

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 позволяют обыскивать электронные носители иностранцев в поисках пиратского контента

31 октября 2011 года [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)  
понедельник [www.gudok.info](http://www.gudok.info)  
№ 198 (24918) E-MAIL: [GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)



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

## | От РЕДАКЦИИ

### Практика доказывает

Как уже сообщалось, на рассмотрении находится проект правительственного решения о привлечении компанией «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 ограничителем в виде ценового коридора.

Сайт [www.rzd-partner.ru](http://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 прейскурантные 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 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 предложил 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 треки 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, отвечающих современным требованиям.

– А как уменьшить энергомощность 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.

Как сообщили «Гудку» в ФПК, об открытии продаж билетов пассажиры будут своевременно проинформированы. При этом

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 датой отправления после 3 декабря, которые будут курсировать в сообщении с Украиной, а также следовать транзитом через её территорию, в том числе международные.

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

транзитом через её территорию следуют 63 поезда. Благодаря активному сотрудничеству с ОАО «РЖД» удалось сократить количество поездов, которые будут прибывать на конечные станции с опозданием. Так, по графику будет следовать 21 поезд. Однако для 42 поездов возможность введения их в график отсутствует.

По словам заместителя начальника Главного управления перевозок «Укрзализныци» Евгения Кучеренко, в тех условиях, в которых оказалась железнодорожная администрация (необходимость срочной корректировки графика движения поездов. – Ред.), было сделано всё максимально возможное для минимизации ущерба. «Практически все поезда, которые будут ходить по скорректированному графику, согласованы с РЖД и Белорусской железной дорогой. С 3 декабря ситуация полностью нормализуется», – добавил он.

Марьяна Балашкина  
Денис Виксне

## Аукцион

# Выкуп без борьбы

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ РЫНКЕ  
ПОЯВИЛСЯ КРУПНЕЙШИЙ ЧАСТНЫЙ ОПЕРАТОР



Фото: Игорь Елизаров

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 2010–2015 годы».

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

## Справка «Гудка»

ОАО «Первая грузовая компания» – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России – создано в июле 2007 года в рамках реформы железнодорожного транспорта.

В настоящее время в собственности ПГК около 200000 единиц подвижного состава разного типа. Доля компании в структуре вагонного парка составляет 22%.

ПЕРЕВОЗКИ

## Не по графику

ОТПРАВЛЯЯСЬ НА УКРАИНУ, СТОИТ ПОГЛЯДЫВАТЬ НА ЧАСЫ



Решение Верховной рады внесло корректировки 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.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сократить опоздание в 1 час для поездов дальнего следования пассажирских поездов будет происходить согласно расписанию, разработанному ранее, то с Украины они будут прибывать на российские станции на час позже. В то же время

будут прибывать на границу на один час раньше.

Движение поездов взаимосвязано, и сок

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Импорт увеличил погрузку

Северо-Кавказская дорога за девять месяцев увеличил 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 рапределений 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 лежать 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 компаний 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 снизились 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 – УЧАСТИКОВ 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 железнодорожных дорогах Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Украины, Латвии, Литвы и Эстонии. Вместе с тем она сократилась в Азербайджане, Узбекистане, Таджикистане, Туркменистане, 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 задержки пассажирских поездов отрицательно скаживаются 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, призван 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 обновлении рабочих групп для подготовки новых норматив-

ных документов. Кроме того, 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 заняться 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 подтаягивать 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 очень сильному выбытию парка в странах СНГ, так как в некоторых регионах он сильно изношен, особенно полуувагон. А смягчение нашего регламента может спровоцировать рост аварийности на дорогах».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

## РЕШЕНИЕ

## Вернут подвижным

Модернизация портовых мощностей сохранит вагоны в рабочем состоянии

Порт Посыпь, 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 Посыпь».

В январе – сентябре в Посыпском порту, где разгрузка грейферная, 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 Посыпьта по сравнению с прошлогодним периодом 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 повреждений устраняются на месте ремонтными бригадами порта в

соответствии с нормативными документами ОАО «РЖД». Из общего количества пострадавших вагонов в текущем году только третм потребовался демонтаж.

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

Так, в 2010–2011 годах четыре портальных крана модернизированы. Сегодня они оснащены системой частотного программного управления, которая позволяет работать с вагоном в щадящем режиме, исключая рывки, сильные удары, обеспечивая плавное опускание грейфера 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 перегружочного комплекса. Предусматривается установка ангаров для оттаивания приходящего зимой смёрзшегося угля, оборудования для опрокидывания вагонов, системы конвейерной подачи топлива на морские сухогрузы.

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 технологий 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,  
СОВ. 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. Рязанская, 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. Кореневский 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

## 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 ходят скоростной поезд «Аллегро». Кроме того, как пояснил «Гудку» и.о. первого заместителя начальника Дирекции пригородных перевозок «Транскум» Виталий Муравьев, на этом участке ходят всего 14 электричек, ровно столько и было закуплено. Ана 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 еще двух, которые после обкатки запустят в эксплуатацию, сказал Виталий Муравьев. Общий объем 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 произойдет обзательно», – пояснил Виталий Муравьев.

По его словам, таким образом Дирекция пригородного сообщения «Транскум» 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, все 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 с Северной столицы до Москвы выполнен в бежево-бордовых цветах.

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

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

## РЕКОНСТРУКЦИЯ

## Развязанный узел

ДЛЯ РОСТА ПЕРЕВОЗОК В ВОСТОЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ НЕ БУДЕТ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ РАЗВЕРНУЛСЯ НА СТАНЦИИ КОМСОМОЛЬСК-СОРТИРОВОЧНЫЙ.

Комсомольск-сортировочный – узловая станция сетевого значения. Здесь формируются и расформировываются 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 Советской Гавани планируется создать портовую особую экономическую зону. Как сообщили в правительстве Хабаровского края, к 2030 году общий объем 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 парки станции – «А», «В», «Курба» и «Новый мир» – с удлинением путей, модернизацией верхнего 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 ИЗМЕНЯЕТСЯ И ВНЕШНЕ, И ВНУТРЕННЕ

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

Реконструкция затронула и здания. Начались 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 к строительству пристройки к посту ЭЦ – уже завершаются буровзрывные работы. В ноябре начнется 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 удаленного 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 осложнила 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 находением машины в работе.

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

ПАВЕЛ УСОВ,  
соб. корр. «Гудка»  
ХАБАРОВСК  
ФОТО АВТОРА

## НОВШЕСТВО

## Почитать на дорожку

ПАССАЖИРЫ ПОЕЗДОВ В НИДЕРЛАНДАХ БЕРУТ КНИГИ В ПРИВОКЗАЛЬНОЙ БИБЛИОТЕКЕ

ПУНКТ ВЫДАЧИ КНИГ НАЧАЛ РАБОТАТЬ В ГОЛЛАНДСКОМ ГОРОДЕ ХАРЛЕМ. ЗДЕСЬ ОТКРЫЛСЯ БИБЛИОТЕКА, В КОТОРЫЙ РАЗМЕЩЕНО ОКОЛО ПОЛУТОРА ТЫСЯЧ КНИГ И ЖУРНАЛОВ НА НЕСКОЛЬКИХ ЕВРОПЕЙСКИХ ЯЗЫКАХ.

Такая инициатива призвана скрасить досуг путешественника. При этом в Нидерландах общественные читальни уже работают, например, на пляже города Эймейден и в аэропорту Амстердама. Сами же представители местных железных дорог считают привокзальные библиотеки абсолютно новым опытом для Европы.

Однако в России подобное назначение также получило распространение. Правда, пассажиры пока не привыкли пользоваться такими библиотеками. «На вокзалах Владимира в зале ожидания есть шкафчики, в которых стоят художественные книги», – рассказал «Гудку» руководитель отдела исследований пассажирских перевозок Института проблем естественных наук Михаил Дмитриев для путешественников не совсем удобны. «Необходимо записываться, предъявлять паспорт, а потом возвращать книгу. В Пензе есть альтернатива. К шкафу никто не подходит. Но возможность взять в дорогу что-то почитать есть».

Эксперт предположил, что сделать вокзальные библиотеки

более популярными помогла бы социальная реклама.

Заместитель начальника Куйбышевской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Михаил Дмитриев отметил, что библиотеки для путешественников не совсем удобны. «Необходимо записываться, предъявлять паспорт, а потом возвращать книгу. В Пензе есть альтернатива. К шкафу никто не подходит. Но возможность взять в дорогу что-то почитать есть». Эксперт предположил, что сделать вокзальные библиотеки книжки меняются», – рассказал Дмитриев. Заведующая отделом нестанционного дифференцированного обслуживания Центральной городской публичной библиотеки им. Некрасова в Москве Надежда Воронина поддерживает инициативы российских и зарубежных железных дорог: «Можно использовать малоподвижные библиотечные фонды, спящую литературу. Поэтому если какая-то часть книг потеряется, страшного в этом ничего не будет».

АЛЛА ДЕМИДЕНКО

## Инициатива

## Парк для региона

В КАЛИНИНГРАДЕ ИЩУТ СПОСОБЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ



Власти Калининградской области предлагают закрепить за регионом определенное количество вагонов для вывоза продукции местных производителей. Эту идею планируется обсудить с председателем правительства Владимиром Путиным.

Различные варианты решения проблемы с дефицитом подвижного состава представители областной власти и бизнеса обсуждали на недавнем заседании координационного совета по вопросам взаимодействия правительства региона и Калининградской дороги. Здесь опасаются повторения ситуации, когда в конце 2010-го местные производители столкнулись с проблемой вывоза готовой продукции. Дороге пришлось в аварийном режиме предоставить около тысячи вагонов инвентарного парка.

Но теперь такой возможности нет, поскольку на рынке действуют частные операторы, с которыми, несмотря на все усилия дороги (магистраль уже не раз просила помочь у крупных собственников приватного парка), грузоотправителям трудно договориться.

Гендиректор ООО «Карго Сервис» Сергей Заворотинский напомнил, что «частники», работающие в основной России, не заинтересованы в обслуживании калининградского направления. Причина в том, что цены на вагонный парк в сочетании со специфическими проблемами доставки грузов в регион делают направление нерентабельным. Поскольку в «тупиковом»

РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ НЕХВАТКИ ВАГОНОВ В ЭКСКЛАВЕ МОЖНО, УСТАНОВИВ ДОТАЦИИ НА ДОСТАВКУ ПОРОЖНЯКА

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

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

такого оператора, но пока не нашли», – сообщил начальник департамента промышленной политики министерства по промышленной политике, развитию торговли и предпринимательства регионального правительства Олег Дановский.

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

Он сообщил, что решить проблему власти планируют с помощью федерального центра. Так, по словам Александра Рольбина, вопрос транспортного обслуживания области будет обсуждаться с Владимиром Путиным, визит которого ожидается на этой неделе. Его будут просить создать равные экономические условия для калининградских производителей, установив дотации на доставку порожняка на экспланную территорию или закрепив необходимое количество вагонного парка для работы в регионе.

ВЕРА БАШКАНОВА,  
соб. корр. «Гудка»  
Калининград

## СИТУАЦИЯ

## Оштрафовали за утечку



ПАРЫ БРОМА ЗАВОЛОКИ ЧЕЛЯБИНСК ОРАНЖЕВЫМИ ОБЛАКАМИ

РОСТРАНСНАДЗОР ОШТРАФОВАЛ ОАО «РЖД» НА 250 ТЫС. РУБ. ЗА УТЕЧКУ БРОМА НА СТАНЦИИ ЧЕЛЯБИНСК-ГЛАВНЫЙ.

Основной причиной утечки брома в вагоне на грузовом поезде, случившейся 1 сентября на станции Челябинск-Главный, стало нарушение правил перевозки опасных грузов. К такому выводу пришел 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», – сообщил Ространснадзор. По факту происшествия ведомство привлекло ОАО «РЖД» к максимально возможной ответственности, предусмотренной Кодексом об административных правонарушениях, – штрафу в 250 тыс. руб. К администрации ответственности также привлечены восемь работников станции.

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

Напомним, по заключению комиссии РЖД, расследовавшей происшествие, причиной разлива брома стало нарушение при упаковке груза.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,  
соб. корр. «Гудка»  
Челябинск

## ПРОЕКТ

## В поисках качества жизни

ПОТРЕБНОСТИ РАБОТНИКОВ В СОЦСЛУГАХ 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 ИХ СООТНОШЕНИЯ С ИМЕЮЩЕЙСЯ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ПЛАНРИЮТ ПРИМЕНЯТЬ 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 компаний. В 2008 году их проект «РЖД – мой дом, моя семья», посвящённый профориентации 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 паспортизация железнодорожных дорог» (на примере Забайкальской железной дороги) также привлекла внимание руководства – спецприз президенту компании снова уехал в Читу.

Проблема, за решение которой в этот раз взялись здайкальцы, – 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 паспортизации – такой метод используется для обследования ситуации в муниципа-



вия 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 здайкальцев 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, паспортизацию 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

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

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, сколько из 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-

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

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

один со своими проблемами без каких-либо перспектив. Жить в таких местах не только дискомфортно, но и попросту опасно. На Забайкальской дороге таких населённых пунктов оказалось около 20%.

«Чаще всего зоны деградации расположены далеко от крупных районных городов. Не думаю, что такие проблемы стоят только перед нашей дорогой:

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.

один со своими проблемами без каких-либо перспектив. Жить в таких местах не только дискомфортно, но и попросту опасно. На Забайкальской дороге таких населённых пунктов оказалось около 20%.

«Чаще всего зоны деградации расположены далеко от крупных районных городов. Не думаю, что такие проблемы стоят только перед нашей дорогой:

## 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 принятия национального законодательства в соответствии с требованиям, зафиксированным в приложениях 8 и 9 к Международной конвенции 1982 года о согласовании процедур контроля грузов на границах. Также планируется активизировать участие государств



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

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. Путешествия 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 подъездов 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 только их национальные и межгосударственные программы по инвестированию в развитие инфраструктуры, сколько работа на налаживанию нормативного взаимодействия между ними.

«Есть проблема быстрого и беспроблемного проведения груза при пересечении границ. В идеале министрам следует договориться, чтобы, например, печать таможни Украины позволяла без ограничений везти груз по России и печать российских таможников – 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



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.

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 «Волготранстелеком». Её работу вынуждена опла-

чивать Дирекция инфраструктуры. Остальное количество не контролируется, так как проверять аппаратуру негде. К этим потратам 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

двумя подъездными дорогами – железной и автомобильной. Когда-то это строение принадлежало комбинату питания, а теперь пустует. Объект без проволочек был безвозмездно перераспределён в собственность нашей дистанции Приволжской магистрали, и коллектив разработал проект «Создание центра обслуживания и ремонта аппаратуры ЖАТ». Здание будет реконструировано, оборудовано современной вентиляционной системой, грузо-пассажирским лифтом. В нём разместится достаточное количество рабочих мест, а в подвале появятся склады готовой продукции.

Вместе с созданием оптимальных условий труда снизится класс опасности рабочего места, что позволит снять доплаты за вредность. Производственные мощности центра позволят решать аналогичные проблемы пяти соседним дистанциям. Таким образом, волгоградцы сосредоточат в своих руках не только ремонт, но и процесс тестирования оборудования при поступлении его с завода. Централизация процесса повысит качество работы, как это произошло с обслуживанием приборов безопасности, переданным на аутсорсинг.

Если железнодорожники запланируют передать аутсорсерам обслуживание и ремонт оборудования, то этот бизнес будет уже подготовлен к продаже и оккупит затраты на его создание.

## ? 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 указывающие документы пишутся, образно говоря, кровью. Я не могу назвать хотя бы один из них, который бы остался лично мне, как руководителю, производственную жизнь. Наоборот, все они позволяют упрощать, в смысле правовой безуказненности, и регламентировать рабочий ритм нашей дистанции. Один из последних документов, который помог нам упорядочить процесс массового труда-достроства, – 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 сравнивать «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 насторожнее 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 займет много времени и скажется на темпе работы движечников, 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 действуешь 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 двойных толкований. Утверждены руководителем подразделения. Но мне и моим коллегам не понятен смысл двойного дублирования ПУ-74 (журнал ежедневного учёта и планирования работы). Мастер, заполнив этот журнал вручную, передаёт т 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 не-производительная траты времени. То же самое и с ПУ-2 (рельсовой книжкой): 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 монтёров 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 что-либо скратить в них у меня никогда не возникло. 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

## ПРАКТИКА

## Хватит готовить самоучек

Производители техники должны обеспечивать эксплуатантов технологической документацией

Валерий Запасов, начальник Нижегородской дорожной технической школы



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 (СУС). Школа располагает полной технической

складской электронной библиотекой, доступной в Интернете. И если СУС 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 обязательны при приёме квалификационных экзаменов.

Укрепления материально-технической базы дортехшкол с одновременным повышением качества обучения можно достичь модернизацией тренажёров, а не постоянной экспенсивной заменой устаревших. Давайте сравним: тренажёр уже устаревающего локомотива ЧС4т 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 комплектующие 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 ЧС4т. На нём машинисты изучают контактно-релейную схему до таких тонкостей, что могут устранить любой её отказ. Но, возвращаясь 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 устранит.

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

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

в их штате теперь и бригады, обслуживающие эти машины. А как они их отремонтируют, 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 будут в человеке творческую энергию и открывают перспективу для профессионального и интеллектуального роста. Да, где-то они боксуют. Но вовсе не всегда сразу приживаются. Однако фундамент для этого заложен хороший.

Геннадий Медведев,

бригадир по техническому надзору дистанции пути МЖД

## ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ 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»



## 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? Быось об за-клад: не знаете. Сейчас, пока вы за завтраком решаете сложную инженерную задачу – с какого конца разбить скролупу 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 скакках 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. Поэтому что пришла пора! Ну, больше невозможно было ходить пешком по городам и весям или тратиться на лошадях и ослах, которых ещё надо было каждый день кормить и поить. А в дождь и снег? А чемоданы и прочее еле движимое имущество – шкафы, рундуки, лавки?

Зато теперь – к-р-р-расота! Сдал багаж в багаж – и сиди, пей чай с антрактами в вагон-ресторане. Потому что колёса по бесстыковому пути не стучат, локомотив могут, 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-

## 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.

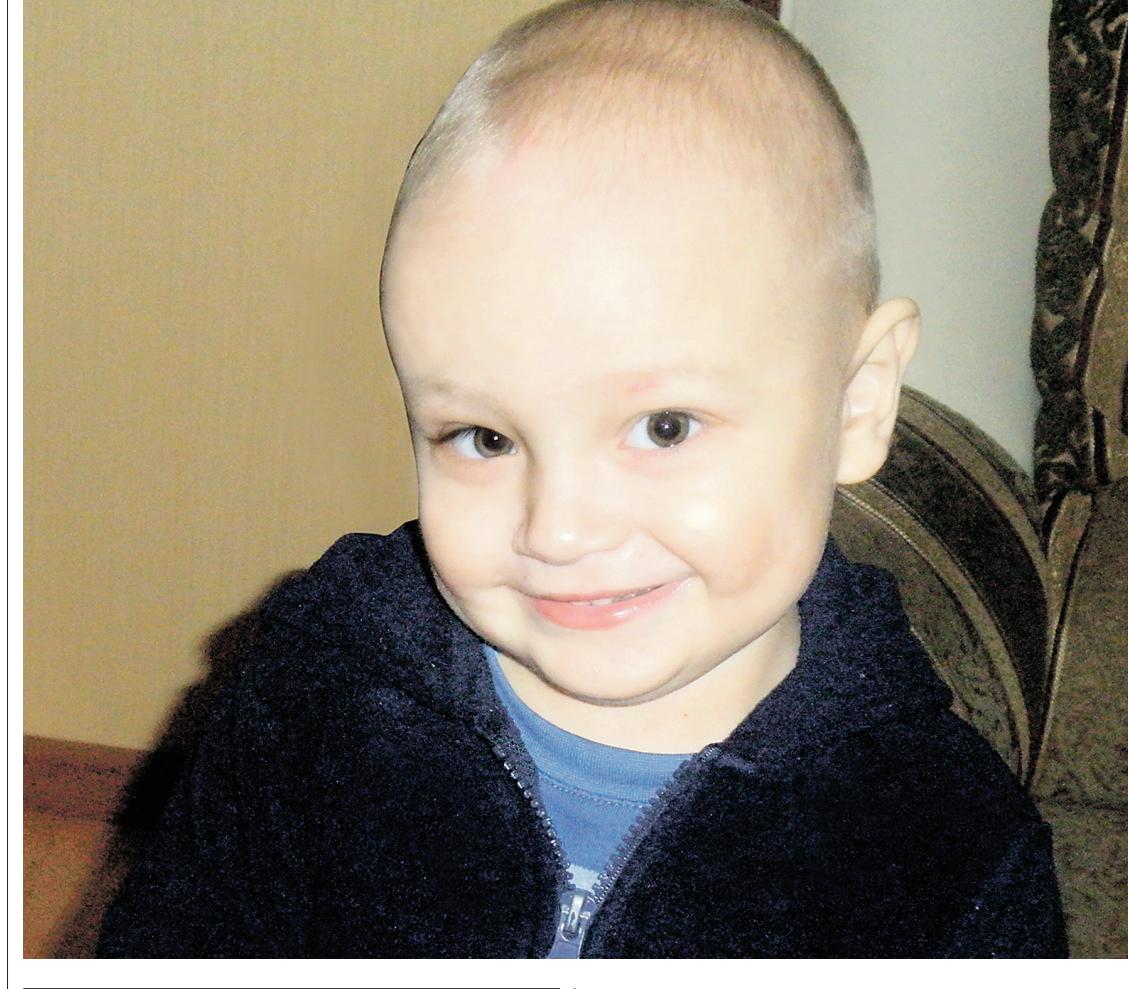
Данилка перенёс сложнейшие операции в Краснодарском краевом диагностическом центре и НИИ нейрохирургии имени Бурденко (Москва). Принята одиннадцать процедур химиотерапии. На последней, которая проходила в апреле, мальчик получил ожог второй степени. После этого ведущие онкологи Москвы решили прервать 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 деповчане 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 помочь ребёнку полетела из Тимашевска во все локомотивные эксплуатационные депо Дирекции тяги Северо-Кавказской дороги. О беде с Даниилом Рукиным рассказали в корпоративной сети Инtranет, на сайте дорпрофка, в газете «Звезда».

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



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

профжела на СКЖД участники собрали наличными более 80 тыс. руб. Люди лично приносили деньги в Дирекцию тяги для лечения мальчика. 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 Голосков, его заместитель Виктор Исаев, председатель дорпрофка на СКЖД Михаил Пружина, руководитель Ростовского регионального отделения дорпрофка на СКЖД Владимир Понимаш, его заместитель Маргарита Королева и многие другие.

1 июня во время телемарафона, который проводили в рамках Краснодарского краевого 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-

дарствительной 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 жалуют ему скорейшего выздоровления. Мы за тебя держим кулачки, малыш! Поправляйся!

ЕЛЕНА ТРИФИЛЮК, КОРРЕСПОНДЕНТ ГАЗЕТЫ «ЗВЕЗДА»

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

## 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 травили испорченными продуктами, а ведь это остаётся проблемой и нашего общества.

Столовые эти не ушли в небытие, не канули в Лету, да и потребность в нормальном питании тоже осталась. Оттого и доносятся запахи «жареного лука и каша» из учреждений, где трудящиеся своими силами и при помощи микроволновки пытаются справиться с задачей приготовить хоть что-нибудь съедобное.

Кафе, баров и ресторанов кругом много. Но вряд ли там работают потомственные «барские повара графов Толстых», хранители секретов настоящей французской кухни.

А вот в столовой № 23 пассажирского вагонного депо Иркутск Восточно-Сибирского филиала ОАО «РЖД» не пахнет «гнилой солониной», а повара, хоть и не служили у графов Толстых, способны порадовать не только железнодорожников, но и обычных посетителей сёл – секретами что там французской – хорошей сибирской кухни.

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 железнодорожных дорог производится, как на границной 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 максимальный возможный 7-й разряд, а старшему агенту – 8-й разряд оплаты труда.

О понижении в данном случае говорить не приходится: среднемесячная заработка



Зона таможенного контроля  
Customs control zone

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 особыго 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

## 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 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) Лянгасово

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»



## Новости спорта

## Беспрогрызная серия «Локо» прервана

«Локомотив» впервые при Жозе Коусейру уступил в чемпионате России. Беспрогрызную серию «Локо» прервал московский «Спартак», забивший в ворота Гильерме три безответных мяча.

Тревожный звоночек для «Локомотива» прозвенел ещё в пятницу, когда в матче молодёжных составов спартаковцы победили 4:0. Не добавляли болельщикам железнодорожников оптимизма и воспоминания о четырёх предыдущих матчах со «Спартаком», в которых «Локо» неизменно проигрывал. Впрочем, подопечные Жозе Коусейру наверняка планировали



ГЕРОЕМ МАТЧА СТАЛ СПАРТАКОВЕЦ ЭМЕНИКЕ, забивший три гола

прервать эту неудачную серию. Но и на этот раз у них ничего не получилось. «Спартак» повёл в счёте уже на 2-й минуте матча, когда, воспользовавшись передачей Макгиди и нерасторопностью защитников «Локомотива», счёт открыл Эммануэль Эменике, которому было суждено стать главным героем этой встречи. Именно Эменике забил все голы в этом матче. Второй мяч, кстати, влетел в ворота Гильерме на 15-й минуте, повергнув игроков «Локо» в нокаут. Нет, железнодорожники не сдались. Они пытались вернуться в игру, провели несколько атак. Но надёжно сыграли спартаковская оборона, чего никак не скажешь о защитниках «Локо». Они раз за разом упсали Эменике, давали свободно бить другому спартаковскому бразильцу – Ари. После перерыва «Локомотив» пошёл было в атаку, но на 51-й минуте всё было кончено. Вновь оставленный без присмотра Эменике мощным ударом пробил Гильерме, оформив свой первый хет-трик в чемпионате России. И хотя времени до конца матча оставалось ещё достаточно, всем было ясно, что «Локомотив» уже не отыгратся. К тому же удаление заработал Виктор Обинна, оставивший свою команду в меньшинстве. В итоге «Локомотив» выбыл из тройки лидеров.

Что касается других матчей 29-го тура, то определились все команды, которые вошли в первую восьмёрку и теперь продолжат борьбу за медали. Восьмое место, победив «Амкар» 2:1, занял махачкалинский «Анжи». В краснодарском дерби «Кубань» победила «Краснодар» – 2:0. «Зенит» обыграл «Волгу» – 3:0. ЦСКА разгромил нальчикский «Спартак» – 4:0, причём три гола забил Сейдий Думбия, возглавляющий с 22 голами список бомбардиров. «Рубин» и «Ростов» сыграли вничью – 1:1.

Роман Вишнёв

## Успешный Гран-при

На проходящем в эти дни в Канаде втором этапе Гран-при по фигурному катанию – Skate Canada – россияне завоевали две золотые медали. Серебряный призёр юниорского первенства мира – 2011 Елизавета Туктамышева выиграла соревнования одиночниц с личным рекордом баллов (177,38). Татьяна Волосожар и Максим Траньков одержали уверенную победу в парном катании. В турнире танцевальных дуэтов шанс пробиться в призёры имеют Екатерина Рязанова и Илья Ткаченко, занимающие после исполнения короткой программы четвёртое место.

Владимир Суэтин

## Спэринг перед туром

Московский РК «Локомотив» сыграл вничью (8:8) в товарищеском матче против одной из лучших регбийных команд российской Суперлиги-7 – «ВВА-Монино». Встреча проходила в рамках подготовки к заключительному этапу чемпионата страны по регби-7, который стартует в Краснодаре 12 ноября. Главный тренер «Локо» Евгений Клебанов сказал, что в составе железнодорожников лучшими игроками матча были капитан Михаил Нисифоров, а также Антон Забелин и Николай Загоскин. Напомним, что в сводной таблице чемпионата перед решающими матчами в Краснодаре «Локо» занимает седьмое место среди 16 команд.

Владимир Суэтин

## Память

## БЫЛИННЫЙ ГЕРОЙ

ПРЕЖДЕ ЧЕМ СТАТЬ АКТЕРОМ, СЕРГЕЙ СТОЛЯРОВ РАБОТАЛ МАШИНИСТОМ ПАРОВОЗА

ЗАВТРА ИСПОЛНЯЕТСЯ 100 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ НАРОДНОГО АРТИСТА РСФСР Сергея Столярова. Кого бы ни играл в кино этот замечательный актёр – былинного персонажа или нашего современника, – его герои всегда отражали черты русского национального характера: мужественность, готовность к подвигу, искренность и пристоту.

Для отечественного кино Сергея Столярова открыли режиссёр Александр Довженко – в его фильме «Аэроград» (1935) актёр сыграл роль статного красавца лётчика.

Лётчики, моряки, инженеры – любимые герои, сыгранные Сергеем Столяровым в кино. Особенно ему «везло» с моряками. После Мартынова («Цирк», 1936), который, как известно, был моряком, он играл водолаза Фёдора («Гибель «Орла», 1940), сержанта Разговорова («Голубые дороги», 1947), офицера Сашу Беляева («Моряки», 1939). Переbrав разные морские профессии, актёр «дослужился» до капитана первого ранга, командира подводной лодки Воронцова в фильме «Тайна двух океанов» (1957).

Сам Столяров, прежде чем стать актёром, приобрёл профессию паровозного машиниста, даже успел поработать в депо Киевской железной дороги. Мечтая о театре, он переехал в Москву, но не отважился сразу поступить в актёрскую школу, а пошёл в техническое училище, потом учился на вечернем отделении МИИТа.

И всё-таки мечта о сцене взяла своё – он стал учеником театральной школы Пролеткульта, по окончании которой 21-летнего Столярова пригласили во МХАТ. Он был принят, как сказали основатели театра Константин Станиславский и Владимир Немирович-Данченко, за «искренность и фактуру». На прославленной сцене он присматривался к каждому движению корифеев сцены – Ивана Москвина, Василия Качалова, Николая Хмелёва. Его собственные роли, по словам актёра, были «проходными», но Столяров не унывал, ждал, как говорится, своего часа.

И он наступил – в 1936 году без всяких проб кинорежиссёр Григорий Александров пригласил молодого актёра на главную роль в своём фильме «Цирк». С этой картины Сергей Столяров стал всеобщим любимцем. Его портреты замелькали в газетах и журналах, о



Одну из своих самых ярких ролей – Садко – артист создавал, часами находясь в Третьяковке

нём заговорила критика. Честный, смелый, наядёжный – настоящий мужчина.

Премьера «Цирка» проходила в Парке культуры и отдыха имени Горького. Едва ли не весь столичный «бомонд» съехался на первый официальный показ. С рекламных плакатов, расклешенных по Москве, ульбались героя фильма – Любовь Орлова и Сергей Столяров. А почему не называны остальные? Например, Владимир Волдин, Евгения Мельникова, Павел Массальский, Александр Комиссаров? Оскорблённые проявленным неуважением актёры МХАТа Массальский и Комиссаров отказались пойти на премьеру. Служивший в МХАТе Сергей Столяров в знак солидарности также не принял участия в праздничном показе «Цирка».

Независимый, принципиальный характер актёра проявился и год спустя, когда его друг, оператор Владимир Нильсен, снимавший «Цирк», был арестован и обвинен врагом народа. Столяров не поверил в ложный донос и прямо заявил об этом сотрудникам НКВД. Как написал в своей книге его сын ак-

тёр Кирилл Столяров, «отца не арестовали, но проверили биографию, там всё было чисто – детский дом, ремесленное училище, машинист».

Но именно с тех пор начал действовать негласный приговор: «Не вполне благонадёжен». И это не могло не сказатьсь на карьере актёра. Вот лишь один красноречивый факт – Сергею Столярову, с которого, как говорят, Вера Мухина легила мужской образ в своей знаменитой скульптуре «Рабочий и Колхозница», до 1953 года не давали играть положительных современных героев. Популярному, любому народом актёру в кино позволялись только роли сказочных персонажей.

Талант Сергея Столярова засверкал в «Руслане и Людмиле» (1938), «Василисе Прекрасной» (1939), «Каше Бессмертном» (1944), «Садко» (1953), «Илье Муромце» (1956). В его исполнении зажили экранной жизнью былинные герои – каждый со своим неповторимым характером, манерой сражаться, двигаться, говорить. Его Руслан не похож

на Никиту-богатыря, а Илья Муромец – на Садко. Рассказывают, например, как требовательный профессионал Столяров создавал облик Садко – не выезжал из Третьяковки, изучая полотна Васнецова и Нестерова, брал уроки верховой езды, вырабатывая молодецкую посадку.

После премьеры «Садко» в свет вышел номер французского журнала «Синемон» со списком звёзд мирового кино – Чарли Чаплин, Бастер Китон, Гарри Купер. А из наших артистов был назван лишь Сергей Столяров. Ещё бы, настоящий русский богатырь – сколько в нём благородства, мужского обаяния, доброты!

«Если когда-нибудь на Землю прилетят инопланетяне и пожелают отличить один земной народ от другого, после слова «русский» можно смело показать гостям портрет Сергея Столярова», – писали критики.

А вот мнение его верных поклонниц: «Представляете, каким бы мог быть Сергей Столяров героем-любовником в кино? Жаль, что в те годы его роли были совсем не по этой части...»

Действительно, в то время о таких, как он, настоящих мужчинах не думали как о секс-символах! Их просто любили – потому что в каждой женщине жива вера, что такой мужчина где-то да существует. Пусть даже в кино.

Не случайно в картине Станислава Ростоцкого «А зори здесь тихие» есть эпизод, в котором одна из героинь, Галия Четвертак, берёт с собой на фронт фотографию Столярова – мечту всех женщин страны.

Сегодня мало кто знает, как кумир своего поколения Сергей Столяров стремился уйти от своего героического амплуа, как нравилась артисту его единственная характерная роль – бывалый солдат и балагур, деничик Фаддей в «Старинном водевиле» (1946). Совсем иными, но тоже достоверными красками создавал он образ отца в «Повести о первой любви» (1957), где партнёром по фильму был его сын Кирилл.

В конце 60-х Сергей Столяров задумал картины по собственному сценарию – но замысел фильма «Когда расходится туман» остался неосуществлённым. Незадолго до своей кончины в декабре 1969 года он был удостоен звания народного артиста РСФСР.

Юрий Акимов

## ПРЕМЬЕРА

## Драгоценные ноги

В ТАНЦЕ ГЛАВНОЕ – СТРАСТЬ, ГОВОРИТ МАЙКЛ ФЛЕТЛИ

В Москву приехал 53-летний Майкл Флетли – знаменитый танцор. Он представляет в столице фильм о себе и о танцевальном шоу «ВЛАСТЕЛИН ТАНЦА» (LORD OF THE DANCE). Российская премьера картины состоится завтра.



За своих учеников танцор не волнуется

Успех к сыну ирландских эмигрантов, родившемуся в Чикаго, пришёл рано – в 17 лет.

Майкл победил на самом престижном конкурсе ирландских танцев в Дублине. Но сразу после этого удача отвернулась от него. Его как танцора никуда не принимали, и он был вынужден работать землемёром. Только в 36 лет фортуна улыбнулась ему. Это произошло в 1994 году на «Евровидении». Своим номером Riverdance Майкл покорил мир. На следующий день ему предложили создать своё шоу. Танцевальные постановки Lord of the Dance и Feet of Flames, последовавшие за проектом Riverdance, сделали его знаменитостью.

К ногам, которыми зарабатывает на хлеб, Майкл относится трепетно. Застраховал их на \$40 млн и придумал специаль-

ную обувь. «Я танцую в обуви, которую делают по моему дизайну», – рассказал он «Гудку».

– Туфли шьют из испанской кожи в Нью-Йорке. Каблуки для них изготавливают в Лондоне из лёгкого металла».

Майкл говорит, что будет верен чечётке ещё года два, а потом станет больше времени уделять жене и четырёхлетнему сынишке. За людей, которых он подобрал себе на смену, не волнуется: «Для танцоров чечётки важнее всего любовь к тому, что они делают. Страсть! Если человек на сцене загорается, он будет великим. Я отобрал в своё шоу именно таких людей».

Евгения Заболотских

Фото автора

## КРИМИНАЛ

## Пьяная гонка

Автомобилист нарушил правила ПЕРЕЕЗДА

На железнодорожном перегоне в Новоалександровском районе Ставропольского края произошло столкновение грузового поезда с автомобилем.

Как рассказал ставропольский транспортный прокурор Сергей Степанов, 12 октября 2011 года примерно в час ночи на перегоне Расшеватка – Передовая местный житель подъехал на «Ниву» к неохраняемому железнодорожному переезду. К нему приближалась локомотив. Но автовладелец решил испытать судьбу и нажал на педаль газа. Поняв, что не успевает, гражданин успел выскочить из салона. Машинист не смог остановить состав, произошло столкновение. Движение на перегоне встало, грузовой поезд выбился из графика на 13 минут.

Прибывшие на место сотрудники полиции установили, что водитель «Нивы» был в состоянии сильного алкогольного опьянения. После уточнения суммы ущерба, нанесённого дороге в результате пьяной выходки, будет ясна и тяжесть наказания, которое понесёт виновник инцидента.

Елена Демиденко