

От редакции

**Каждый процент на счету**

Региональные министерства образования подвели итоги выбора школьниками предметов на сдачу ЕГЭ. Обязательными для всех по-прежнему остаются экзамены по русскому языку и математике, остальные предметы – по выбору выпускника исходя из требований вуза, в который он собирается поступать.

Цифры в регионах в целом похожи. Как и в прошлом году, более половины – от 55 до 70% – будут сдавать обществознание. То есть большая часть школьников по-прежнему хочет быть пресловутыми «экономистами и юристами», и это свершившийся факт – выбрать другие предметы, а значит, и другое направление подготовки в вузе уже нельзя. Второе место гораздо менее уверенно держит физика – от 25% до 32%.

С введением ЕГЭ интерес к физике упал до неприлично низкого уровня – школьники попросту боятся не сдать непростой экзамен, так что и приток абитуриентов в вузы на технические специальности сократился. Железнодорожные вузы не стали исключением. К каким только ухищрениям ни прибегают их ректоры, лишь бы заманить абитуриентов на инженерные факультеты! Тут вам интерактивные тестирования, дистанционные тренинги, подготовительные факультеты и даже бесплатные курсы для потенциальных целевиков. А государство не сделало никаких системных шагов, чтобы переориентировать выпускников на получение технических профессий.

На прошлой неделе в рамках федеральной Комиссии по модернизации и технологическому развитию экономики обсуждался вопрос о подготовке инженеров в стране: звучали предложения по повышению престижа профессии, ператтестации технических вузов и запрету таким вузам заниматься обучением по гуманитарным специальностям – чтобы не отвлекались. Только почему-то обошли стороной первую ступень профориентации – школу, хотя очевидно, что именно отсюда у проблемы «ноги растут». Профессия инженера вроде бы перестала ассоциироваться с нищетой, а вот ЕГЭ до сих пор вызывает панику у педагогов, учеников и родителей: им важнее здесь и сейчас успешно сдать госэкзамен, выбор будущей профессии зачастую становится делом вторичным. Но ЕГЭ неприкосновенен, и остаётся только ждать – либо образование выработает к нему стойкий иммунитет, либо Минобрнауки перестанет мучить школу воспаляющимися прививками реформ.

ЦИФРА ДНЯ

32009

ВАГОНОВ УГЛЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ, ИЛИ 93% К ЗАЯВЛЕННЫМ ОБЪЁМАМ, БЫЛО ОТГРУЖЕНО ПО СЕТИ ДОРОГ ЗА 29 ДНЕЙ МАРТА. К УРОВНЮ ПРОШЛОГО ГОДА ПОГРУЗКА СОСТАВИЛА 89%.

Блиц

Завышенная оценка

На Приволжской надеются на строителей



Николай Беляков, заместитель начальника Приволжского территориального ЦФТО

– Николай Васильевич, ПривЖД не выполнила план погрузки по зерну и цементу. В чём причина?

– На март дороге был установлен план погрузки в размере 105 тыс. тонн в сутки. Однако по объективным обстоятельствам мы не достигли его, и ОАО «РЖД» план скорректировало до ежесуточных 102,5 тыс. тонн. Нам удалось закон-

чить месяц с перевыполнением на 0,7% к скорректированному плану – отгрузить по 103,2 тыс. тонн в сутки.

– Что это за обстоятельства?

– Министерство сельского хозяйства Волгоградской области в феврале уведомило, что будет отправлять ежемесячно 40 тыс. тонн зерна из интервенционного фонда, и мы не могли не принять эту заявку к сведению. Но в результате получили всего около 20 тыс. тонн. В министерстве объяснили, что оставили это зерно в регионе и интервенционный фонд будет распределён между хозяйствами области, пострадавшими от засухи, для использования в посевной.

– А что с цементом?

– Производитель ОАО «Себряковцемент» неожиданно поднял цены на свою продукцию, чем отпугнул клиентуру. Подоспели мусульманские праздники. Основные потребители

«Себряковцемент» – южные соседи: Дагестан, Чечня, Абхазия. В это время деловая активность там снижается. Этими причинами и вызваны снижение объёмов погрузки и, соответственно, корректировка планов.

– Каковы прогнозы на апрель?

– Как правило, к новым ценам рынок адаптируется в течение месяца-двух, потребитель должен привыкнуть, внести изменения в свой бюджет. Надемся, что оживится строительный комплекс, ведь затяжная весна, погодные условия до сих пор сдерживали строительство. Что касается зерна, всплеска объёмов в апреле не ожидаем. Традиционно начиная с апреля отгрузка зерна в нашем регионе снижается, и продолжится это до середины июля, начала отгрузки нового урожая.

Беседовала Инга Быкова

РЕГЛАМЕНТ

Точка входа

Минтранс готовит приказ о присоединении магистральных железнодорожных сетей разных собственников



ФОТО ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Никаких разночтений в определении точки соединения быть не может

В отличие, например, от порядка примыкания путей необщего пользования здесь точка будет определена обязательно. Желаящий примкнуть к общей сети владелец другого магистрального участка подаёт предложение об определении этого места в ОАО «РЖД» и получает или одобрение, или отказ. После этого соберётся комиссия, в состав которой входят представители РЖД, компании, желающей присоединиться, Росжелдора и Ространснадзора. Исходя из технических критериев, комиссия обязана определить место примыкания в любом случае. В будущем, полагают в Минтрансе, появятся новые владельцы магистральных путей и схема будет более актуальной.

Как пояснил «Гудку» вице-президент «Железных дорог Якутии» Василий Загородский, сейчас между РЖД и ЖДЯ заключено несколько договоров, которые определяют их взаимодействие, и в данном случае это взаимодействие идёт впереди законодательства.

В грузовом сообщении стыковка происходит на станции Нерюнгри-грузовая, однако эту станцию необходимо модернизировать, в будущем из-за реализации проекта развития Южной Якутии ожидается увеличение грузопотока с 2,5 до 10 млн тонн. В связи с этим и необходимо определить новую точку примыкания.

«Точку примыкания определить можно разными способами, и эти методы нас вполне устраивают, – сообщили «Гудку» в департаменте инвестиционной деятельности ОАО «РЖД». – Однако когда РЖД выдают технические условия на примыкание, практически всегда здесь возникают вопросы, за чей счёт их выполнять, что туда можно включать, а что нельзя».

Кроме того, как замечают в РЖД, сейчас грузовая база ЖДЯ небольшая, но в будущем им придётся всё равно согласовывать с компанией вопрос о примыкании, поскольку без дополнительного развития БАМа эти объёмы по нему просто не пройдут.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Инфраструктура

Комплексные задачи

В 2011 году предстоит отремонтировать более 10 тысяч километров пути

Качественное обновление путевого хозяйства должно стать основой для развития всей компании. Среди ключевых направлений работы – внедрение новых материалов и передовых технологий ремонта.

В ОАО «РЖД» под председательством первого вице-президента компании Вадима Морозова прошло рабочее совещание по подведению итогов первого этапа реформирования ремонтно-путевого комплекса и определению важнейших задач на будущее.

Как отметил, открывая совещание, Вадим Морозов, реформирование комплекса и образование специализированной Дирекции по ремонту пути принесли значимые положительные результаты.

«Это позволило повысить ответственность структурных подразделений за результаты работы и в конечном итоге спо-



ФОТО ИГОРЬ УМОНОВ

Эффективность диагностики необходимо повышать

собствовало качеству ремонта пути», – отметил первый вице-президент.

Вместе с тем, по его словам, до сих пор существует ряд существенных проблем, которые необходимо решить в ближайшем будущем. Это наличие участков пути со сверхнормативным сроком эксплуатации, с просроченным капитальным ремонтом, старение технических средств для обслуживания и ремонта

инфраструктуры, не всегда на должном уровне качества проводятся и сами ремонтно-путевые работы.

«Для устранения этой проблемы необходимо прежде всего перейти к ремонту путевого хозяйства «по фактическому состоянию» на основе повышения эффективности систем его диагностики. Кроме этого, необходимо последовательно выходить на ежегод-

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Безопасность на воде

На реализацию комплексной программы безопасности на водном транспорте России до 2014 года будет направлено 7,7 млрд руб. Как сообщил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков, при реализации программы упор будет сделан на защищённость транспортных объектов от террористических атак и технологическую безопасность. Всего на реализацию указанной программы до 2014 года планируется выделить 46,7 млрд руб.

Виды на урожай

В этом году в России планируется собрать 90 млн тонн зерна. Как сообщил замминистра сельского хозяйства Шамиль Вахитов, общий зерновой клин озимых и яровых составит 45 млн га, что позволит получить валовой сбор зерна на уровне 85–90 млн тонн. Ранее представители Минсельхоза планировали урожай на уровне 85–86 млн тонн. В прошлом году собрали 60 млн тонн зерна.

Переплачиваем за ремонт

Всемирный банк оценил расходы на ремонт российских автодорог как чрезвычайно высокие. В докладе аналитиков банка указано, что ежегодно на текущий и капитальный ремонт одного километра дороги Россия тратит от \$27 до 55 тыс. В Финляндии, где климатические условия схожи с российскими, на один километр дороги тратится около \$10 тыс. Завышенная стоимость дорожного ремонта, по оценке ВБ, связана с отсутствием конкуренции в дорожной индустрии, утечкой средств и коррупцией. Кроме того, в России нет комплексного плана по ремонту трасс, а неразвитость дорожной сети, активное использование одной и той же дороги ведут к её быстрому разрушению.

Египет открыли

МИД разрешил туристам отдыхать на курортах Хургада и Шарм-эль-Шейх. Введённые ведомством рекомендации отказаться от поездок в Египет уже не действуют. Официальный представитель министерства Александр Лукашевич уточнил, что ограничения сняты только для туристов, выезжающих на отдых в курортную зону на побережье Красного моря. Во все остальные районы Египта ездить по-прежнему не рекомендуется.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Официально

**ОБРАЩЕНИЕ ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО МОСКВА-СОРТИРОВОЧНАЯ МЖД.**  
Трудовой коллектив, ветераны, профсоюзная организация депо Москва-сортiroвочная выступили с инициативой проведения 16 апреля традиционного весеннего субботника. Железнодорожная отрасль всегда славилась своими традициями. Родоначальниками первого субботника стали работники нашего локомотивного депо, которые в 1919 году безвозмездно и за одну ночь отремонтировали три паровоза для отправки на фронт. С тех пор ежегодно, совместными усилиями, активно привлекая молодое поколение, мы благоустраиваем территории нашего депо. Коллективный, созидательный, организованный труд во благо людей и общества способствует укреплению взаимоотношений, объединяет и сплачивает коллектив. Наша задача – сохранить эту замечательную традицию и передать её новым поколениям. Призываем всех работников привести в порядок и благоустроить к предстоящим майским праздникам и периоду летних пассажирских перевозок территории предприятий Московской железной дороги. Мы обращаемся с просьбой откликнуться на нашу инициативу и провести 16 апреля трудовые субботники во всех структурных подразделениях ОАО «РЖД».

**С.В.Дорогин,**  
начальник эксплуатационного локомотивного депо Москва-сортiroвочная-Рязанская  
**А.А.Лучкин,**  
начальник ремонтного локомотивного депо Москва-сортiroвочная  
**Ю.В.Шафоростов,**  
председатель профсоюзного комитета локомотивного депо Москва-сортiroвочная  
**А.Л.Кошель,**  
председатель Совета ветеранов

Решение

**Реформа печати**  
С 1 апреля 15 редакций дорожных газет вошли в структуру ОАО «Газета «Гудок», превратившись в наши филиалы. «Гудок» по решению руководства компании становится издателем корпоративной прессы. Читателю дорожных газет реформа никаких принципиальных изменений не принесёт. Газеты, как и раньше, будут еженедельно попадать в почтовые ящики или приходить на предприятия. Объединение прессы в одно ДЗО – шаг, предусмотренный концепцией реформирования корпоративных печатных СМИ. Цель объединения редакций – укрепление единого информационного пространства холдинга. Реформа на уровне дорог, выделение ДЗО, обособление различных видов деятельности поставили вопрос о совершенствовании системы управления СМИ. Создание единой издательской структуры внутри РЖД не только позволит сохранить традиции железнодорожной журналистики, создать единую информационную среду, но и обеспечит железнодорожников надёжным каналом коммуникаций на всех уровнях ОАО «РЖД».

Редакция

Инфраструктра

Комплексные задачи

> Начало | 1

Как заявил вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьёв, в последнее время работникам ремонтно-путевого комплекса компании удалось освоить по-настоящему современные, инновационные технологии. «На сети внедрена технология послойного уплотнения щебёночного балласта на фронтах ремонта пути, обеспечивается укладка рельсов с нормативной наработкой 1,1 млрд ткм brutto, расширяется полигон укладки пути на железобетонных шпалах с пружинными рельсовыми скреплениями, наконец, производится укладка георешётки. Всё это перспективные технологии, которые и определят дальнейшее развитие путевого хозяйства и инфраструктурного комплекса в целом», – отметил Владимир Воробьёв. Начальник Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» Алексей Бунин рассказал о конкретных задачах, поставленных компанией перед работниками ремонтно-путевого комплекса в этом году. «В числе важнейших задач в 2011 году можно отметить повышение уровня выработки в одно «окно» по технологии закрытого перегона, повышение выработки путевых машин, повышение эффективности использования «окон» за счёт максимального смещения путевых работ, а также отработку новых технологий путевых работ на участках скоростного и высокоскоростного движения», – подчеркнул он. Всего в 2011 году за счёт средств инвестиционной программы и капитального ремонта основных фондов путевого хозяйства запланировано отремонтировать всеми видами ремонта 10,4 тыс. км пути.

**Всеволод Колупаев**

Прогноз

# Согласовали с кодексом

## РЖД смогут предоставлять землю в полосах отвода без торгов



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ПИКАРОВ

**ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИЛО ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ УЧАСТКАМИ И ПРАВИЛА УСТАНОВЛЕНИЯ ПОЛОС ОТВОДА И ОХРАННЫХ ЗОН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ТЕПЕРЬ ОАО «РЖД» МОЖЕТ БЕЗ КОНКУРСА ПРЕДОСТАВЛЯТЬ СВОИ ЗЕМЛИ ДРУГИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НЕОБХОДИМОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.**

Как говорится в материалах Минэкономразвития, подготовленных к заседанию правительства, пункт 2 статьи 90 Земельного кодекса предполагает, что земли в полосе отвода железных дорог могут передаваться гражданам и юридическим лицам для сельскохозяйственного использования, оказания услуг пассажирам, складирования грузов, сооружения прирельсовых складов и тому подобной деятельности, при условии соблюдения требований к безопасности движения. Однако Правила пользования земельными участками и Правила установления полос отвода и охранных зон железнодорожного транспорта ограничивали

РЖД СТАНЕТ ЛЕГЧЕ ХОЗЯЙСТВОВАТЬ НА ОТВОДАХ

использование этих земель лишь строительством транспортных объектов.

«Целью изменений, которые инициировали РЖД, было приведение норм, регламентирующих использование полос отвода, в соответствие с Земельным кодексом, – сообщил руководитель департамента управления имуществом ОАО «РЖД» Игорь Пачосик. – Использование земель полос отвода упрощается, а цели использования расширяются. Сейчас у компании есть ряд совместных проектов с другими инвесторами по использованию надпутевого пространства в Сочи и Москве; исходя из действовавших ранее норм, освоение надпутевого пространства было невозможно, принятое постановление правительства облегчает задачу.

По инициативе РЖД отменён пункт, согласно которому при строительстве любых объектов, включая инфраструктурные (автодороги, автомобильные путепроводы), в полосе отвода в населённых пунктах численно-

стью более 250 тыс. человек компания обязана проводить торги на право предоставление земли. Игорь Пачосик замечает, что в РЖД сейчас находится много обращений от муниципальных органов, которые хотят строить, например, опоры эстакад в зонах отвода, и по всем этим обращениям ранее должен был проводиться конкурс. В таких случаях есть только один претендент, и смысла проводить торги нет. В соответствии с принятым постановлением если строительство инфраструктурных объектов осуществляется РФ, субъектами РФ или муниципальными образованияами, не противоречит безопасности движения и перспективным планам развития железных дорог, ОАО «РЖД» вправе принимать решения о передаче в субаренду земельных участков указанным лицам без проведения торгов.

ОАО «РЖД» сейчас арендует у государства порядка миллиона гектаров земель полосы отвода.

**СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ**

Инициатива

## Плавный переход

КОМПАНИЯ БУДЕТ ЗАКУПАТЬ ТЕХНИКУ ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ

**С мая 2011 года при закупке железнодорожной техники компания будет отдавать приоритет поставщикам, сертифицированным в соответствии с международным стандартом железнодорожной промышленности IRIS.**

Об этом было заявлено на III Международной научно-практической конференции «IRIS – качество, инновации, модернизация», состоявшейся 1 апреля в Москве. Мероприятие было организовано некоммерческим партнёрством «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖД) при поддержке ОАО «РЖД», компании Siemens и Союза машиностроителей России.

Вице-президент НК ОПЖТ, первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» Сергей Палкин рассказал, что стандарты качества IRIS будут официально учитываться при проведении конкурсных процедур во время закупки техники и материалов для железных дорог. По его словам, в компании утверждены и уже реализуются основные направления политики в области стратегического управления качеством продукции по стандартам IRIS.



ФОТО: ОЛЕГ ДИДЕНКО

Участники конференции отметили необходимость освоения требований международного стандарта IRIS

При этом полностью перейти на закупку железнодорожной техники и компонентов к ней только у предприятий, сертифицированных на соответствие требованиям IRIS, планируется с 2015 года.

На конференции выступили докладчики от таких крупнейших производителей железнодорожной техники, как Alstom, Siemens и AnsaldoBreda. Кроме того, в мероприятии приняли участие представители французской компании – оператора подвижного состава SNCF и не-

мецкого холдинга по сертификации DQS-UL.

Стандарт IRIS был разработан на основе международного стандарта управления качеством ISO 9001 для наиболее эффективного контроля над производством и эксплуатацией железнодорожной продукции. Инициатором разработки стала Европейская Ассоциация производителей железнодорожной техники (UNIFE) при поддержке большинства международных производителей железнодорожной техники.

**НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА**



Тираж №6 от 31.03.11 г.  
Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
№5	xxxxxxx xxxx93	12	996
№4	xxxxxxx xxx711	2	2 990
№3	xxxxxxx xx2747	0	0
№2	xxxxxxx x12555	0	0
№1	2010649 013128	1	11 960
СУПЕРПРИЗ:	6411124 767051	0	0
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО:			224 037

РАШИФРОВКА КАТЕГОРИЙ

Категория №5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)
Категория №4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)
Категория №3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)
Категория №2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)
Категория №1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)
Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа)

Выплаты выигрышей начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рошинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22).

Дополнительную информацию об организации и сроках проведения лотереи Вы можете узнать на интернет-сайте [www.zdloto.ru](http://www.zdloto.ru).

Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве.

Разрешение ФНС №Н200Т/000839ФНС от 28.04.10 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 [www.zdloto.ru](http://www.zdloto.ru)

РЕКЛАМА

Конкурс



**ЗАО «НефтеТрансСервис» приглашает организации принять участие в предварительной квалификации к конкурсу по выбору потенциальных покупателей по приобретению металлолома, образующегося в результате ремонта и разделки вагонов собственности/аренды ЗАО «НефтеТрансСервис».**

**Требования к покупателям:**

- предоставление документов согласно Перечню документов для предварительной квалификации (прилагается);
- работа на рынке по заготовке и переработке металлолома более года;
- наличие площадок по заготовке, переработке и хранению металлолома;
- годовая выручка по форме №2 «Отчет о прибылях и убытках» не менее 30 млн руб.

**Перечень документов для предварительной квалификации, а также дополнительную информацию вы можете получить по телефонам: (495) 660-46-25, 8 (937) 201-77-34.**

Контактные лица – **Зернин Антон Владимирович, Арстаналиева Мария, e-mail: [tender@ntsmail.ru](mailto:tender@ntsmail.ru).**

В случае положительного заключения по результатам прохождения предварительной квалификации и принятия решения о начале проведения тендеров претендентам будет направлено соответствующее уведомление с инструкциями по подготовке коммерческих предложений.

РЕКЛАМА

Вакансии

**ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу**

## КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве.  
График работы: 5/2 с **10.00 до 19.00.**

м. Бауманская, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3  
Телефон отдела кадров: **(495) 624-78-42**

На размещение объявлений в разделе «Classified» действуют специальные цены.

Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66; факс: 624-78-53; e-mail: [welcome@gudok.ru](mailto:welcome@gudok.ru)

РЕКЛАМА



СОСЕДИ

## Оптимизация начальства

Руководство украинской железнодорожной администрации ополовинили

Количество заместителей генерального директора «Укрзализныци» сокращено с девяти до четырёх.

В официальном сообщении железнодорожной администрации отмечается, что это решение нового генерального директора «Укрзализныци» Владимира Козака принято во исполнение поручений президента Украины Виктора Януковича. Сокращение проведено с целью устранить дублирующие полномочия руководителей ведомства и для повышения эффективности управления железнодорожной отраслью. Кто из заместителей Владимира Козака сохранит свои посты, станет известно в течение ближайших двух недель.

Руководящий состав будет сокращён также на всех железных дорогах Украины. Первый заместитель генерального директора «Укрзализныци» Николай Сергиенко заявил «Гудку», что кадровая оптимизация руководящего звена призвана упростить процесс принятия управленческих решений. «Обновление кадрового состава руководства нашей магистрали следует стратегическому курсу на реформирование железнодорожной отрасли Украины. Её основная задача – повысить качество управления магистралью на всех уровнях принятия решений», – подчеркнул он. Генеральный директор ООО «Трансгарант-Украина» Эдуард Татьянаич заявил «Гудку», что уменьшение количества управленческих инстанций в монопольной структуре, которой является «Укрзализныця», позволяет независимым игрокам рынка железнодорожных перевозок рассчитывать на упрощение взаимодействия с ней.

«Нам будет понятней, кто из руководства за какие участки перевозочного процесса отвечает и на каких принципах мы можем выстраивать с ними работу», – отметил он. При этом, по мнению Эдуарда Татьянича, связь реформирования украинских железных дорог и происходящих кадровых перестановок неочевидна. «От количества заместителей генерального директора не зависят такие ключевые факторы, как монопольный статус магистрали, перспектива её преобразования из государственного предприятия в самостоятельную хозяйственную структуру или выделение из неё дочерних акционируемых компаний», – отметил он.

Директор контейнерного терминала украинского логистического оператора ТИС Андрей Кузьменко считает, что изменения в управленческой команде «Укрзализныци» могут ускорить реализацию ряда проектов, осуществление которых задерживалось при прежнем руководстве магистрали. «В частности, наша компания рассчитывает, что на Одесской железной дороге будет введена в работу новая ветка – Черноморская-Береговая, построенная на средства ТИСа. Прежнее руководство дороги всячески препятствовало этому», – отметил он.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

## Кадры

## Польза «выхода в народ»

Молодёжь выбирает работу сложную, но престижную и доходную

На Забайкальской магистрали прошёл День открытых дверей для будущих железнодорожников.

Громкое шипение заставляет ребят испуганно оглянуться. Но догадавшись, в чём дело, они смеются. Один из преподавателей ЗабИЖТа включил тормозную систему макета тележки. На то он и День открытых дверей – технику показывают в действии.

– В Читу приехали 225 старшеклассников из 12 населённых пунктов. Пусть видит, как живут, трудятся и отдыхают железнодорожники, где учатся будущие специалисты, – говорит начальник отдела образовательных учреждений службы управления персоналом дороги Марина Сидорюк.

Из института старшеклассники идут в техникум. Их интересует всё. Они спешат посмотреть, потрогать агрегаты в аудиториях и засыпают своих экскурсоводов – преподавателей и студентов – вопросами. – Вагон-дефектоскоп? Слово дефект – знаю, телескоп – тоже, а что такое дефектоскоп? – недоумевает любознательный Юндэн Намсараев. В его посёлке Агинское нет железной дороги. Впрочем, как и в посёлке Первомайском.

– Мы раньше совсем мало знали о магистрали. Не представляли даже, где в Чите железнодорожные институт и техникум. А ведь наши выпускники собираются туда поступать, – говорит заучу Первомайской школы № 2 Валентина Юргатова.

Большинство ребят уже определились, куда пойдут учиться.

– Выбрал факультет автоматики и телемеханики. Интересная специальность, связанная с физикой и математикой, моими



предназначении динамического стабилизатора пути и другой техники. А в конце дня во Дворце культуры железнодорожников ребята смотрят концерт молодых талантов магистрали «РЖД зажигает звёзды».

– Узнал много нового, – делится впечатлениями об экскурсии Цыдып Сомбоев из Могойтуйа. Юноша собирается поступить на отделение управления персоналом:

– К учёбе в вузе целенаправленно готовлюсь с девятого класса. Из института к нам даже преподаватели приезжали. Понимаю, работа на дороге сложная и ответственная. Зато престижная и высокооплачиваемая.

По словам Марины Сидорюк, минимум 700 забайкальских выпускников школ желязят грызть гранит науки в железнодорожных учебных заведениях.

– Работу по профориентации проводим в 51 населённом пункте Забайкалья. Такого охвата никогда не было, – замечает она.

Марина Петровна отметила, что активная пропаганда профессии – сегодня одно из основных направлений работы ОАО «РЖД». Нужда в квалифицированных кадрах с каждым годом сильнее. Поэтому всё чаще практикуется «выход в народ».

Да и сами ребята не оторваны от жизни. Они знают, какая сегодня проблема – трудоустроиться в Забайкалье. А тут им предлагают реальный шанс. Плюс при условии набора хороших баллов на ЕГЭ дорога выделит старшекласснику целевое направление. И это очень важно. Не только потому, что обучение за счёт дороги, – после окончания вуза или техникума выпускник будет обязательно трудоустроен.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Куйбышевская

# Зимнее дело

## Отремонтированный рокадный путь пригодится летом



Работа вроде бы нехитрая, но требует слаженности. Разговаривать некогда. Рация руководителя работ периодически потрескивает и выдаёт информацию по всему «окну»: как движется рихтовка пути в хвосте ПМС, количество уложенных и закреплённых звеньев, их остаток в пакетах.

Шагами в 25 м ПМС выходит из кривой, а за ней щебёночная дорожка уходит в белёсую заснеженную даль.

В перерывах между раскачкой и укладкой звена монтер пути Махмуд Шарипов рас-

Летом сюда можно будет отклонить часть грузопотока

Вообще перегон разъезд № 3 – Переволоки входит в участок Сызрань – Жигулёвское Море, рокадная линия. – Почему зимой ремонт?

– Экономически целесообразно. ПМС обеспечивается работой зимой, когда на главном ходу нет ремонта. Это делается, чтобы отремонтировать рокады без ущерба для главного хода. Ведь зимой перегон закрывается

Открывается белый лоб и виден загар на лице – хоть и зима, а солнечные ванны никто не отменял

сказывает, что он уже восемь лет трудится в ПМС-38. Отмахал с укладочным краном не один десяток километров.

– Летом, конечно, лучше работать – тепло. Зимой – ветер, мороз, но куда деваться, кто-то и путь должен ремонтировать, – улыбается монтер.

Производительность ПМС летом, конечно, выше. В морозы больше даётся времени на регламентированный перекур – обогреть работников. Да и техника иногда подводит – в мороз может и не завестись. В среднем выработка ПМС по укладке решётки зимой 1,5 км пути, летом почти вдвое больше.

Для обогрева используется классный вагон – обычный пассажирский, где можно согреться, выпить чаю и поест в обед. Горячее к этой поре доставляют на летучке.

для движения полностью, а откроется только 27 апреля. Зато летом в самый пик ремонтных работ на рокаду можно отклонить часть грузопотока.

Это не значит, что ПМС может не торопиться. Помимо укладки звеньевой решётки, путевой станции даются «окна» на замену решётки на длинномерные плети уже в 800 м. Потом их сваривают, и получается бесстыковой путь. А всё это время.

К тому же укладка не каждый день. Нужно сформировать хозпоезд, день уйдёт на погрузку. В хозпоезд складывается уже готовая решётка с базы запаса.

Наш разговор заглушает пронзительный гудок. На подходе грузовой поезд, и я обращаю внимание на девушку-сигналиста.

Людмила Акопян работает здесь с 2004 года. Зарплата небольшая, но девушка не унывает. Два года назад получила выплату за преданность компании – 9800 руб.

– Маловато. Зарплату бы прибавили, – смеётся Людмила, не отрывая взгляда от горизонта пути.

Молодой монтер Артём Михайлов сдвигает шапку на затылок. Ровно по линии открывается белый лоб и виден загар на лице. Хоть и зима, а солнечные ванны никто не отменял.

– У нас почасовая оплата, поэтому летом зарплата повыше, когда и работы больше. Сам я из Ульяновска, но там с работой напрямую не. Приехал сюда, снимаю жильё в Сызрани и работаю в ПМС уже год. Ничего, справляюсь, – говорит Артём.

Разъезд № 3 – Переволоки не единственный участок зимней укладки на Куйбышевской. Капремонт на старогодных материалах ведётся и в Волго-Камском регионе. Но наибольший объём приходится именно на Самарский регион.

За спиной ПМС-38 уже около 40 зимних «окон» – разборка решётки, укладка новой и длинномерных плетей бесстыкового пути. Остаётся совсем немного времени до масштабных летних работ. В этом году капитальные работы предстоит выполнить на 685,4 км, из них свыше 220 приходится на Самарский регион.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка» САМАРА

## Сотрудничество

## Стремление к единству

Россия и Белоруссия успешно формируют общее экономическое пространство

Ровно 15 лет назад в Москве был заключён договор об образовании Сообщества России и Белоруссии.

В статье третьей указывалось, что стороны согласовывают свою внешнюю политику, общие позиции по основным международным вопросам, взаимодействуют в обеспечении безопасности, охране границ и борьбе с преступностью.

Год спустя был подписан договор о Союзе Белоруссии и России. В нём было заявлено о создании единого экономического пространства на основе объединения материального и интеллектуального потенциалов обеих государств.

В настоящее время гармонизация и унификация законодательства государств-участников идёт в рамках создания единого Таможенного союза. Транспортный контроль на общей границе перестал действовать 1 апреля, а с 1 июля нынешнего года все виды контроля будут вынесены на внешнюю границу.

Сегодня Россия занимает почти 40% внешнеторгового оборота Белоруссии по экспорту и 50% – по импорту. В прошлом году товарооборот между нашими странами вы-



Партнёрство железнодорожников укрепляет деловые связи между двумя странами

рос на 20% и превысил \$28 млрд. Недавно в Минске было подписано соглашение о строительстве белорусской АЭС с помощью российских специалистов, объём российского кредита на её возведение составил \$6 млрд. Среди значимых инвестпроектов – объединение МАЗа и КАМАЗа.

По мнению члена Консультативного совета при Парламентском собрании Союза Белоруссии и России профессора Сергея Кизима, успешным примером развития сотрудничества стала научно-техническая кооперация учёных наших стран.

В настоящее время Россия осуществляет производственное и научно-техническое сотрудничество со 120 белорусскими заводами и конструкторскими бюро по 1,6 тыс. видам продукции различного назначения.

Растёт количество проектов инновационного характера, например совместные научные программы «СКИФ-ГРИД» (по созданию суперкомпьютеров), «БелРосТрансен» и ряд других. Учёные обеих стран работают над преодолением последствий чернойбыльской катастрофы.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ



Багаж

Своими руками

ОТКАЗ ОТ НАЁМНЫХ РАБОТНИКОВ ПРИНЁС ДОХОД



Погрузка и выгрузка почтово-багажных вагонов на станции Новосибирск-Главный силами железнодорожников и новый производственный участок для переработки крупнотоннажных контейнеров на станции Омск-Северный начали приносить прибыль.

По словам начальника Новосибирской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Владимира Рябцева, ещё год назад клиенты сами грузили и выгружали свой багаж из вагонов. Это было довольно накладно.

– И клиентам, и нам, – пояснил он «Гудку». – Грузополучатели и грузоотправители нанимали рабочих со стороны, что порой было неорганизованно, терялось время.

Железнодорожники подумали и решили: если вагоны они будут разгружать собственными силами, это будет гораздо лучше – не придётся ждать наёмных рабочих, да и сама погрузка-выгрузка будет ответственнее.

Идею с организацией на станции Новосибирск-Главный погрузки и выгрузки грузобагажа из собственных и арендованных вагонов, прибывающих и отправляющихся пассажирскими почтово-багажными поездами, поддержало руководство дороги и распорядилось выделить для этого повышенную платформу.

– За кратчайшее время мы её отремонтировали, – говорит Владимир Рябцев, – организовали её охрану, ввели пропускной режим проезда автотранспорта. Результат не заставил себя ждать. Мы переработали уже около 1500 вагонов, а доходы дирекции составили 8,5 млн руб.

Клиенты, многие из которых поначалу с тревогой относились к идее железнодорожников, сейчас вполне довольны. Хозяин одного из новосибирских фотосалонов Константин Малов отметил, что ему гораздо проще и удобнее доверить

Справка «Гудка»

В составе Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом действуют четыре механизированные дистанции – Омская, Новосибирская, Кемеровская и Барнаульская. Общая переработка за 2010 год составила 7,6 млн тонн, доходы – 1,1 млрд руб.

Погрузку и выгрузку лучше доверить железнодорожникам

погрузку и выгрузку своего товара железнодорожникам.

– Соотношение цены и качества совпало, – заметил он. – Чуть дороже, конечно, чем нанимать сторонних грузчиков, но надёжнее.

Решили не отставать от своих новосибирских коллег по освоению доходных видов деятельности и омичи.

На производственном участке станции Омск-Северный, самом крупном в Омской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, перерабатывавшем в основном насыпные и тяжеловесные грузы – щебень, уголь, строительные грузы и метизы, прошлым летом организовали переработку крупнотоннажных контейнеров, – рассказал начальник Западно-Сибирской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Николай Школдин.

На грузовом дворе станции смонтировали козловой кран и оборудовали контейнерную площадку.

– За пять месяцев 2010 года, – пояснил начальник Омской дистанции Сергей Именнов, – станция Омск-Северный переработала 640 крупнотоннажных контейнеров. Это принесло дополнительно 1,75 млн руб. доходов. В этом году мы планируем обработать уже 2 тыс. контейнеров, заработать 6 млн руб. В перспективе надеемся и далее наращивать доходы.

– Я очень часто отправляю и принимаю крупнотоннажные контейнеры не только в Омске, но и в других городах Сибири, – рассказал директор мебельной компании Иван Старостин. – Недавно, отправляя груз со станции Омск-Северный, был приятно удивлён, оформив все документы оперативно, быстро и практически не отходя от одного окна.

И ещё один несомненный плюс станции Омск-Северный, по словам клиентов, в том, что участок расположен вблизи от автодороги и имеет удобный подъезд.

Анатолий Болдырев,  
соб. корр. «Гудка»  
Кемерово

Итоги

Надёжный партнёр

ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» ЗАВОЕВАЛО ДОВЕРИЕ ЗАКАЗЧИКОВ ЗА СЧЁТ КАЧЕСТВА И ИННОВАЦИЙ



1 апреля ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» отменило пятилетие со дня своего создания. О работе компании в эти годы, а также перспективах развития рассказал её генеральный директор.

– **Виталий Леонидович, как изменилась работа проектных институтов после выделения их в дочернее общество? Возникли ли трудности в процессе становления компании?**

– Основное изменение состоит в том, что всё больше и больше крупных проектов компания осуществляет самостоятельно, без привлечения субподрядных организаций. Если раньше «Росжелдорпроект» занимался преимущественно капитальным ремонтом, то сегодня мы реализуем целый ряд крупных комплексных проектов нового строительства железнодорожной инфраструктуры.

Трудности, с которыми компания сталкивалась, были обусловлены в первую очередь тем, что институты не всегда могли качественно управлять крупными проектами – у каждого в отдельности не хватало опыта и собственных мощностей. За последние годы нам удалось создать новую структуру – с качественно другим уровнем построения взаимоотношений между филиалами компании.

– **Какие конкурентные преимущества позволяют компании выигрывать тендеры на новые проекты?**

– Главным нашим преимуществом является то, что с помощью нашего основного акционера – ОАО «Российские железные дороги» – невзирая на кризисные явления, нам удалось сохранить сотрудников. В них главная ценность Общества. К преимуществам также можно отнести широкий географический охват, способность вести комплексные проекты, финансовую устойчивость и надёжность, знание специфики и нужд наших заказчиков, качество проектной продукции.

В Обществе внедрена корпоративная система менеджмента качества (КСМК), которая в 2008 году получила сертификат соответствия требованиям стандарта EN ISO 9001. В рамках КСМК описаны процедуры анализа исходных данных для проектирования, нормоконтроля, удовлетворённости потребителя, рассмотрения замечаний заказчика и органов экспертизы. Это помогает повышению качества проектной продукции. И очень важно, что сотрудники Общества приняли новую философию.

– **Какие проекты из завершённых и реализуемых компаний можно назвать наиболее значимыми?**

– Один из самых крупных проектов – организация скоростного сообщения пассажирских поездов на направлении Москва – Нижний Новгород, завершённый в прошлом году. Наши специалисты разработали проектно-сметную документацию на реконструкцию 17 станций, строительство и реконструкцию 54 пассажирских платформ, реконструкцию пути участков Москва – Железнодорожная, Петушки – Вязники, реконструкцию восьми тяговых подстанций, модернизацию постов электрической централизации, устройство автоблокировки более чем на 150 км, переустройство почти 139 км контактной сети. Ещё один крупный проект, завершённый в прошлом году, – полная реконструкция существующей инфраструктуры железнодорожной линии Санкт-Петербург – Бусловская под скоростную линию.

Особую роль в работе компании занимают олимпийские объекты. Проектные институты ОАО «Росжелдорпроект» являются генеральными проектировщиками по шести из них. В 2009 году были сданы в эксплуатацию грузовые дворы для приёма грузов, поступающих для

строительства олимпийских объектов, тогда же полностью завершена разработка проекта усиления линии Туапсе – Адлер со строительством двухпутных вставок на 9 участках линии, что позволяет увеличить её пропускную способность до 70 пар поездов в сутки. Кроме того, были произведены проектные работы по реконструкции и адаптации железнодорожных терминалов Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста на линии Туапсе – Адлер для использования пассажирами с ограниченными физическими возможностями.

Также в 2010 году завершена разработка проекта строительства новой железнодорожной линии от станции Адлер до аэропорта Сочи, которая сможет обеспечить перевозку значительного объёма авиапассажиров, прибывающих в Сочи, скоростными электропоездами повышенной комфортности.

Начиная с 2009 года ведётся проектирование совмещённой автомобильной и железной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» протяжённостью 48,2 км, рассчитанной на перевозку посетителей и участников соревнований к спортивным сооружениям.

Силами ОАО «Росжелдорпроект» выполняется проектирование спального корпуса на 49 VIP-номеров в санатории «Мыс Видный» в Хостинском районе Сочи, в котором разместятся гости Олимпиады.

– **Что нового внесло ОАО «Росжелдорпроект» в работу железнодорожной отрасли за последние 5 лет?**

– Это сотни разработанных нами самых разных проектов строительства и реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры, большинство из которых сегодня реализовано. Была оптимизирована численность персонала, выстроены отношения между головным офисом и филиалами.

Как и во всей железнодорожной отрасли, в нашей компании происходило активное реформирование. Были созданы специализированные центры, сегментированные по направлениям работы.

Центр проектных работ по земельно-имущественному комплексу ОАО «РЖД» (ЦПРЗ) занимается выбором и оформлением прав ОАО «РЖД» на земельные участки под строительство объектов инфраструктуры, а также сбором всех исходных и разрешительных документов для строительства. Ранее эти вопросы заказчик вынужден был решать самостоятельно с привлечением сторонних организаций и координировать их действия с разработчиками проектов. Сейчас у ОАО «РЖД» есть возможность получать проекты «под ключ», что позволяет ускорить начало строительство-монтажных работ и создаёт Обществу дополнительные конкурентные преимущества.

Центр комплексных инженерных изысканий на железнодорожном транспорте «Росжелдоризыскания» отвечает за создание Комплексной системы пространственных данных инфраструктуры железнодорожного транспорта (КСПД ИЖТ) на основных направлениях железных дорог, а в перспективе – на всех направлениях. В данный момент продолжают работы по поэтапному созданию КСПД ИЖТ на олимпийских объектах, объектах организации скоростного движения. Этот же центр координирует внедрение дистанционных методов инженерных изысканий (воздушное, наземное, мобильное лазерное сканирование, георадарная, тепловизионная и другие виды съёмки).

Центр инновационных технологий занимается подготовкой нормативов для проектирования, строительства, эксплуатации высокоскоростных магистралей в России. Кроме того, он разрабатывает и внедряет в железнодорожную практику метод проектного содержания пути на основе анализа его текущего состояния, создания и применения 3D цифровых моделей пути объектов инфраструктуры (ЦМП). Внедряет на железных дорогах инновационные методы инженерно-геодезических изысканий, включая различные виды лазерного сканирования, применение спутниковых технологий для решения геодезических задач, а также задач выполнения ремонтов, реконструкций, строительства новых

путей. По ряду разработанных нами технологий поданы заявки на получение патентов.

– **А какие инновационные технологии в основном использует ОАО «Росжелдорпроект»? Это собственные наработки или зарубежный опыт?**

– Мы стараемся максимально использовать в работе все доступные передовые технологии. Например, воздушное, наземное, мобильное лазерное сканирование – основывается на зарубежных решениях и программно-технических средствах. А в георадарной съёмке и съёмке трассоискателями используем преимущественно отечественный опыт и технику.

Чрезвычайно важное для нас инновационное направление – разработка и внедрение систем автоматизированного проектирования (САПР). Одна из основных проблем, с которой мы столкнулись, – это отсутствие в отечественном архитектурно-строительном проектировании систем автоматизированного проектирования специализированных объектов транспортной инфраструктуры. На это есть объективная причина – с 90-х годов прошлого века по всем видам транспорта практически не велось финансирование разработки и внедрения новых технологий.

Ситуация начала меняться к лучшему только в начале 2006 года, когда в «Росжелдорпроект» было принято решение о разработке и реализации САПР. С этого момента ведётся работа по разработке и поэтапному внедрению корпоративной автоматизированной системы проектирования устройств СЦБ и связи, САПР капитального ремонта пути, САПР контактной сети и др.

В перспективе видится разработка САПР реконструкции железнодорожного пути, САПР тягового электроснабжения. Внедрение САПР позволит обеспечить переход проектных организаций на единую технологию проектирования за счёт разработки и использования специализированных программных средств автоматизированного проектирования, создания корпоративного банка данных нормативно-справочной и технической документации, организации единого информационного пространства.

– **Какие зарубежные проекты были реализованы за время деятельности компании? Как считаете, почему для их реализации выбрали именно ОАО «Росжелдорпроект»?**

– ОАО «Росжелдорпроект» принимало участие в предпроектных разработках по развитию железных дорог Армении и Монголии, в проектах «Электрификация железнодорожной ветки Тебриз – Азашахр (Педагогический институт) Республика Иран», «Реконструкция участка железнодорожная станция Хасан (РФ) – станция Туманган (КНДР) – станция Раджин (КНДР) – порт Раджин (КНДР)», завершило ряд проектно-изыскательских работ в Белоруссии и Казахстане.

В марте 2011 года специалистами Общества выполнены проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры на Абхазской железной дороге.

– **А какие задачи ставит перед собой ОАО «Росжелдорпроект» на ближайшие пять лет?**

– Это рост конкурентоспособности за счёт развития существующих и приобретения новых современных компетенций в области проектирования, в т.ч. объектов высокоскоростных и интермодальных сообщений, современных вокзалных комплексов и транспортно-пересадочных узлов и т.д. Также среди ключевых целей компании на этот период я вижу удержание лидирующего положения в отрасли по объёмам и качеству выполняемых проектных и изыскательских работ. Не менее важно сохранить и укрепить репутацию компании как надёжного партнёра.

И здесь стратегически важным для нас является партнёрство с ОАО «РЖД», решение всех задач и удовлетворение потребностей большой компании в оказании услуг по проектированию.

БЕСЕДОВАЛА АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

# ОАО «ТРАССИГНАЛСТРОЙ»

Уважаемый Виталий Леонидович!  
Позвольте поздравить Вас и весь коллектив  
ОАО «Росжелдорпроект» с 5-летним юбилеем!

Сегодня Вы отмечаете 5-летие образования ОАО «Росжелдорпроект», но Ваша история началась гораздо раньше, с деятельности Ваших филиалов – проектных институтов.

За более чем 70-летний опыт работы институты ОАО «Росжелдорпроект» внесли значительный вклад в становление и развитие железных дорог нашей страны, выполнили сотни тысяч важных качественных проектов,

тем самым заслужив репутацию лидирующей компании среди проектных организаций России и стран СНГ.

Сегодня ОАО «Росжелдорпроект» выполняет весь комплекс проектных работ, начиная от создания идеи, предпроектной проработки, сбора исходных данных, бизнес-планирования и заканчивая организацией строительства, осуществлением авторского надзора. Хорошо оснащенная производственно-техническая база, постоянно совершенствующиеся методы проектирования, применение передовых проектных решений плюс огромный опыт работы, квалификация, профессиональный коллектив позволяют Вам успешно решать поставленные перед Вами задачи.

ОАО «Трансигналстрой» дорожит партнерскими отношениями, сложившимися между нашими организациями. Знаковыми событиями в последние годы стала успешная работа наших компаний на таких объектах, как участок Санкт-Петербург – Бусловская для организации скоростного движения поездов на линии Санкт-Петербург – Хельсинки; комплексная реконструкция и электрификация участка Карымская – Забайкальск Забайкальской железной дороги; комплексная реконструкция ж.-д. магистрали Санкт-Петербург – Москва под скоростное движение пассажирских поездов. Надеемся, что мы и дальше будем сотрудничать и воплощать

в жизнь крупнейшие транспортные проекты.

От всей души желаем Вашей компании высоких профессиональных достижений, процветания, много интересных и важных проектов. Крепкого здоровья, счастья, благополучия Вам и Вашим семьям!

С самыми искренними пожеланиями,

Председатель Совета директоров  
ОАО «Трансигналстрой» Е.И. Малов

Генеральный директор  
ОАО «Трансигналстрой» В.Е. Авилов

Крупнейшая компания в России по строительству и монтажу устройств автоматики и телемеханики, связи, энергоснабжения на железнодорожном транспорте и в метрополитенах



## НОВЫЕ ПРАВИЛА

С момента создания Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» прошёл год. Итоги подводить, конечно, рано, а задачи на будущее уже поставлены. Пока что ясно одно: новые принципы организации работы кардинально отличаются от существовавших.

### Сервис

## Вместе эффективнее

Заводские специалисты придут на помощь



Контролируемое обслуживание локомотивов повысит надёжность техники

Практика показала, что совместная работа ремонтников ОАО «РЖД» и компаний-производителей способствует повышению надёжности техники. В ближайшее время это сотрудничество будет развиваться.

Дирекция по ремонту тягового подвижного состава ведёт активное сотрудничество с ЗАО «Трансмашхолдинг» в сфере организации совместного сервисного обслуживания локомотивов.

Как рассказал «Гудку» генеральный директор компании «ТМХ-Сервис» Валерий Гриненко, совместная работа сервисных подразделений «Трансмашхолдинга» и предприятий Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД» ведётся на основании регламента взаимодействия по сервисному обслуживанию локомотивов.

«В настоящий момент на Восточно-Сибирской железной дороге действуют два филиала: Братский (в ремонтном локомотивном депо Вихоревка) и Нижнеудинский, обслуживающие электровозы серии ВЛ85 и «Ермак».

«В рамках взаимодействия в сфере сервисных услуг мы организовали ещё пять новых филиалов: Северо-Западный в Санкт-Петербурге, Западный в Великих Луках, Приволжский в Волгограде, Западно-Сибирский в Новосибирске и Дальневосточный на ДВЖД. Операционная деятельность этих филиалов начнётся уже в апреле», – заявил Валерий Гриненко.

По его словам, специалисты сервисной компании совместно с работниками ремонтного локомотивного депо дирекции осуществляют приёмку, испытания, осмотр локомотивов, поступающих на сервис, проводят необходимые плановые виды ремонта и по необходимости другие дополнительные работы. «Все вопросы, возникающие в рамках реализации проекта, решаются в оперативном порядке. Руководство обеих сторон периодически проводит различные совещания, направленные на повышение технической надёжности тягового подвижного состава.

Сервисные центры – это филиалы сервисной компании с основными подразделениями в ремонтных локомотивных депо, а также обособленными подразделениями в пунктах технического осмотра локомотивов», – подчеркнул Валерий Гриненко.

По его данным, в результате совместной работы в 2010 году рост коэффициента технической готовности к эксплуатации составил в среднем 7,6%, среднее количество высвобожденных часов – около 7,5 тыс. часов, а среднее количество локомотивов, дополнительно готовых к эксплуатации, – 10,4 единицы.

Как сообщили в Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, в ближайшее время планируется подписание договора по сервисному обслуживанию локомотивов с ОАО «Уральские локомотивы» (депо Свердловск-сортировочный). До конца года предполагается передать на сервисное обслуживание до 4 тыс. локомотивов.

Альбина Булатова

### Справка «Гудка»

На пяти новых пунктах совместного сервисного обслуживания техники специалисты Дирекции по ремонту тягового подвижного состава и «ТМХ-Сервис» будут работать с локомотивами серий ЭП10, Э5К, 2М62, М62, 2ТЭ116, 2ТЭ116 в/ц, 2ЭС4К, 2ЭС5К, 3ЭС5К, ВЛ65, ВЛ85, ТЭМ18Д(ДМ), ТЭП70, ТЭП70 БС, ЭП1, ЭП2К.

Александр Лубягов, начальник Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ОАО «РЖД»



Решить основные проблемы локомотиворемонтному комплексу компании пока не удалось. Но принципы работы, заложенные в первый год существования специализированной дирекции, помогут повысить эффективность в будущем.

– Александр Михайлович, к состоянию локомотивного парка и качеству ремонта тягового подвижного состава немало претензий. В чём, на ваш взгляд, основная причина проблем?

– Следует признать, что все негативные факторы работы дирекции стали следствием наших собственных просчётов, некачественного и несвоевременного расследования допущенных отказов технических средств, браков в работе, невысокого уровня профессиональных знаний. Всё это так. Напомню, что локомотивный парк компании сейчас отличается высокой степенью изношенности. Ведь с начала 90-х годов не проводилось массовых закупок тягового подвижного состава. А именно 15–20 лет – срок службы линейного оборудования. Нарастали проблемы, связанные со старением парка. Рост количества браков и отказов технических средств начался где-то с 2006 года, а в прошедшем году ситуация обострилась до предела.

Нам вполне по силам решить эту проблему. Сейчас локомотиворемонтному блоку выделяются средства, вполне достаточные для замены оборудования. На эти цели компания дополнительно выделила 3,5 млрд руб. Если мы сможем эффективно и в срок освоить эти средства, во втором полугодии нам будет выделено дополнительно ещё 3 млрд.

– Но одними только деньгами проблем не решить. Как обстоит дело с эффективностью их использования?

– Да, средства надо эффективно вложить. К сожалению, наши предприятия далеко не всегда с этим справлялись. В освоении ресурсов основную роль должны играть решения, принятые руководителями подразделений – то есть региональных дирекций и конкретных ремонтных депо. Сейчас у региональных руководителей помимо ответственности за принятия решений есть и все необходимые полномочия для эффективной работы.

Руководители на местах могут в рамках отведённого им лимита финансирования заключать договоры, самостоятельно принимать ответственные решения. Это позволяет оперативно решать ключевые проблемы. Но некоторые руководители к этому не готовы. Раньше финансовые вопросы решались на уровне дорог, руководители предприятий были, по сути, наделены лишь техниче-



На обновление парка компания направляет большие средства

скими функциями, сейчас от их решений, от их ответственности зависит эффективность работы. Но кто-то не смог преодолеть менталитет старой системы. Приведу пример: недавно приходит ко мне официальный запрос от руководителя одной из наших региональных дирекций, он просит разрешения закупить для депо партию стульев для технического кабинета. И это при том, что дирекция имеет бюджет закупки материалов в несколько сотен миллионов рублей.

То есть необходимо грамотно проводить подбор и расстановку кадров. Недавно мы проводили в центральном аппарате дирекции курсы по обучению руководящего персонала, пригласили именно тех, кто в ближайшее время может стать начальниками депо. Процесс повышения профессионального уровня затрагивает не только руководящих работников. Запланировано провести дополнительное обучение ремонтного персонала.

– Насколько способствует решению проблем разделение комплекса на тягу и эксплуатацию?

– Эффект очевиден. Помимо того, что работа в новых условиях делает возможным прозрачное, целенаправленное выделение и расходование средств, новая система позволяет выявлять скрытые ранее недоработки, а значит и эффективно с ними бороться. Приведу, казалось бы, парадоксальный пример. Как известно, в последнее время резко возросло количество случаев захода локомотивов в неплановый ремонт. Это, конечно, плохо. Но раньше, когда локомо-

тивное хозяйство находилось целиком в ведении железных дорог, машины, попадая на техническое обслуживание, могли простаивать больше положенного времени сутками. В настоящее время локомотивы, простаивающие на техническом осмотре больше положенного времени, сразу же переводятся на неплановый ремонт. Этот показатель порой скрывали, чтобы не портить статистику. Ситуация изменилась, и если машина простоит на техническом осмотре больше положенного не то что сутки – пятнадцать минут, она сразу же регистрируется как зашедшая в неплановый ремонт. Статистика портится, конечно, но ответственность работников повышается, и в недалёком будущем положительный эффект от этого станет заметен. И как подтверждение этому – снижение среднего времени простоя на неплановом

ремонте по отношению к прошлому году почти в два раза.

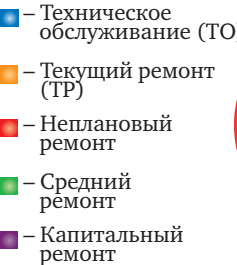
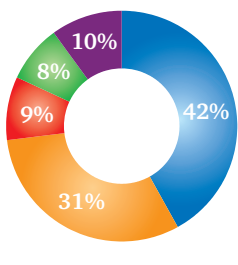
– С момента создания дирекции прошёл год, каких результатов удалось добиться и каковы основные задачи на будущее?

– При всех проблемах есть и множество положительных моментов. Так, программа ремонта выполнена на 102,0%, за прошедший год нам удалось увеличить количество электровозов в эксплуатируемом парке с 4709 до 5298 локомотивов, а по тепловозному парку с 1866 до 2176 локомотивов. На текущий момент ситуация с браками остаётся напряжённой, но по отказам технических средств в последнее время наметилась тенденция к снижению, причём даже на таких проблемных направлениях, как Забайкальская и Северная магистрали. В 2011 году перед нашей дирекцией поставлены большие задачи в ремонте, содержании локомотивного парка, повышении коэффициента его готовности.

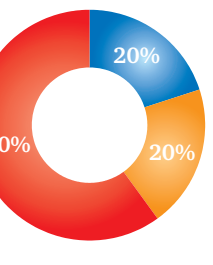
### В досье

Повышение надёжности локомотива за счёт усиления заводского ремонта в счёт будущей экономии расходов в эксплуатации

Существующая структура стоимости жизненного цикла локомотива



Будущая структура стоимости жизненного цикла локомотива



### Развитие

## Всё для качества

Производительную работу надо стимулировать

Для того чтобы повысить качество работы на локомотиворемонтных предприятиях, разработана целая система мер. Она включает в себя как проекты реконструкции производственных площадей, так и меры по обучению и мотивации персонала.

Перед предприятиями Дирекции по ремонту тягового подвижного состава компаний поставлены значительные задачи: предстоит снизить время простоя локомотивов в ремонте, добиться снижения заходов в неплановый ремонт, добиться сокращения брака и отказов технических средств.

По словам начальника производственного отдела дирекции Сергея Петрова, помимо ремонта самих локомотивов в депо дирекции необходимо провести средний ремонт 58 дизель-генераторов, 300 тяговых электродвигателей электровозов и 400 тепловозных двигателей. Кроме того, колёсным ремонтным мастерским на 9% следует увеличить по сравнению с 2010 годом выпуск из ремонта колёсных пар. Конечно же, для выполнения поставленных и перспективных задач необходимо проведение реконструкции предприятий.

В прошлом году были введены в эксплуатацию ПТОЛ (пункт технического обслуживания локомотивов) Ртищев Юго-Восточной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ПТОЛ Красноярск-Восточный Красноярской дирекции, а также цеха подъёмочного ремонта тепловозов серии 2ТЭ10 локомотивного ремонтного депо Ершов Приволжской дирекции. Приступили к работе цеха по ремонту электровозов серии ВЛ110У в депо Кинель Куйбышевской



Предприятиям дирекции предстоит снизить простой локомотивов в ремонте

дирекции, цеха для ремонта электровозов в объёме ТР-1 в локомотивном депо Елец Юго-Восточной дирекции и ряд других объектов.

В 2011 году предусмотрено завершение реконструкции ПТОЛ Агрыз Горьковской дирекции, ПТОЛ Междуреченск Красноярской дирекции, ПТОЛ Комсомольск и тепловозного цеха ТЧ Южно-Сахалинск Дальневосточной дирекции, строительство нового локомотивного депо Барабинск для ремонта и сервисного обслуживания пассажирских электровозов ЭП2К, работающих на полигоне ЗСЖД, СвЖД и ЮУЖД. По опыту технического перевооружения локомотивных депо Елец ЮВЖД и Тихорецкая СКЖД, разрабатываются проекты перевооружения других базовых депо.

Сейчас на предприятиях дирекции трудятся более 64 тыс. человек. За год дополнительную профессиональную подготовку прошли 1645 инженерно-технических работников, повысили свою квалификацию более девяти тысяч работников массовых профессий и почти три тысячи руководителей и специалистов.

Однако, как рассказал «Гудку» заместитель начальника Дирекции тяги Игорь Кубарев, проведённые собеседования показали, что подготовка некоторых работников не соответствует современным требованиям.

«Для повышения уровня знаний руководящего состава ремонтных локомотивных депо дирекцией совместно с Российской открытой академией транспорта разработаны новые программы обучения начальников депо и

резерва на назначение на должности начальников депо. Подготовку по этим программам прошли уже 45 руководителей. В ближайшее время для повышения уровня знаний работников нами совместно со специалистами Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства разрабатывается автоматизированная система обучения работников массовых профессий ремонтного комплекса согласно их специализации. В эту систему будут заложены функции проверки знаний изученного материала», – подчеркнул он.

Стимулировать стремление повышать профессиональный уровень и работать качественно призвана система дополнительного премирования и мотивации работников, внедряемая в дирекции. «Ещё в прошлом году на наших предприятиях введены положения о мастере производственного участка и о порядке присвоения званий «Мастер 1-го класса» и «Мастер 2-го класса», а также «Положение о наставничестве». В целом же в дирекции действует целая система мер по мотивации качественного труда. Но на этом мы не останавливаемся, так, в апреле текущего года вводятся положения «О личном клейме качества» и «О дополнительном стимулировании работников локомотивных депо на повышение показателей надёжности тягового подвижного состава», предусматривающие значительные выплаты работникам, не допускающим нарушения технологии, рассматриваются меры, направленные на мотивацию повышения качества выполнения ТО-2», – отметил Игорь Кубарев.

Полосу подготовил Всеволод Колупаев



ФЕЛЬЕТОН

Полотенца и процветающая торговля



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.

Григорий Фёдорович, приступив к очередному дежурству на «телефоне доверия», снял трубку и услышал просто глас вопиющего, возмущённого происходящей несправедливостью.

«Я – проводник! – представился на том конце провода. – Работаю на Октябрьской железной дороге! Постоянно пропадают полотенца! Пассажиры вышли – не хватает 5–10 махровых полотенец. Недостачу покрывает проводник. Когда прекратится этот беспредел?»

– Это не просто беспредел, – согласился Григорий Фёдорович. – Я бы сказал, что это какой-то махровый беспредел. Вы спрашиваете: когда он прекратится? Мне это тоже интересно. Более того, если бы была такая возможность, я бы лично поймал того, кто таскает эти полотенца, и задал бы этот вопрос ему прямо в лицо. Понимаю, что это не выход – всех не переловишь. Поэтому предлагаю для борьбы с кражами использовать новейшие технологии, включая нано. Например, как один из вариантов: вшивать в полотенца микрочипы, а на выходе устанавливать улавливающие рамки, которые на эти чипы реагировали бы. А пойманным вора вживлять эти чипы в одно место, чтобы они, проходя через рамки, звенели. Установить эти рамки у касс и не продавать бы этим, звенящим, билеты на поезд. Чтoб знали, как воровать из поездов махровые полотенца!

Только-только успокоился Григорий Фёдорович после первого звонка, как раздался следующий. И он узнал о случае не менее возмутительном. «Торговля на платформе Истра процветает, – ввели Григория Фёдоровича в курс дела. – Прямо посреди платформы стоят пять несанкционированных торговых точек. Они

мешают движению пассажиров. Проход между ними и краем платформы около двух метров. Платформа скользкая, пассажиры падают, ругаются. А торговцы утверждают, что им тут разрешает стоять полиция. Такое безобразие продолжается на протяжении трёх последних месяцев. Прошу принять меры».

– Видите, что-то у нас всё же процветает, – попытался как-то утешить звонившего Григорий Фёдорович. – Пусть хоть торговля на платформе. Конечно, хорошо бы ещё, чтобы это процветание не способствовало падению пассажиров. Тем более на железнодорожных путях. И для этого нужно принимать самые радикальные меры. Например, добиться того, чтобы полиция вместе с ответственными за этот участок железнодорожниками всё-таки навела порядок на платформе. А если не захотят, то, будь моя воля, заставил бы их самих протискиваться между торговцами и краем платформы. Чтобы падали вместе со всеми. И пусть бы ругали сами себя. Самый эффективный способ борьбы за свои права – заставить тех, от кого зависит принятие решений, быть вместе с народом.

– Конечно, это всё больше мои эмоциональные пожелания, – признался Григорий Фёдорович. – А вообще-то хотелось бы получить ответ от официальных ответственных лиц.

Григорий Фёдорович мечтательно прикрыл глаза и представил себе, что на железной дороге наконец не крадут полотенца, проводникам не нужно покрывать недостачу, а все платформы очищены ото льда и от незаконной торговли.

– Вот эта была бы дорога! – воскликнул Григорий Фёдорович. – По такой и проехать было бы одно удовольствие!

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Закрыто для продажи

Акции ОАО «РЖД» НЕ МОГУТ ПРИОБРЕСТИ ДАЖЕ РАБОТНИКИ КОМПАНИИ



– Проработала 34 года старшим билетным кассиром Брянского центра по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Сейчас нашу пригородную дирекцию переводят в другую организацию – ЦППК, и я попадаю под сокращение. Мне предложили перейти туда, но при этом я теряю все льготы. Поэтому выбрала сокращение. И так нас 50 человек. В связи с этим хотим узнать, можно ли получить акции компании, ведь РЖД – акционерное общество?

Людмила Василенко  
Сельцо-1, Брянская обл. – Уважаемая Людмила Акимовна! Статьей 7 закона «Об особенностях управления и

Акции ОАО «РЖД» не торгуются на биржах и других площадках

распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27 февраля 2003 года и пунктом 34 Устава ОАО «РЖД», утверждённого постановлением правительства от 18 сентября 2003 года, установлен запрет на продажу и иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД», а также ограничение хозяйственного оборота имущества инфраструктуры железнодорожного транспорта. Единственным акционером ОАО «РЖД» является государство в лице правительства.

Сергей Тюменев,  
начальник службы управления персоналом МЖД

Меры приняты

Погода диктует моду

На Чусовской дистанции пути теперь контролируют выдачу спецодежды

СМЕНА ВРЕМЁН ГОДА ВЛЕЧЁТ ЗА СОБОЙ И СМЕНУ СПЕЦОДЕЖДЫ. ПОСЛЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА С УЧАСТИЕМ «ГУДКА» НА ЧУСОВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ, НАДЕЕМСЯ, БОЛЬШЕ ПРОБЛЕМ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЕЮ НЕ ВОЗНИКНЕТ.

Работники 15-го линейного участка Чусовской дистанции пути Свердловской дороги обратились на «телефон доверия» под занавес прошлого года: «На улице мороз, а мы ходим кто в чём. И такая ситуация на большинстве участков. Очень рассчитываем на вашу помощь. Ждём спецодежду».

По обращении началась проверка. Выяснилось, что на начало года в штате 15-го участка числились один дорожный мастер, 3 бригадира пути, 20 монтеров пути, то есть 24 человека, больше половины из которых недополучили те или иные вещи. В частности, рабочим не досталось 12 комплектов костюмов «Путеец» для защиты от пониженных температур, 20 валяных сапог и столько же утеплённых сапог «Север», 15 шапок-ушанок со звукопроводными вставками, 20 утеплённых рукавиц.

Начальник службы пути СВЖД Олег Коледа сообщил «Гудку», что «для стабилизации



ситуации в структурных подразделениях в ноябре 2010 года на приобретение спецодежды было дополнительно выделено 22,56 млн руб.». Видимо, деньги зависли на каких-то счетах, раз не стали к сроку необходимыми тёплыми вещами для людей, работающих на улице даже в мороз. А может, просто снабженцы отнеслись спустя рукава к своим обязанностям, раз для получения положенной спецодежды потребовалось проводить ревизию на материально-техническом складе станции Чусовская – только после неё, как видно из ответа со Свердловской магистрали, работники 15-го

линейного участка получили недостающие костюмы для защиты от пониженных температур, сапоги, шапки-ушанки и рукавицы. Правда, случилось это уже к исходу февраля. «Теперь обстановка в коллективе стабилизировалась, – заверил Олег Коледа. – Работники, у которых срок носки специальной одежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты заканчивается в 2011 году, будут обеспечены ею полностью согласно плану поставок службы пути».

Людмила Алёшина

Судьба

Резерв «Копейки»

Начальник поезда знает, как создать профессиональную семью

Фирменный поезд «Столичный экспресс» № 1/2 соединяет сердца двух государств – России и Украины.

«В вагонах вкусно пахнет родным домом. Так держать!» – написал в гостевой книге поезда народный артист СССР Богдан Ступка. Действительно, нет ничего дороже для человека, чем крыша дома своего. Не один Богдан Сильвестрович излил душу. Автографов уважаемых людей за шесть лет работы поезда в этой книге набралось немало. Тут и министры, инженеры, врачи, учёные из стран ближнего и дальнего зарубежья. И, словно стоворившись, почти все пишут о доме. А актриса Людмила Чурсина с женским изяществом уточнила: «В последние годы «единичка» стала для меня гостеприимным домом. И если бы не таможенники и пограничники, то этому прекрасному дому на колёсах не было бы цены».

– Откуда это ощущение? – спросил я начальника поезда Павла Журавлёва.

Мы сидим в штабном вагоне. Где-то поднищем гудит дрезль, электрики хлопочут у щитков, в коридоре урчит пылесос, проводницы раскладывают постели – рутинная работа перед рейсом. Павел Васильевич молчит, прислушиваясь к рабочему ритму вокруг и удостоверившись, что всё путём, неожиданно спрашивает:

– Как вы думаете, с чего начинается дом? С семьи. Профессиональную семью Павел Журавлёв начал создавать шесть лет назад, когда его назначили начальником поезда № 1. Его бригада должна была первой освоить новое поколение вагонов – безгенераторных. Всё было внове: и энергосистема, и механика, и тормоза, и кондиционеры, и даже дверные ручки. Всей бригадой поехали в Тверь принимать состав. С заводским руководством договорились: полный курс теории, полный курс практики. И никаких поблажек.

А впереди стояла задача посложнее, чем освоение новой техники, – объединить людей. За почти четверть века работы начальником поезда у Журавлёва сложились свои принципы подбора кадров: «Личности надо дать возможность проявить себя. Я не ставлю условий: чтобы попасть в бригаду, человеку надо иметь такие-то и такие-то качества. Время – лучший экзаменатор, и человек сомнительных достоинств не выдерживает испытаний в нашем коллективе».

Начальник поезда может простить техническую оплошность проводника, но душевную – никогда. «Вышел на работу, встал у вагона – улыбайся, даже если кошки на душе скребут. Не бойся протянуть человеку руку помощи, не бойся быть искренним, добрым. Главным в каждом из нас должно быть желание отдать, а не желание взять», – уверен Павел Журавлёв.

И ещё практика убедила Журавлёва в том, что помогать младшему нужно только тогда, когда это действительно необходимо. Ненужная помощь лишь ослабляет человека. Этот приём оправдался. И Вячеслав Школьник, и Лариса Засеева, и Василий Нестеров, и Ольга Крылова прошли его школу. Каждый из них повзрослел и твёрдо встал на ноги в бригаде поезда № 1.

«Судьба свела меня со многими замечательными людьми. Например, в молодости начальник Лобненского локомотивного депо Семён Урман мою детскую «болезнь» паровозом превратил в страсть. В зрелые годы уроки Зои Сизовой, четыре десятка лет посвятившей транспорту, сформировали меня как руководителя, – рассказывает Павел Журавлёв. – Она часто повторяла: «Овладесть ремеслом не так трудно. Трудно им так овладеть, чтобы ремесло поставить на службу людям».

За окнами штабного вагона повисли сумерки. Скоро состав выведет из ангара и поставит под колеса дебаркадера Киевского вокзала – там начало пути.



Бригаду проводников, ушедших в первый рейс на Киев шесть лет назад, не покинул никто

Павел Журавлёв включает мобильный телефон. – Вася, проверь работу слесарей. – Вася, с электрикой все уладили? – Вася, намётom на Ярославский. Одна нога здесь, другая там. Забери документы. – Вася...

Журавлёв перехватил в моих глазах испуг за здоровье Васи – столько навесить на одного.

«В бригаде у нас четыре Васи, и на каждого я могу положиться, как на самого себя», – улыбается он.

«Что придаёт человеку жизненную устойчивость? – продолжает Павел Журавлёв. – Поступок, самостоятельная выполненная работа. Независимо от масшта-

Время – лучший экзаменатор, и человек сомнительных достоинств не выдерживает испытаний в нашем коллективе

бов». Преодолевать трудности помогают знания. В студенческих рюкзаках проводников Натальи Васильковой, Татьяны Антоновой, Александра Царёва, Юлии Головлёвой уживаются учебники по психологии и экономике. А Александр Первушов как-то заметил: «Кризис заставил нас беречь каждую копейку». «Верно, – подхватил Павел Журавлёв. – А нашу «Копейку» мы тем более должны беречь». Так и прижилось это тёплое и уважительное прозвище поезда № 1 – «Копейка».

...На часах – 20.00. Перед сегодняшним рейсом Журавлёв проходит весь поезд от первого и до последнего вагона. Для этого есть повод: шесть лет назад этот состав и эта бригада Московского резерва впервые пошли на Киев. И вот 1000-й рейс. Событие. И ему надо соответствовать. Обход не проформа, когда ведутся обморочно-

нудные разговоры о долге и ответственности. Начальник поезда, считает Павел Журавлёв, в эти минуты должен уловить настроение людей, без заморочек решить возникающие вопросы.

Начальник поезда останавливается у служебных купе, говорит о делах, интересуется здоровьем, спрашивает о детях. И эти разговоры возвращают его к первым дням «Копейки». К солдатской крепости основательного, пунктуального до мелочей Васи Ветина, прошедшего дорогами Чечни и, по его словам, влезшего в шкуру проводника прямо с брони и решившего раз и навсегда, что дела лучше того, которым он сегодня занят, нет. Может быть, вспомнил Журавлёв и возвращение в бригаду Саши Царёва с грустной самоиронией: «Рыбачил-рыбачил, а рыбу не бачил». По молодости кинулся он тогда за длинным рублём, а тот

оказался гривенником. И только здесь, на «Копейке», определился со своим будущим. Может быть, начальник поезда вспомнил упорство Ларисы Засеевой, отказавшей брать новый вагон: «Не переводите, Павел Васильевич. Я люблю этот вагон, знаю все его уголки, где что не так, где что скрипит, знаю его здоровые и больные места. Переведёте – не переживу». Конечно же, Лариса Засеева осталась в столь любимом ею вагоне.

Как и остались в бригаде все двадцать проводников, ушедших в первый рейс на Киев шесть лет назад. Все!

...На часах 23.23. «Копейка» отходит от платформы. Мудрец заметил, что неудачи терпит тот, кто без конца останавливается на своём пути. Это не про неё: от Москвы до Киева «Копейка» делает всего две остановки.

Виталий Матонин

Обратная связь

По службе, а не по дружбе

О ФОРМАХ ТРАНСПОРТНЫХ ТРЕБОВАНИЙ И ДОПЛАТАХ ВОДИТЕЛЯМ ЗА КЛАССНОСТЬ

– Я машинист железнодорожных строительных машин Западно-Сибирской железной дороги. По какой форме служебных транспортных требований мы должны ездить на инструктажи и технические занятия – по третьей или четвёртой?

Михаил Смирнов

– Годовые служебные транспортные требования формы № 3 выдаются работникам ОАО «РЖД», имеющим развозной характер работы, предусмотренный должностными инструкциями. Проезд на технические занятия и инструктаж, непосредственно связанный с деятельностью работника, относится к служебным поездкам, а значит, в данном случае используется форма № 3.

Однако если технические занятия и инструктаж проводятся по основному месту работы, то при проезде от места жительства к месту работы используются транспортные требования формы № 4.

Александр Золотарёв, начальник отдела служебных билетов департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД»

– Мы работаем водителями автобусов дистанции пути – 17 Южно-Уральской дороги. Помогите выяснить, должны ли нам платить за классность?

Егор Самойлов (фамилия изменена)

ст. Петухово

– Положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» доплата за классность водителям автомобилей не предусмотрена.

В то же время для стимулирования профессионального роста рабочим, стабильно обеспечивающим высокое качество работ, освоившим смежные операции и профессии, могут устанавливаться надбавки за профессиональное мастерство (п.6.1 Положения о корпоративной системе оплаты труда), дифференцированные по разрядам квалификации: 3-й разряд в размере до 12%, 4-й – до 16%, 5-й и более высокие разряды – до 24% соответствующей тарифной ставки.

Нина Макухина, заместитель начальника отдела организации и оплаты труда ЮУЖД



## ОПРОС

## Даже не мечтай

БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН НЕ ХОТЯТ ТРАТИТЬСЯ НА АВТОМОБИЛЬ



НАШИ СООТЕЧЕСТВЕННИКИ МЕЧТАЮТ ОБ ИНОМАРКАХ, НО ПОКУПАЮТ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МАШИНЫ ИЛИ НЕ ПОКУПАЮТ ВОВСЕ.

Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провёл исследование и выяснил, что автомобиль есть в 43% семей. Причём у большинства автовладельцев (39%) одна машина, а у 5% – две и более. Более половины семей в нашей стране пока ходят пешком (57%). 80% из них даже и не мечтают о машине. Автомобиля нет, как правило, у пожилых людей, сельских жителей, а также у малообеспеченных семей, утверждают социологи ВЦИОМа.

Между тем 15% россиян вынашивают планы покупки автомобиля. Лишь 5% опрошенных собираются приобрести машину уже в этом году, а каждый десятый собирается сделать это в течение двух-трёх лет. Причём намерение купить чаще высказывают те, у кого машина уже есть (18%), нежели те, у кого нет (14%), уточняют социологи. «15% – это не так уж мало, – считает руководитель управления социально-политических исследований ВЦИОМа Степан Львов. – Это значит, что каждый четвёртый автомобилист планирует в скором времени поменять машину».

К слову, большинство тех, кто собирается приобрести авто, смотрят в будущее с оптимизмом. Сумма, которую люди готовы потратить на авто, увеличилась. Если ещё в прошлом году речь шла о \$11543 (менее 335 тыс. руб.), то сегодня россияне откладывают уже \$13631 (почти 400 тыс. руб.). По словам замдиректора агентства «Автостат» Сергея Удалова, за 400 тыс. руб. можно купить новую иномарку, но только бюджетную. В эту цену вписываются бюджетные модели, такие как Renault Logan, Skoda Fabia, многие модели Daewoo, Hyundai Solaris в минимальной комплектации и некоторые другие. Те, кто хочет купить новый отечественный автомобиль Lada, может уложиться в 200–300 тыс. руб. «Социологический опрос показывает, скорее, настроения граждан, а не то, что они реально покупают, – полагает Сергей

«Классика» по-прежнему популярна и поддерживает высокий рейтинг продаж отечественных автомобилей

Удалов. – Реальные цифры говорят о том, что продажи отечественных автомобилей растут намного быстрее, чем иномарок. Хотя это, конечно, заслуга программы утилизации. Когда она закончится, ситуация может измениться».

Однако, по словам социолога Степана Львова, в последнее десятилетие автомобиль уже не считается предметом роскоши, для многих он стал необходимостью. «Мы проводили исследование, в котором выяснилось, что четверть россиян (25%) вообще не могут обойтись без машины, – сказал представитель ВЦИОМа. – С другой стороны, автомобиль в нашей стране – это всё-таки показатель благополучия. И желание купить более дорогую и качественную машину говорит о социальном оптимизме людей». Между тем на сегодняшний день новая иномарка есть только у 14% российских автомобилистов, ещё меньше опрошенных (13%) владеет новыми отечественными машинами. Почти половина отечественных водителей (46%) являются счастливыми обладателями поддержанных российских автомобилей, у 30% есть поддержанная иномарка.

Ведущий эксперт управляющей компании «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрий Баранов рассказал «Гудку», что сегодня в России приходится примерно 300 машин на 1 тыс. населения. Это существенно меньше, чем даже в странах бывшего соцлагеря – Чехии, Венгрии, Словакии, где ещё несколько лет назад число автомобилей превысило 450 штук на 1 тыс. населения. «Однако изменение настроения людей, их желание приобрести чуть более дорогие автомобили говорит о том, что и у нас ситуация постепенно улучшается. Изменение потребительских предпочтений в пользу иномарок – повод нашим производителям задуматься о том, что надо начинать, наконец, выпускать конкурентоспособную продукцию», – отметил эксперт.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

## В досье

КАКИМ ОБРАЗОМ ВЫ ПЛАНИРУЕТЕ ПРИОБРЕСТИ АВТОМОБИЛЬ? (ЗАКРЫТЫЙ ВОПРОС, ОДИН ВАРИАНТ ОТВЕТА)



## Личные финансы

## Отсеяли ненужных

ВЫБРАТЬ ЛЕГАЛЬНЫЙ ОБМЕННЫЙ ПУНКТ ТЕПЕРЬ МОЖНО В ИНТЕРНЕТЕ

Центробанк на своём сайте опубликовал список легальных обменных пунктов на территории Москвы и Московской области. Согласно документу, в настоящее время соответствующая лицензия есть у чуть больше 6 тыс. официально открытых подразделений кредитных организаций.

Как рассказали «Гудку» в пресс-службе Центрального банка, публиковать перечень начали с обменников Москвы и Московской области, так как эти территории наиболее насыщены обменными пунктами.

Примечательно, что помимо названий банков в списке указаны адреса легальных точек обмена валюты. При этом в Центробанке уточнили, что не по всем адресам, указанным в перечне, могут осуществляться операции. Руководство банка вправе



Не каждый обменный пункт работает по заявленному курсу

самостоятельно решать, какие из операций проводить в том или ином офисе и самостоятельно информировать об этом клиентов. Также в Центробанке заявили, что точка обмена

валюты, адреса которой нет в списке, скорее всего, незаконна.

Президент Ассоциации российских банков Гарегин Тосунян оценил подготовленный Центробанком список как попытку ликвидировать сомнительные обменники, прикрывающиеся брендом банка. «Год назад ввели соответствующее положение: обменники должны находиться либо при банках, либо работать самостоятельно, но осуществлять дополнительные операции, например, принимать платежи. Практика показала, что до сих пор работают нелегальные конторы, – уточнил он. – При этом у ЦБ нет влияния на них, а правоохранительные органы не всегда обращают внимание на нарушения в этой области. Поэтому граждане могут сами обезопасить себя от обмана», – пояснил Гарегин Тосунян.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

## ПРОЕКТ

## Обратный отсчёт

Бойцы студенческих строительных отрядов Готовятся к третьему трудовому семестру



НА ВСЕРОССИЙСКИЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ СТРОЙКИ – ОБЪЕКТЫ САММИТА АТЭС во Владивостоке, ПРОЕКТА «Урал Промышленный – Урал Полярный» и зимней Олимпиады в Сочи – отправятся лучшие отряды, имеющие большой опыт работы и высокую квалификацию.

В железнодорожных вузах уже вовсю готовятся к трудовому семестру: формируются отряды, комиссары проходят учёбу. Первоочередное внимание, конечно, всероссийским стройкам. Здесь ключевой и самый желанный для студентов объект – Сочи. «Олимпийская стройка сегодня задаёт тон для всего движения студенческих отрядов в стране», – считает командир Центрального штаба движения «Российские студенческие отряды» Павел Богатеев.

До сих пор основным работодателем для студентов на проекте Сочи-2014 становились железнодорожники: в 2009 году они приняли 150 человек, в 2010-м – уже 1048 студентов. По словам вице-президента ОАО «РЖД» Олега Тони, бойцы произвели в Сочи хорошее впечатление: «Наши подрядчики за два года перестали думать, что это обуза, убедились, что люди приезжают трудиться и делают это хорошо». К участию в проекте также были приглашены студотряды из Армении и Казахстана, стройку посетили представители железнодорожных администраций и транспортных вузов Латвии, Литвы, Эстонии и Украины.

В этом году третий трудовой семестр в Сочи начнётся 1 июля и продлится до 20 августа. Общее число бойцов на транспортных объектах РЖД олимпийского статуса составит 1100 человек, причём представительство отрядов из стран СНГ и Балтии будет расширено – для укрепления международной студенческой дружбы. «Мы попробуем воссоздать элемент обмена культурными традициями среди молодёжи, который раньше существовал в студенческих отрядах», – пояснил Олег Тони.

Как и прежде, ОАО «РЖД» обеспечит студентов жильём, питанием, спецодеждой и медицинским обслуживанием.

– В прошлом году наши ребята себя хорошо зарекомендовали: ударно потрудились – подрядчики даже оказались не готовы к такому энтузиазму и не сумели в полном объёме нагрузить ребят работой, активно участвовали

Опыт работы на строительстве олимпийских объектов в Сочи студенты-железнодорожники считают бесценным

в культурных и спортивных мероприятиях. Не было к ним претензий и по дисциплине. Поэтому специально для УрГУПС квота на 2011 год была увеличена – в Сочи поедут 110 наших студентов, – рассказал первый проректор Уральского университета путей сообщения Евгений Азаров.

Но мест всё равно меньше, чем желающих. «В прошлом году на 100 мест было подано 330 заявлений. Мы не знали, какими будут условия работы, задания, но неизвестность ребят не испугала и среди претендентов пришлось устраивать конкурс, – отмечает командир отряда «Урал-1», специалист Штаба трудовых дел УрГУПС Евгений Бган. – В Сочи попали те, кто сумел совместить хорошую учёбу со спортом и активным участием в культурной жизни вуза. В этом году критерии отбора решили не менять».

В Сочи попали те, кто сумел совместить хорошую учёбу со спортом и активным участием в жизни вуза

От РГУПС в Сочи отправятся 10 отрядов общей численностью 200 человек. «Как и в прошлые разы, желающих было огромное количество. Командиры и комиссары уже выбраны, ребята готовятся к поездке, – отпартовал «Гудку» командир сводного студенческого отряда РГУПС Евгений Абубакиров. – Знамя лучшего отряда сочинской стройки мы планируем оставить в нашем университете и готовы доказать другим отрядам, что имеем на это право». В первую декаду апреля на базе РГУПС все руководители отрядов, которым предстоит работать в Сочи, пройдут обучение навыкам управления коллективом и разрешения конфликтов, нормам охраны труда, техники безопасности и так далее.

В компании бойцов стройотрядов рассматривают в качестве потенциальных работников отрасли. В феврале этого года отряд из РГУПС проходил преддипломную практику у самого крупного подрядчика ОАО «РЖД» на олимпийском строительстве – «Стройтрест». Работодатель имел возможность оценить потенциал будущих инженеров ещё во время работы в студотрядах, поэтому ребят при-

гласили на практику сразу на инженерные должности.

– Нашу группу из 20 человек поделили на две части: одни стажировались специалистами в проектных отделах, другие были стажёрами мастеров на участках, – рассказал один из участников стажировки, командир ССО «Единство» Павел Дятлов.

Месяц ребята занимались всем, что предписывает должностная инструкция начальника участка, и собирали информацию к диплому. «Этот опыт дорогого стоит! – говорит Павел Дятлов. – Строящаяся дорога – это самый сложный транспортный объект Игр 2014 года, и возможность «потрогать руками» передовые технологии для выпускника профильного вуза просто бесценна».

Студентам этим летом предстоит отправиться и на Ямал – на строительство веток в рамках проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный». В Заполярье отправятся более 200 человек из Москвы, Тюмени, Челябинской и Свердловской областей и других ре-

гионов. «Труд на Севере тяжёл, но там удивительная природа и нет ничего, что окружает нас в городе, – ни Интернета, ни пробок, и это спокойствие тоже ценно», – говорит четверкурсник МГУПС Александр Андреев, который побывал на Ямале в прошлом году.

Списки бойцов отрядов в каждом вузе утверждают в разные сроки, но железнодорожники рассчитывают уже в ближайшие дни определиться с кандидатами, опередив коллег из «гражданских» вузов.

«Нам очень повезло, что мы учимся в железнодорожном вузе: ни один другой вуз Урала не отправляет свои стройотряды на такие масштабные объекты, – считает командир отряда «Урал-2» Станислав Машьянов. – Прошлым летом мы с ребятами побывали в Сочи, за год до этого – в Новом Уренгое. Везде работали по специальности. Но ещё важнее то, что каждый почувствовал свою причастность к главным стройкам, главным задачам страны. Приятно думать, что в Олимпиаде 2014 года уже есть частичка нашего труда».

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА



16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ  
26-29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

ТРАНСРОССИЯ

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.  
506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м² экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА  
www.transrussia.ru



РЕКЛАМА



Новости спорта

Под откос

Подмосковный «Атлант» в шестом матче финальной серии Западной конференции на своей площадке разгромил ярославский «Локомотив» со счётом 8:2 и вышел в финал Кубка Гагарина. Накануне этого матча казалось, что «Локомотив» способен на чудо. Железнодорожники, после того как уступили в трёх первых матчах серии, смогли «вернуться в игру», одержали две победы подряд и, казалось, близки к тому, чтобы сравнять счёт. С боевым настроением хоккеисты «Локо» вышли на шестую встречу с «Атлантом». И в первом периоде на площадке «Арены Мытищи» шла равная и жёсткая борьба. Вера болельщиков «Локо» в свою команду укрепилась, когда Субботин уже на третьей минуте встречи вывел ярославцев вперед.



Голкипер «Локо» Александр Вьюхин не смог спасти свою команду от разгрома

И даже быстрый ответный гол хозяев не смутил железнодорожников, которые продолжили на каждую атаку «Атланта» отвечать своей. Судьба встречи решилась во втором периоде. Стоило подмосковным хоккеистам немного добавить в скорости и агрессивности, как тут же обменялись слабые стороны «Локо» – неуверенная игра в обороне и слабость вратарской линии. Почти сразу после перерыва «Атлант» при полном попустительстве ярославских защитников забросил две шайбы подряд. Но это был пока не нокаут – нокдаун. Одну шайбу железнодорожники отыграли. Однако очередная оплошность обороны привела к тому, что хозяйева очень быстро восстановили разницу в счёте. И вот от этого удара «Локомотив» оправится уже не сумел. Ярославцы практически прекратили сопротивление, что и отразилось на итоговом счёте – 8:2 в пользу «Атланта». – Мы неплохо начали, забросили шайбу, но тут же пропустили ответную, – рассказал главный тренер «Локомотива» Владимир Вуйтек. – Потом мы трижды были в большинстве, но ничего не сделали. Играли очень плохо. Победил сильнейший, и не только сегодня.

Только ничья

Московский «Локомотив» в матче третьего тура чемпионата России сыграл с «Ростовом» 1:1. Второй домашний матч сезона железнодорожники вновь проводили в «Лужниках», так как поле на стадионе «Локомотив» до сих пор непригодно для игр. И если в первом туре подопечные Юрия Красножана смогли добиться в «Лужниках» победы, то на этот раз им пришлось довольствоваться лишь ничьей. Три четверти матча шла неспешная и примерно равная игра, и команды изредка обменивались атаками, лишь немногие из которых таили в себе опасность. Зато последние двадцать минут игры получились захватывающими. Команды обменяли голами – у «Локо» забил Игнатьев, а у «Ростова» отличился Григорьев. При этом хозяева ещё дважды поражали ворота соперников, но судьи из-за офсайда эти голы не засчитали. – Мы провели первый тайм не так, как планировали, – рассказал наставник «Локо» Юрий Красножан. – Во втором тайме действовали лучше. Но на победу мы не наиграли.

Сюрпризы от Шипулина

Сегодня пройдут третьи матчи первого раунда плей-офф чемпионата России по волейболу. В шаге от выхода в полуфинал находится «Локомотив-Белогорье», который сумел на выезде дважды обыграть одноклубников из Новосибирска. Такой прыти от белгородцев вряд ли кто-то ожидал. Новосибирский «Локомотив», занявший по итогам регулярного чемпионата третье место, считался фаворитом в противостоянии двух железнодорожных клубов. Однако главный тренер и президент «Локомотива-Белогорье» Геннадий Шипулин сумел отлично подготовить свою команду к началу плей-офф. И если в первом матче белгородцы добились успеха только в пяти сетах – 3:2, то вторая игра закончилась убедительной победой гостей – 3:0. И теперь для выхода в полуфинал команде из Новосибирска нужно сотворить маленькое чудо – выиграть три встречи подряд.

Подготовил Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № 0577-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприроджел. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Долг

В редакцию не вернулся

Короткой и трагичной была фронтовая судьба собкора «Гудка» Александра Букаева

Журналисты из тех людей, следы которых можно найти даже через десятилетия – только раздобудь подшивку. Читай внимательно – и узнаешь об их радостях, надеждах и предчувствиях.

Увидеть публикации собкора на Горьковской дороге Александра Букаева оказалось непросто: в Нижнем «Гудка» за 1941–1942 годы нет. И вот в редакционном архиве склоняюсь над столом, перелистывая пожелтевшие страницы. Сорок второй: февраль, март...

Пронзает холодок, когда вижу последний его материал – «Неукротимый гнев», напечатанный 15 марта. «Сначала налетели два бомбардировщика, сбросили бомбы и скрылись. На смену им прилетели девять неприятельских самолётов... Все орудия и пулемёты бронированной крепости вели непрерывный огонь... В это время помощник машиниста Пантхохов узнал, что осколками бомб, сброшенных пикировщиками, ранено несколько бойцов...» Дальше бой станет уже рукопашным. И у героя материала Николая Пантхохова, человека мирной профессии, найдутся силы и настигнуть, и поразить врага.

Вернусь к судьбе Букаева. В Горьком был сформирован 31-й особый дивизион бронепоездов. В него вошли поезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец». Особым был, потому как первым получил секретное вооружение – «катюшу».

Дивизион дошёл до Берлина и единственный за годы войны был удостоен ордена Александра Невского. Потому история этого дивизиона написана и издана в отличие от истории сотен других. Автором её стал комиссар бронепоезда «Козьма Минин» Алексей Потехин.

Внимательно читаю его книгу «31-й особый». «Были допущены и некоторые отступления от штатного расписания. Сотрудник газеты «Гудок» А.С.Букаев добился разрешения постоянно сопровождать дивизион в качестве фронтового корреспондента».

4 марта дивизион покинул Горький. Поступив в резерв Ставки. Его поезда встали на станции Москва-Горьковская-товарная. Началась интенсивная боевая учёба, в которой участвовали уже обстрелянные бойцы других бронепоездов.

27 апреля дивизион получил приказ выдвинуться в район Тулы. Его задачей было



Бронепоезд «Козьма Минин» из 31-го осового дивизиона дошёл до Берлина

поддерживать огнём наступление в южном направлении, на Мценск. Уже спустя несколько дней первый бой на станции Скуратово принял «Илья Муромец». И понёс первые потери. «Козьма Минин» прикрывал воздушные подступы к Туле. Букаев работал рядом с техниками поезда, которые проверяли и восстанавливали путь после налётов, вёл наблюдение за противником, обслуживал бронепоезд.

Утро 12 мая 1942 года было тёплым. «Козьма Минин» стоял на боковом пути станции Чернь. За развалинами станционного здания пышно цвёл яблоневый сад.

Вот запись воспоминаний последнего оставшегося в живых свидетеля событий – начальника бронеплощадки Николая Гаврилова. Она сделана в 2010 году собкором «Гудка» на Московской дороге Светланой Казанцевой: «Утром приехал из Москвы начальник штаба дивизиона мой друг Писемский и говорит: «Николай, зайди ко мне, я привёз из Москвы пластинки, будешь крутить, а я побреюсь». Я начал крутить пла-

стинки, а он бриться. Потом я вернулся на бронеплощадку проводить политзанятие, пообещав после зайти. Через десять минут слышу взрывы, упало три бомбы. Я выглянул, вижу – горит штабной вагон. Бомба попала как раз в этот вагон, откуда я недавно вышел. Командир дивизиона Грушелевский, начальник штаба Писемский, собкор «Гудка» Букаев погибли».

А вот свидетельство из книги «31-й особый».

«Мы с Грушелевским пошли к купейному вагону. Туда же поднимались начальник штаба Степан Писемский, парторг дивизиона Алексей Чудинов и корреспондент газеты «Гудок» Александр Букаев.

– Позавтракаем, комиссар?

Я поблагодарил и, сославшись на то, что мне надо ещё зайти к машинистам, расстался с ним. Если бы знать – остановить бы его, вывести всех из того вагона!

Не успел я подойти к будке машиниста, как послышался гул самолёта, затараторили скороговоркой зенитные орудия и

Результат

Шутки в сторону

Сегодня мы подводим итоги конкурса, объявленного газетой 1 апреля

Наши читатели должны были угадать, какие новости в первом апрельском номере «Гудка» вымышленные.

В прошедшую пятницу с 10 до 13 часов по московскому времени читатели, угадавшие, что в номере правда, а что вымысел, должны были позвонить по телефону и рассказать о своих догадках. Первым трём, кто смог правильно определить все 10 вымышленных материалов, газета вручит призы.

Чистой неправдой в первом апрельском номере стали заметки: «Рекордный состав», «Белокурые ангелы», «Морковка «зайцу», «Два вместо одного», «На работу с трёх лет», «Подвезут до роддома», «В нужном месте», «Железнодорож-

ная «Формула-1», «Неточный пас в депо» и «Проверка на габарит».

Для читателей «Гудка» в Калининградской области задача несколько упрощалась – в связи со специальной региональной вкладкой им надо было угадать только восемь «уток».

В редакцию позвонили несколько десятков читателей, однако только трое сумели назвать все заметки-розыгрыши. Первым победителем стал ведущий специалист Московско-Рязанского обособленного подразделения дорпрофжеда Андрей Павлович Маевич. Он признался, что понятия, какая заметка написана не всерьёз, было сложно. «Особенно долго сомневался по поводу платы за приведённых в военкоматы призывников («Два вместо



Читатели успешно прошли проверку на чувство юмора

одного»), – поделился он своим секретом успеха.

А вот Ирина Викторовна Гомзина с ДВЖД решила не доверять

своему мнению и обратилась за помощью к коллегам. «В последнее время «Гудок» пишет практически обо всех важных новостях,

от госреформ и ДЗО до наиболее живых вопросов, и всем понятным, человеческим языком. Хочется, чтобы это сохранилось подольше», – напутствовала Ирина Викторовна коллектив газеты.

Всей службой корпоративной информатизации решили задачу журналистов и в управлении СКЖД. От лица коллег выступил Расул Заурбекович Абукаев, заметивший, что наиболее правдивыми ему показались тексты про призывников и «Ладу-Калину» за третьего ребёнка» («Подвезут до роддома»). «Я читаю «Гудок» уже три года и привык, что газета сильно свежими материалами, поэтому сомневался – может, корреспонденты узнали малоизвестную информацию?»

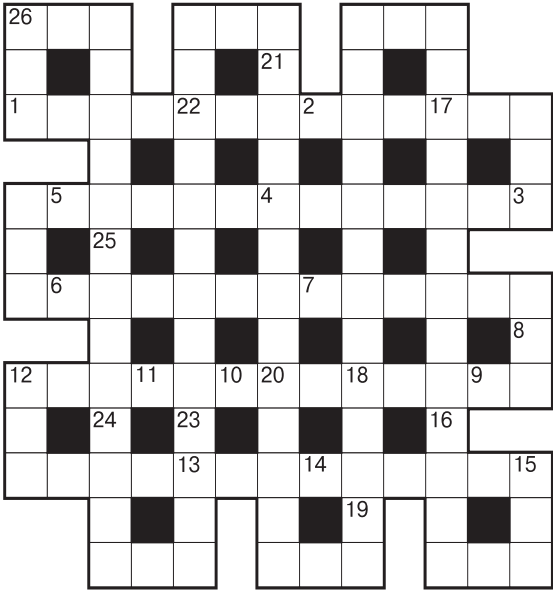
Константин Филатов

Кроссворд

1. Оптический прибор, повышающий «дальнозоркость» астронома. 2. День календаря, из-за которого календари приходится делать двухцветными. 3. В меру упитанный моторизованный бомж из мультфильма. 4. Процесс подготовки уюта к работе. 5. «Эвакуация» мусора за город. 6. Он учит уроки наизусть. 7. «Большой» и «маленький» с точки зрения русского языка. 8. «Подельник» школьной доски и бильярдного кия. 9. Она нужна, чтобы семь раз отмерить перед тем, как один раз отрезать. 10. «Фас!» для охотничьих собак. 11. Потери после «стычки» с вражеской армией. 12. Член общества, избегающий общества. 13. «Тёмное» слово Элочки Любоедки. 14. Середь двора стоит копна, спереди вилы, сзади метла.

15. Судно на ядерной тяге. 16. Грызун, с которым сравнивают взъерошенного парня. 17. Раз толчок, два толчок, и в толчок упал щенок (явление природы). 18. Зверёк, частенько исполняющий в цирке роль прачки. 19. Топорик, управляемый в полёт меткой рукой индейца. 20. Хлопчатобумажная ткань для «пошива» книжных обложек. 21. Не только математики знают, как размер круга называют. 22. По мнению Б.Шоу, это «биффордов шнур, на одном конце которого – огонь, а на другом – дурак». 23. Предельная высота взлёта качелей. 24. Одна ягода на целую компанию. 25. «Экскаватор» мощностью в одну человеческую силу. 26. Мокрое доказательство усердия работника.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 1 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Терракота. 8. Курьёз. 9. Чертог. 12. Алиби. 13. Опора. 14. Нарцисс. 18. Уран. 19. Карт. 20. Темнота. 21. Егор. 23. Сало. 25. Западня. 29. Кроха. 30. Дебют. 31. Выемка. 32. Тришка. 33. Пастернак.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Ельцин. 3. Разбор. 4. Качели. 5. Термос. 6. Дубина. 7. Голова. 10. Табуретка. 11. Частность. 15. Арена. 16. Цинга. 17. Сатин. 22. Околыш. 24. Азбука. 25. Заимка. 26. Педант. 27. Диктор. 28. Ядрица.

Главный редактор: Александр Репонин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Павел Беляков, Анна Зотраф  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишков (культуры и спорта), Яна Хазикметова (социальной политики и нисом), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран близкого зарубежья), Павел Крамцов (матет)  
Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономика, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран близкого зарубежья), Павел Крамцов (матет)  
Советник главного редактора: Валентин Завезалов | Научный редактор: Анатолий Ходоровский  
Номер вёл Павел Беляков.

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

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

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шататовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru  
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы  
Отпечатано: 340 | Полиграфический комбинат: Эстер-М | 15400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Битые», 23 км | Заявка № 11-04-0003 | Подписано в печать 19.20. | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Соликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.