё в 90-е, а с тех пор в работе многое изменилось: от чего-то ушли, что-то добавилось. Хорошо это знаю, потому что одно время сам вплотную занимался инструкциями монтеров пути из-за частых проверок на моём участке.

Должностная инструкция, которой руководствуюсь сегодня, утверждена 8 января 2008 года. В ней нет ничего лишнего. Всё по делу. Там, правда, есть инструкции по бесстыковому пути, которого на моём конкретном рабочем отделении нет, но, если переведут на такой, в инструкции как раз всё грамотно прописано.

Александра Ермакова, дежурный помощник начальника вокзала станции Спасск-Дальний:

– Инструкций, которые регламентируют мою деятельность, а также предписывают пассажирам те или иные правила поведения, достаточно много. Но мысли чтобы сократить в них у меня никогда не возникало. Считаю, что все они написаны не напрасно. Приступив к работе дежурного помощника начальника вокзала, я ознакомилась с большим количеством разнообразных схем поведения при пожаре, угрозе теракта, обнаружении бесхозных вещей. Вообще в существующих у нас инструкциях упор идёт на антитеррор и пожарную безопасность.

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



ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»

РЕКЛАМА

ФЕЛЬЕТОН

Блуждающий диван



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

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧИТАТЕЛЬ, ЧТО ЧЕЛОВЕЧЕСТВО ДОЛЖНО ОТМЕТИТЬ ОГРОМНОЕ СОБЫТИЕ В СВОЕЙ ЖИЗНИ? БЬЮСЬ ОБ ЗАКЛАД: НЕ ЗНАЕТЕ. СЕЙЧАС, ПОКА ВЫ ЗА ЗАВТРАКОМ РЕШАЕТЕ СЛОЖНУЮ ИНЖЕНЕРНУЮ ЗАДАЧУ – С КАКОГО КОНЦА РАЗБИТЬ СКОРУПУ ВАРЁНОГО ЯЙЦА, – Я ОБ ЭТОМ РАССКАЖУ...

Вот что написал один неизвестный автор почти 200 лет назад: «Наиболее удивительная машина, которая когда-либо была изобретена, представляет собой паровую повозку, устроенную таким образом, что она свободно и без посторонней помощи мчится галопом по кругу со скоростью 15–20 миль в час. Она весит 8 тонн и на ближайших скачках в Нью-Маркете будет состязаться в беге с тремя лошадьми в течение 24 часов».

Вы поняли? Великое техническое изобретение было создано гением человека ещё два века назад – железная дорога. Потому что пришла пора! Ну, больше невозможно было ходить пешком по городам и весям или трястись на лошадях и ослах, которых ещё надо было каждый день кормить и поить. А в дождь и снег? А чехоманы и прочее еле движимое имущество – шкафы, рундуки, лавки?

Зато теперь – к р-р-расота! Сдал багаж в багаж – и сиди, пей чай с антрекотами в вагоне-ресторане. Потому что колёса по бесстыковому пути не стучат, локомотив могуч, вагоны сплошь обтекаемые, а за окном – родная страна. Вот, научно говоря, мотивация предлагаемых пассажирам вполне романтических дальних путешествий по железной дороге.

Правда, есть одно обстоятельство: тяжёлые вещи не принимают в багаж. К чему это я? А к тому, что пассажирам бывает нужен переезд. Когда человек меняет место жительства, унося с собой всё добро – шкафы, стулья, ходики, кошку... Вот берёшь у дороги большой-большой ящик по имени контейнер, складываешь туда шкафы, стулья, ходики, кошку... Впрочем, кошку в кон-

тейнер не берут, она остаётся на старом месте. И ты – уже на новом месте – сидишь на шпалах, ждёшь этот контейнер.

Примерно такая история и случилась с Владимиром Шестовцом. Он нам пишет: «Отработав 30 лет в Нерюнгри, в Якутии, мы решили переехать в тёплые края – в Железнодорожск Курской области. И 26 августа отправили контейнер № 519420930 со станции Беркамит к месту назначения со сроком доставки 25 сентября. Но сегодня (в день отправки письма. – Ред.) 12 октября, контейнера всё нет, а в нём все тёплые вещи! Вся семья простыла и болеет гриппом. Мебель вынуждены заказывать новую, но надо ждать, пока завод её изготовит, кухонную утварь купили от ножа до кастрюли. Хотя всё есть в контейнере... Сейчас мы узнали на станции Михайловский Рудник, что наш контейнер в Свердловске и когда прибудет, неизвестно. Помогите наказать виновных и возместить моральный ущерб!»

Так вышло, что и я лет 30 назад в Нерюнгри был. Скажу по секрету: экстремальное место, где даже комары не водятся, а лёгкая царапина не жазивает месяц. Знающие люди говорят, что здесь проходит разлом земной коры, оттого и все вредности. Зато из земли торчат горы коксующегося угля высшего качества: черпай экскаватором – и за границу. Выгода государству! Однако дурное обращение с гражданами – государству убыток. Кто его причинил и, стало быть, должен расплатиться за халтурную работу?

Любопытная новость: ответственные работники железной дороги поведали пострадавшему о трагической ситуации с контейнерами: их всё меньше – кончается срок службы. А оставшиеся на службе нужно накапливать, пока не наберутся «до комплекта на вагон». А если ещё годик-другой до комплекта не наберётся – чем перевозчик будет расплачиваться с Шестовцом? И за чей, любопытно, персональный счёт?

Благодарность

Кулинарных дел мастера

Коллектив столовой депо Иркутск радует посетителей отменной кухней

Все мы смеёмся над булгаковскими строками о «столовых нормального питания граждан», где людей травлили испорченными продуктами, а ведь это остаётся проблемой и нашего общества.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЬКОВИЧ

Приятно видеть приветливые миловидные лица служащих. Можно отдохнуть в уютном интерьере зала под тихую музыку.

В связи с этим хочется выразить благодарность работникам этого, как сейчас говорят, цеха питания – заведующей В.А.Никоновой, зав. производством Н.Г.Мышко, служащим Н.А.Черненко, Т.Н.Соболевой, А.А.Новиковой, Г.А.Беспаловой, О.Ю.Говиной, С.И.Самедовой, Н.И.Нефёдовой, Т.В.Серебrenниковой за их добросовестный труд, низко поклониться им в знак признательности за кулинарное творчество и профессиональную неутомность.

С уважением, обычный посетитель столовой № 23
Жанна Яковлева
Иркутск

Разъяснение

По высшему классу

Агентам по передаче грузов на станции Марцево установлен максимально возможный разряд оплаты труда

– Мы работаем с таможенными вагонами на станции Марцево Ростовской области. Из-за присвоения им таможенного класса у нас зарплата стала ниже. Хотелось бы узнать, почему сложилась такая ситуация и будет ли происходить увеличение заработной платы?

Николай Петров
(фамилия изменена)
Таганрог

– На станции первого класса Марцево Северо-Кавказской дирекции управления движением приём и передача грузов от иностранных железных дорог производится, как на пограничной железнодорожной станции агентами по передаче грузов.

Согласно распоряжению от 18 июля 2006 года № 1505р «Об утверждении квалификационных характеристик и разрядов оплаты труда должностей руководителей, специалистов и служащих ОАО «РЖД» агентам по передаче грузов на станции Марцево установлен максимально возможный 7-й разряд, а старшему агенту – 8-й разряд оплаты труда.

О понижении в данном случае говорить не приходится: среднемесячная заработная



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИН

плата агента, например, в июне этого года здесь составила 21960 руб., а в том же периоде 2010-го равнялась 19814 руб., то есть рост превышает 10%.

Повышение заработной платы на величину, рассчитываемую исходя из индекса потребительских цен на товары и услуги, – то есть индексация производится в сроки, предусмотренные Коллективным

ПРИЁМ И ПЕРЕДАЧА ГРУЗОВ ТРЕБУЮТ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ

договором ОАО «РЖД». В 2011 году в компании индексация проводилась: с 1 февраля – на 2,4%, с 1 мая – на 3,8%, с 1 августа – на 1,8%.

Виктор Исаев, заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги по кадрам и социальным вопросам

Помощь

Спасибо за Данилку

Деньги на лечение ребёнка собирали всем миром

Статья стала победителем конкурса публикаций в дорожных газетах за сентябрь в номинации «Лучший очерк»

Сын помощника машиниста эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская дирекции тяги трёхлетний Даниил Рукин поехал на лечение в протонный центр в Цюрихе. Деньги для него собирали всем миром. Активное участие в этом приняли железнодорожники Северо-Кавказской магистрали.

– Спасибо всем, кто не остался безучастным к судьбе моего сына. Даниил вместе с мамой улетел в Швейцарию, где сейчас лечится. Я каждый день созваниваюсь с ними, слава Богу, всё проходит успешно, – сказал нам в телефонном разговоре отец Даниила, Сергей Рукин. – Сердечная благодарность всем, кто помог нашему ребёнку.

Летом 2010 года двухлетнему Даниилу Рукину из города Тимашевска врачи поставили страшный диагноз – злокачественная опухоль головного мозга. С тех пор родители всеми силами борются за его жизнь.

Данилка перенёс сложнейшие операции в Краснодарском краевом диагностическом центре и НИИ нейрохирургии имени Бурденко (Москва). Принял одиннадцать процедур химиотерапии. На последней, которая проходила в апреле, мальчик получил ожоги второй степени. После этого ведущие онкологи Москвы решили прервать эти процедуры. Специалисты Федерального научно-клинического центра детской гематологии, онкологии и иммунологии вынесли заключение: «В связи с возрастом пациента лучевая терапия на протонном ускорителе является лучшим вариантом и минимизирует последствия облучения. Документы пациента направляются в протонный центр в Цюрихе».

В заказе на лечение, который пришёл в адрес Даниила Рукина из-за границы, значилась сумма расходов за медицинские услуги – 250–300 тыс. швейцарских франков (около 10 млн руб.).

Родителям мальчика – Сергею и Людмиле – надо было за полтора месяца перечислить эти деньги в лечебное учреждение Цюриха. Они понимали: если лечение не будет оплачено, все предыдущие шаги по спасению мальчика могут оказаться напрасными. Собрать же эту огромную сумму можно было лишь за счёт помощи неравнодушных людей.

Отец ребёнка – помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская Сергей Рукин – обратился за помощью в администрацию и профком своего предприятия. Начальник депо Александр Андреев, заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Александр Картунов, председатель профкома Сергей Дятлов и все депоовчане не остались равнодушными к судьбе мальчика. Александр Картунов помог разместить просьбу Сергея Рукина в местных СМИ. Сюжет про Даниила показали по местному телевидению, о нём написали в газете «Этаж новостей» (Тимашевск). Информация о потребности помощи ребёнку полетела из Тимашевска во все локомотивные эксплуатационные депо Дирекции тяги Северо-Кавказской дороги. О беде с Даниилом Рукиным рассказали в корпоративной сети Интранет, на сайте дорпрофжела, в газете «Звезда».

– Большое спасибо хочется сказать и специалисту по управлению персоналом Дирекции тяги, председателю первичной профсоюзной организации аппарата Дирек-



ФОТО: АНЖИЛ ИСАЕВ

Просьба спасти мальчика вызвала огромный отклик среди железнодорожников

ции тяги Виктории Кубанцевой за то, что она стала инициатором сбора денег для лечения моего сына, рассказала о нашей ситуации руководству дороги, профсоюзным лидерам. И сейчас Виктория Олеговна постоянно находится со мной на телефонной связи, интересуется здоровьем мальчика, – говорит Сергей Рукин.

Железнодорожники писали заявления с просьбой удержать из их заработной платы средства на лечение мальчика – кто сколько мог. Так, аппарат Дирекции тяги СКЖД собрал для Даниила около 35 тыс. руб. Во время проведения в июне семинара-совещания председателей первичных профсоюзных организаций дор-

На отдел кадров Дирекции тяги обрушился шквал

телефонных звонков тех, кто хотел материально помочь

дорпрофжела на СКЖД участники собрали наличными более 80 тыс. руб. Люди лично приносили деньги в Дирекцию тяги для лечения малыша. Благодаря пожертвованиям работников дороги поступило около миллиона рублей. Кроме того, решением комиссии ОАО «РЖД» по оказанию материальной помощи ребёнку было выделено 300 тыс. руб.

Просьба спасти мальчика вызвала огромный резонанс среди железнодорожников.

– Мы не ожидали, что у нас столько добрых людей. На отдел кадров Дирекции тяги обрушился шквал телефонных звонков тех, кто хотел материально помочь ребёнку. Постоянно поступали вопросы по электронной почте: куда перечислять деньги? – рассказывает Виктория Кубанцева. – Серьёзное участие в судьбе Да-

ниила Рукина приняли начальник Северо-Кавказской железной дороги Владимир Голоскоков, его заместитель Виктор Исаев, председатель дорпрофжела на СКЖД Михаил Пружина, руководитель Ростовского регионального отделения дорпрофжела на СКЖД Владимир Понимаш, его заместитель Маргарита Королева и многие другие.

1 июня во время телемарафона, который проводили в рамках Краснодарской краевой благотворительной программы «Цветик-семицветик. Вместе поможем детям», для Даниила Рукина собрали на операцию 3 млн руб. Но денег всё равно не хватало. И тогда заместитель начальника дороги по Краснодарскому региону Шихвали Токаев лично обратился в телерадиокомпанию «Новое Телевидение Кубани». Благодаря благо-

творительной программе телевидения семье Рукиных перечислили ещё 2 млн руб.

Сейчас в Цюрихе, в протонном центре, каждый день, кроме выходных, Даниил проходит лучевую терапию. И все работники Северо-Кавказской дороги желают ему скорейшего выздоровления. Мы за тебя держим кулачки, малыш! Поправляйся!

Елена Трифилюк, корреспондент газеты «Звезда»

Р.С. Как сообщил отец Данилушки, лечение сына в настоящий момент проходит без осложнений. «На 2 ноября уже взяты билеты на самолёт из Цюриха. И я с нетерпением жду возвращения своей семьи домой», – сказал Сергей Рукин.

Обратная связь

Бланки подкачали

Пособия задержали из-за нового порядка их получения

– Я многодетная мать, работница вагонного депо Горьковской дороги. Нахожусь в декретном отпуске в связи с рождением ребёнка. А обращаюсь к вам, потому что возникли проблемы с выплатой детских пособий до полутора лет. Последний раз получила пособие в июле, и вот уже три месяца почему-то не выплачивают. У нас в посёлке я не одна такая, люди по несколько месяцев не могут получить ни пособия, ни больничные. Кто-то же должен ответить за это или хотя бы разъяснить, почему такое происходит?

Светлана Макеева
(фамилия изменена)
Лянгазово

– Приказом Минздравсоцразвития РФ от 26 апреля 2011 года № 347 н «Об утверждении формы бланка больничного листа нетрудоспособности» с 1 июля 2011 года введена в действие новая форма бланка листа нетрудоспособности.

Вместе с тем в соответствии с постановлением Правительства РФ от 21 апреля 2011 года № 294 в двух субъектах РФ – Нижегородской области и Республике Карачаево-Черкесия – стартовал пилотный проект со

сроком проведения с 1 июля по 31 декабря 2011 года.

Суть проекта в том, что пособие по временной нетрудоспособности за первые три дня назначается и выплачивается работодателем за счёт собственных средств, а за остальной период начиная с четвёртого дня – территориальным органом Фонда социального страхования напрямую работнику. Пособие по уходу за ребёнком перечисляется фондом непосредственно работнику.

Введение такого порядка выплаты пособий повлекло за собой необходимость оформления новых форм бланков и дополнительных документов. Методика их оформления и обработки на первоначальном этапе была не отработана на практике, что, к сожалению, привело к задержке в назначении пособий по страховым случаям, наступившим после 1 июля 2011 года.

По данным Горьковской железной дороги, на 14 октября практически все организационные моменты урегулированы и пособия гражданам выплачиваются.

Олег Шунатов, заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Финансы

Брокеры вступают в права

Профессиональные посредники между страховщиком и клиентом

могут пригодиться как крупным компаниям, в том числе железнодорожным, так и гражданам

Юрий Поляков,
исполнительный
директор страхового
брокера «Капитал»



ФОТО: ИВАН ТЮРЧЕНКО

Одним из самых быстроразвивающихся и в то же время малоизвестных направлений отечественной страховой отрасли является брокерское. Чем брокеры отличаются от обычных страховых компаний и какова их роль в защите юридических и физических лиц?

– Юрий Александрович, страховой брокер – это кто?
– Он является квалифицированным посредником при совершении сделок между страховыми компаниями и клиентами, беря при этом значительную часть забот обеих сторон на себя. Но страховой брокер действует в интересах именно клиента: он знает все продукты на рынке и не пытается продать конкретную услугу определённой компании, а рассказывает обо всех подводных камнях в условиях договоров и из имеющихся у разных страховщиков похожих программ предлагает наилучший вариант.

По большому счёту брокер – единственный участник процесса, ориентированный на развитие осознанной потребности в страховых услугах. В России пока не сложилась культура использования этого института, и в первую очередь потому, что у нас на страховом рынке из международных игроков действуют всего несколько компаний. А вот в Германии, Франции, Великобритании при посредничестве брокеров заключается до 70% всех договоров страхования, в США и того больше – до 85%. При этом 100 крупнейших страховщиков заключают при их участии более половины всех соглашений.

Во всём мире люди и компании страхуются через брокеров, и мы в стране тоже к этому придём рано или поздно.
– То есть услугами брокера могут пользоваться и граждане, и организации?
– Для нас нет разницы, кто наш клиент – юридическое лицо или физическое, необходимо помочь крупному предприятию определиться с продуктом по защите инфраструктуры или подобрать гражданину страховщика по программе обязательного медицинского страхования, ведь как раз с этого года не работодатель, а самостоятельно человек выбирает и компанию, и медучреждение в рамках ОМС. Другое дело, что потребности бизнеса в услугах брокера гораздо выше.
Во-первых, потому что объём рисков, которые необходимо предусмотреть, не-



ФОТО: PHOTONISK.RU

измеримо больше. Во-вторых, компаниям немаловажен тот факт, что они могут оптимизировать затраты на сопровождение процесса получения страховых услуг. Опираясь на свой опыт работы с различными предприятиями, мы, как посредники, оказываем консультационные услуги, имеем возможность на более профессиональном уровне анализировать возможные риски заказчика и давать рекомендации по их минимизации, а также анализировать предложения страховых компаний и сравнивать предлагаемые ими условия.

Очень важная часть работы брокера связана с организацией тендеров. Мы уже не первый год по заказам наших клиентов проводим конкурсные процедуры по отбору страховщиков.
Таким образом, компании и организации могут сэкономить как минимум несколько человеко-недель времени на тендерах, несколько человеко-месяцев на администрировании.
– Услуги брокера начинаются с подбора страховщика для клиента и заканчиваются с заключением их договора?
– Мы охватываем не только все стадии заключения договора – определение и оценку рисков, формулирование требований к оптимальному страховому покрытию, подготовку и формирование программы страхования, выбор надёжной компании, – но и ведём дальнейшее сопровождение договоров, в том числе при наступлении

страхового события, участвуем в урегулировании убытков.
В настоящее время мы активно работаем с предприятиями железнодорожной отрасли, у нас уже заключены договоры с дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», и количество их постоянно растёт. Нас в отрасли уже знают и доверяют нам.
– Сколько времени обычно проходит от момента обращения к вам клиента до заключения договора страхования?

вместно с независимыми экспертами, оказывающими подобные услуги.
Третий шаг – разработка индивидуальной программы страховой защиты для конкретного предприятия. Она представляет собой документ, который включает описание страхового покрытия по наиболее актуальным рискам клиента и расчёт стоимости. Программа утверждается на совете директоров и является для предприятия основным документом при организации страховой защиты.

Брокер действует в интересах клиента: он знает все продукты на рынке, рассказывает о подводных камнях и из имеющихся программ предлагает лучший вариант

– Это всегда индивидуально, зависит от многих факторов: масштаба деятельности организации, желания получить одновременно полный пакет страховых программ или остановиться только на одном аспекте и т.д.
Но в любом случае наша работа по подготовке заключения договора проходит три этапа.
Первый – предстраховая экспертиза объектов предприятия, то есть проведение экономических обследований, актуарных расчётов, моделирование рисков и ретроспективный анализ.
Далее – сюрвей, то есть предстраховая экспертиза рисков. Она проводится со-

– Вы сказали, что брокер может проводить тендеры для корпоративных клиентов по отбору страховых компаний. Как в этом случае выглядит конкурсная процедура?
– Вместе с клиентом мы помогаем сформулировать условия и требования к страховым компаниям, размещаем информацию о тендере, собираем заявки от страховщиков, проводим анализ их предложений. Затем вместе с клиентом определяем наилучшее предложение, формируем конкурсную документацию, проводим торги или запрос котировок.
Наша компания проводит конкурсные процедуры как в виде торгов, так и в виде

Закон

Мошенники с большой дороги

Депутаты Госдумы предлагают ужесточить меру наказания инициаторам умышленных ДТП

Депутаты Госдумы предлагают ужесточить меру наказания инициаторам умышленных дорожных аварий.

Действия автомобильных нарушителей предлагают классифицировать по статье УК «Мошенничество». Депутаты Алексей Островский, Ярослав Нилов и Сергей Иванов разработали поправки к Уголовному кодексу и направили их в Верховный суд и в правительство на рецензию. Народные избранники считают, что «подставу» на дороге с целью выманить у доверчивого водителя деньги нужно карать тюремным сроком на семь лет.
Директор Агентства страхования ответственности СК «Макс» Дмитрий Фесков уверен, что доказать факт умышленного ДТП – задача не из лёгких. «Принятый закон ОСАГО данную проблему решил отчасти. Сейчас все выплаты компенсаций проводятся через страховую компанию, а не на месте аварии. Но люди всё же поддаются уговорам, угрозам и идут на поводу у мошенников», – отмечает Фесков. Эксперт заметил, что дорожные мошенники не сидят на месте и постоянно придумывают новые формы обмана. «Распространены такие виды «подстав»: человеку за рулём бросают что-то



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

в левое или правое крыло. Когда машина останавливается, подтирают покрытие каждойкой и требуют «решить вопрос» на месте. Самый верный способ себя обезопасить – не поддаваться на провокацию.
Заместитель начальника департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД Владимир Кузин отметил, что в таких случаях нужно действовать в установленных законодательством рамках – позвонить в дорожную инспекцию, вызвать представителей страховой компании. «Ситуация с умышленными ДТП не так критична, чтобы вносить поправки в закон. У нас нет данных, что случаи дорожных «подстав» участились, как было

Мошенникам на дорогах поставят уголовный заслон
года три назад. Мне кажется, это нововведение – спонтанное предложение, не основанное на каких-то фактических данных. Был пик борьбы с «барсеточниками», теперь вот с умышленными ДТП», – отметил Кузин.
Кроме того, в ведомстве подчеркнули, что доказать факт умышленной дорожной аварии действительно практически невозможно. «Если ДТП со смертельным исходом – ответственность уголовная, если ущерб незначительный – административная. Зачем вводить новые нормы – непонятно», – добавил Кузин.
АЛЛА ПАНАСЕНКО

Барьеры

Предъявите телефон

Помимо документов, на границе будут проверять мобильники, плееры и ноутбуки

Торговое соглашение по борьбе с контрафактом (АСТА) подписали США, Австралия, Канада, Япония, Марокко, Новая Зеландия, Сингапур и Южная Корея. При въезде на территорию этих стран таможенники получат право проверять содержимое файлов на электронных носителях, которые вы взяли в поездку.

Условия заключения соглашения обсуждались более трёх лет в закрытом порядке и строгой секретности. Единственные, кто принимал участие в создании документа, но не подписал его, – Евросоюз, Мексика и Швейцария. Однако они обещали вскоре это исправить. Соглашение, как декларируют его разработчики, направлено на борьбу с воровством интеллектуальной собственности в Интернете, на рынках программных и цифровых продуктов, особенно в странах с высоким уровнем пиратства, к числу которых относится и Россия.
В документе прописан порядок изъятия материалов, производство которых нарушает авторские права: работники таможни на границах подписавших договор государств получат право проверять содержимое портативных цифровых устройств для поиска пи-



ФОТО: PHOTONISK.RU

ратских аудио- и видеофайлов, программного обеспечения.
Правда, после того как на стадии подготовки документа произошла утечка некоторых его позиций и стало ясно, что они граничат с нарушением прав человека, а это, естественно, вызвало волну возмущения в разных странах, разработчики умерили пыл в борьбе с пиратством. В итоге появился отдельный пункт о защите частной жизни: нельзя заставить пассажира раскрыть информацию, которая противоречит его праву на неприкосновенность, а также конфиденциальную информацию (ранее предполагалось, что при малейшем подозрении в нечистоплотности человек должен сообщать тамо-

Таможне предлагают на глаз отличать пиратский контент от легального
женникам все пароли для своих девайсов – без следствия и адвоката), были исключены из понятия «контрафакт» файлы некоммерческого характера, находящиеся в личном пользовании, то есть текстовый контент и фотографии.
Однако демократичнее документ так и не стал. Кроме проверки на границах, в нём прописано, что провайдеры обязаны по первому требованию правообладателей удалять нелегальный контент, предоставлять всю личную информацию о нарушителях, а также отключать от сети Интернет любите-

лей опции «скачать бесплатно» после трёх предупреждений. Будет разрешён обыск на частных территориях с целью поиска контрафакта. Причём для всех этих операций не требуются судебные предписания и вообще доказательства факта пиратства.
Возможно, под давлением правозащитников и общественности требования приобретут более цивилизованный вид в процессе ратификации соглашения в каждой из стран – участниц АСТА (после чего соглашение и вступит в силу).
Россия не является стороной соглашения, так что хотя бы на выезде нашим согражданам проверки мобильных и прочих девайсов не грозят.
Впрочем, как считает председатель Клуба защиты прав туриста Дмитрий Давыденко, тотальных проверок не будет и с «той стороны». «Я думаю, озвученная мера носит декларативный характер. Скажем, прилетели в аэропорт 300 человек, для их осмотра нужно привлечь дополнительный персонал и специальное оборудование. Сразу же возникнут очереди. А в крупных аэропортах за час прибывают до десятка рейсов. Поэтому если и будут проверять, то выборочно».
НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

стра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5,
в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске,
Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону,
Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле

1. Государь. 5. Фантик. 10. Анабиоз. 11. Обмолот. 12. Аутсайдер. 13. Топор. 14. Кремень. 16. Костюм. 19. Аэлита. 21. Разгром. 25. Кусто. 26. Многочлен. 28. Дырокол. 29. Наговор. 30. Рыбина. 31. Авангард.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Гранат. 2. Стартер. 3. Длина. 4. Резидент. 6. Армстронг. 7. Телепат. 8. Кутерьма. 9. Кобра. 15. Матроскин. 17. Каскадёр. 18. Задорнов. 20. Лесоруб. 22. Отливка. 23. Омуть. 24. Снаряд. 27. Орган.