

На Северо-Кавказской магистрали будут самостоятельно оценивать компетенцию специалистов

В компенсируемые услуги соцпакета включено питание в столовых, кафе и других заведениях общепита

В МИИТе начали готовить кадры в области инновационного развития транспорта

Ян Дюрица верит, что потерянные «Локомотивом» в первых турах очки команда обязательно восполнит

7 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 57 (24777)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	149994
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Кадры для «Ремпутьмаша»
В течение пяти лет на обновление путевого хозяйства ОАО «РЖД» потратит не менее 70 млрд руб. Одной из самых значительных статей капиталовложений станет приобретение современной техники. Предполагается, что главным поставщиком машин будет концерн «Ремпутьмаш». Вот только сможет ли крупнейший производитель предложить продукцию по настоящему современного уровня, ещё большой вопрос. На первый взгляд причин для сомнений в возможностях дочернего общества компании нет. Продукция «Ремпутьмаша» успешно конкурирует с ведущими зарубежными компаниями, концерн сотрудничает с такими признанными лидерами рынка, как «Плассер унд Тойер» и МВЛ. Тем не менее есть и определённые сомнительные моменты. При всём очевидном международном успехе «Ремпутьмаш» в последнее время далеко не всегда справлялся с работой для РЖД. Так, прошлым летом, например, план ремонта техники был практически сорван, а качество работы оказалось не на должном уровне. Но есть и другая проблема – кадровая ситуация, сложившаяся в главном производственном подразделении компании – на Калужском заводе «Ремпутьмаш». В течение двух-трёх лет в Калужской области был создан автомобильный кластер с участием пяти крупнейших иностранных компаний, автомобилестроители в стремлении привлечь на свои производства лучшие кадры не скупятся и предлагают квалифицированным специалистам зарплату на порядок больше, чем на «Ремпутьмаше». Вот и покинули предприятие опытные мастера своего дела. Причём это касается как рабочих профессий, так и инженерно-конструкторского состава. Пришедшие им на смену люди должной квалификацией не обладают. Очевидно, что предприятию нужны кадры, способные овладеть современными технологиями и оборудованием, привнесённым на предприятие зарубежными компаниями. И надо их не только привлечь, но и сохранить. Иначе круг замкнётся: отсутствие специалистов не позволит выпускать продукцию мирового уровня, РЖД не будут закупать технику вчерашнего дня и у концерна не окажется денег для того, чтобы привлечь людей высокой зарплатой. Такая ситуация невыгодна и ОАО «РЖД», ведь присутствие на рынке сильного игрока с мировым именем, каким пока что всё ещё остаётся «Ремпутьмаш», будет способствовать формированию такого ключевого рыночного показателя как цена – качество.

Цифра дня

30403

руб. составила в I квартале среднемесячная заработная плата работников железных дорог и основных функциональных филиалов, занятых в перевозках. Реальная заработная плата возросла на 2,6%.

Блиц

Убираем барьеры

Новая структура ЮКЖД объединит три службы



Борис Зверев, начальник службы инфраструктуры ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»

Дочерняя компания ОАО «РЖД» – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», у которой в концессионном управлении находятся железные дороги Армении, создаёт службу инфраструктуры.

– Как реорганизация скажется на работе железной дороги?

– Служба инфраструктуры объединит и оптимизирует работу трёх структур: хозяйства пути, хозяйства энергоснабжения и электрификации, а также хозяйства сигнализации, централизации, блокировки и связи. ЮКЖД создаёт некую систему, которая улучшит работу этих хозяйств. Раньше они тоже работали в комплексе, но были разделены административными барьерами. Сейчас эти барьеры мы убираем. Таким образом, мы наладим организацию комплексных «окон» по реконструкции инфраструктуры, организацию неких комплексных бригад по проверке и поддержанию станционных устройств в исправном состоянии. – Какие работы служба должна выполнять в 2011 году? – В программе инвестиционной деятельности ЮКЖД на 2008–2013 годы предусмотрен ряд мероприятий по улучшению со-

стояния объектов инфраструктуры, состояния дороги, и, соответственно, эта программа берётся за основу при формировании ежегодного приказа по работам, связанным с ремонтом инфраструктуры ЮКЖД. Предусмотрен комплекс работ, который включает капитальный ремонт пути на новых материалах, капитальный ремонт пути на второгородных материалах, усиленный подъёмочный ремонт пути. Ещё мы запланировали проведение нового вида ремонта – усиленного среднего ремонта пути с глубокой очисткой щебня. Для этого на ЮКЖД запущена щебёночно-очистительная машина. В этом году мы также уделим внимание капитальному ремонту контактной сети и проведём мероприятия в направлении восстановления связи на станциях.

БЕСЕДОВАЛА
ТАТЬЯНА ЕРЁМИНА

Включая плату за бельё в билеты, компания заботится о здоровье пассажиров

ном суде, возможность включения стоимости пользования бельём в цену проезда предусмотрена пунктом 32 «Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров...». Кроме того, это соответствует международному законодательству, которое предусматривает, что стоимость постельного белья может включаться в стоимость плацкарты. Однако оппоненты рассматривали предоставление постельного белья как навязанную услугу. В ходе нескольких лет разбирательств арбитражные суды подтверждали правоту то одной, то другой стороны. В итоге компания дошла до Высшего арбитражного суда с просьбой отменить судебный акт, принятый не в пользу ОАО «РЖД», и поддержать судебные решения, которые признавали предписания ФАС исполнить из стоимости проезда плату за бельё недействительными. Суд согласился

с жалобой компании и удовлетворил все её требования. «Поскольку Высший арбитражный суд поставил в деле о белье точку, в ближайшее время, я уверен, арбитражный суд отменит наложенный на ОАО «РЖД» штраф. Со своей стороны мы обратимся с соответствующим ходатайством», – сказал Алексей Васильев. Высший арбитражный суд – конечная инстанция, поэтому дальше ФАС обжаловать его решение уже не сможет. Однако осталось ещё одно антимонопольное дело против Федеральной пассажирской компании, заведённое по аналогичным основаниям. В РЖД считают, что теперь и его необходимо прекратить в связи с отсутствием нарушений в действиях ОАО «ФПК». Взять комментарий у профильных специалистов ФАС вчера «Гудку» не удалось.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Селектор

Проблемный пригород

Безубыточность остаётся во главе угла

Основной темой вчерашнего сетевого селекторного совещания, проведённого президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным, стали вопросы работы пригородного пассажирского комплекса.

Глава компании сообщил, что администрации 69 регионов заключили с пригородными компаниями договоры на организацию транспортного обслуживания населения на 2011 год. С оставшимися четырьмя регионами необходимо заключить такие договоры в текущем месяце. «В этом плане интересным примером может стать инициатива администрации Краснодарского края, которая предложила внести в капитал пригородной компании 450 млн руб. на приобретение подвижного состава и погашение межтарифной разницы, при этом ОАО «РЖД» предлагается соответственно сделать взнос



Выход на безубыточность пригородных перевозок ещё предстоит найти

подвижным составом», – рассказал Владимир Якунин. Президент привёл пример и не совсем удачного решения вопроса повышения прибыльности пригородных перевозок. Радикальный подход Ленинградской области, власти которой утвердили тариф на

уровне экономически обоснованного и переложили бремя пригородного сообщения на плечи жителей, вызывает неоднозначное мнение. Ведь в результате пассажиропоток оказался снижен почти на 20%, в том числе из-за оттока людей на автотранспорт.

Лента новостей

Дымный доход

Акцизы на табак предлагают плавню поднять до европейского уровня. Глава Минфина Алексей Кудрин, выступая в Госдуме, заявил, что в текущем году ставки акцизов были повышены на 21%, а в 2012 году их необходимо повысить на 60%, это позволит получить в бюджет дополнительные доходы в 100 млрд руб. Если предложение Минфина будет принято, то через четыре года пачка сигарет значительно подорожает. Напомним, что аналогичное предложение по повышению акцизов на алкоголь не одобрил глава правительства Владимир Путин – в конце марта он заявил, что резкое удорожание алкогольной продукции приведёт к массовому самогонарению.

Растущая тень

Около 50% зарплат в России являются «серыми» – об этом заявил председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков. По словам главы ФНПР, в последние годы доля нелегальных зарплат растёт, что негативно сказывается на защите трудящихся, так как из-за «серой» зарплаты сокращаются налоговые выплаты. Ранее глава Росстата Александр Суринов сообщил, что доля теневой экономики в стране составляет 16% от ВВП, а занято в ней не менее 13 млн человек. Однако эксперты полагают, что реальные объёмы нелегального рынка труда намного выше.

Без сюрпризов

Рост ВВП в 2011 году может превысить запланированные 4%. Председатель Банка России Сергей Игнатьев на съезде Ассоциации российских банков заявил, что «если не случится каких-либо новых неприятных сюрпризов», то показатель ВВП может увеличиться до 4,4%. Кроме того, по прогнозам Центробанка, в первом полугодии темп роста потребительских цен вряд ли будет выше 5,5%, во втором он снизится до 1,5%. «Инфляция по итогам первого квартала составила 3,8% – это связано с чистым оттоком капитала на \$21 млрд за три первых месяца, но это вполне объяснимо «сезонными факторами», в дальнейшем показатели снизятся», – отметил Сергей Игнатьев.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

По словам Владимира Якунина, необходимо активнее продвигать предложения компании по изменению формы государственной поддержки пригородных перевозок в 2012 году. В частности, он заявил: «Мы предлагаем установить на следующий год и последующие периоды исключительные тарифы на предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта для пригородных перевозок по «нулевой» ставке с компенсацией ОАО «РЖД» выпадающих доходов в размере около 30 млрд руб. Такая практика используется во многих странах Европы. Аналогичные принципы применяются у наших соседей в Казахстане». По итогам совещания Владимир Якунин поручил усилить работу по решению главной задачи, стоящей перед пригородными пассажирским блоком, – выхода на безубыточность.

ВСЕВОЛОД КОЛУПАЕВ

ТЕХНОЛОГИИ

Быстрее и выше

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» сообщает о переходе на новую учётную систему, которая сделает общение с фондом более удобным. Внедряемая технология – результат работы многих подразделений фонда на основе пожеланий клиентов. – Первоочередная задача – увеличить скорость обработки клиентских запросов. По любому обращению о текущем состоянии счёта мы сможем дать быстрый ответ. А в дальнейшем наши клиенты смогут самостоятельно отслеживать информацию в режиме реального времени, – рассказала заместитель исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Татьяна Коваленко. Чтобы избежать возможных задержек в выплате пенсий при переходе на новую систему, получатели негосударственных пенсий НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в апреле получат выплаты сразу за два месяца – апрель и май. При этом будет учтено мартовское решение совета фонда об увеличении пенсий тем, кто на 1 января 2011 года получал пенсию. Таким образом, уже в апреле клиенты НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» получат увеличенный размер негосударственной пенсии за апрель и май, а также разницу между уже выплаченной и увеличенной с 1 января негосударственной пенсией.

Ирина Заверняева

СЕРВИС

До Хабаровска с ускорением

Транспортная группа FESCO открыла дополнительный регулярный сервис FESCO Amur Shuttle по доставке контейнерных грузов со станции Силикатная (Подмосковье) на станцию Красная Речка (Хабаровск). Первый ускоренный поезд был отправлен в этот понедельник. Новый проект предполагает еженедельную отправку ускоренных контейнерных поездов, каждый из которых состоит из 38 80-футовых фитинговых платформ. Обработка контейнеров в пункте назначения будет осуществляться на складах предприятия «Стройпорт», принадлежащего «Трансгаранту». ОАО «РЖД» предоставляет для составов выделенную «нитку» графика, обеспечивая их прохождение в заявленные сроки. Как заявили в FESCO, подобное взаимодействие с РЖД позволит внести заметный вклад в решение проблемы дисбаланса контейнерных потоков и в развитие дистрибуционной системы важнейшего центра потребления на Дальнем Востоке – Хабаровска.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Солидный налогоплательщик

ЗСЖД в первом квартале текущего года перечислила 2 млрд 767,1 млн руб. в консолидированные бюджеты субъектов РФ и государственные социальные фонды. Западно-Сибирская магистраль является одним из самых крупных налогоплательщиков на территории шести областей. Так, в Новосибирской области был перечислен 1 млрд 293,4 млн руб., в Кемеровской – 686,3 млн, Омской – 378 млн, Томской – 34,8 млн. В Алтайском края отчисления составили 370,7 млн руб., в Республике Алтай – 3,9 млн руб.

Подарок к лету

На Курганской Детской дороге завершилась укладка железобетонной шпальной решётки с рельсами Р-65. Старые рельсы Р-43 на деревянных шпалах заменены по всей длине дороги. «Новый путь будет иметь большой запас прочности. Уже не придётся каждый сезон менять по 300–400 негодных шпал», – отмечает главный инженер Курганской дистанции пути Михаил Раков. Также предусмотрена организация пешеходных переходов и автомобильного проезда с укладкой резинокордового покрытия. В ходе реконструкции будут обновлены станции Пионерская и Звёздочка. Платформы здесь сделают высокими и покроют декоративной тротуарной плиткой. Около вокзалов и станций появятся декоративные ограждения. Будут установлены биотуалеты. Как заверили на ЮУЖД, реконструкция должна закончиться к 25 мая. Недавно администрация Кургана дала согласие на продление Детской дороги, расположенной в городском парке отдыха, ещё на 800 м. Возможно, строительство нового участка начнётся в будущем году.

Беженцы тонут

Вчера в 70 км юго-западнее итальянского острова Лампедуза потерпело крушение судно, на борту которого находились около 200 нелегальных иммигрантов из Северной Африки. Сильный шторм усложнил спасательную операцию. Береговой охране Италии удалось спасти только 47 человек, более 150 пропали без вести. Большинство прибывающих на Лампедузу нелегалов – беженцы из Туниса, где произошла «жасминовая революция», а также из охваченной гражданской войной Ливии.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Кадры

Игра на интерес

ОЦЕНКА КОМПЕТЕНЦИЙ ПЕРСОНАЛА ВЫЯВИТ ЕГО СИЛЬНЫЕ И СЛАБЫЕ СТОРОНЫ



ФОТО: WWW.PHOTOHUBS.RU

СЕВЕРО-КАВКАЗСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТКАЗАЛАСЬ ОТ УСЛУГ КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ И ТЕПЕРЬ САМА, ИСПОЛЬЗУЯ МЕТОД АССЕССМЕНТ-ЦЕНТРА, БУДЕТ ОЦЕНИВАТЬ КОМПЕТЕНЦИЮ СВОИХ СПЕЦИАЛИСТОВ.

С начала года оценку компетенции уже прошёл 31 человек, в ближайшие дни на очереди новая группа, всего же тестирование пройдут 200 человек. – Первые руководители структурных подразделений тестировались с помощью сторонней консалтинговой компании, – рассказывает руководитель Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Денис Баранов. – Но сегодня наши специалисты уже прошли обучение, набрались опыта, и теперь оценку компетентности мы будем проводить своими силами. Нужда в подобном тестировании возникла вот почему. Начиная с 2012 года обязательным требованием для зачисления в кадровый резерв всех уровней станет прохождение персоналом оценки компетенций методом

Руководитель узнает свои сильные и слабые стороны, причём не от своих подчинённых

Ассессмент-центра. Руководители всех структурных подразделений будут проходить такую процедуру каждые три года. Это также станет обязательным условием для включения молодых перспективных работников в кадровый резерв холдинга. – Если коротко, то Ассессмент-центр – это метод комплексной оценки персонала, основанный на моделировании ключевых моментов деятельности сотрудников для выявления уровня развития их профессионально важных качеств и определения потенциальных возможностей, – поясняет Денис Баранов. Участникам тестирования предлагаются деловые игры и задания, цель которых – проявление сильных и слабых сторон человека при предоставлении всем равных возможностей. В каждом задании за участниками закреплены эксперты-наблюдатели. Они подробнейшим образом фиксируют поведение своих подопечных, которое относится к наблюдаемой

компетенции. Оценка по технологии Ассессмент-центра включает в себя несколько методов, таких как деловая игра, имитирующая рабочие ситуации, интервьюирование сотрудников. Всё это позволяет интегрировать оценку и сделать её наиболее точной и наглядной. – Это отличная система, – уверен начальник Тимашевской дистанции пути Константин Щелбыкин, один из первых руководителей, прошедших оценку компетенции в Северо-Кавказском Ассессмент-центре. – По итогам проверки мне показали мои сильные стороны как руководителя, показали направления, которые необходимо развивать, если я хочу добиться успеха. Во время деловых игр было очень интересно отстаивать свою точку зрения перед незнакомыми ранее людьми. Уверен, что такой опыт пригодится мне в дальнейшем.

Игорь Евдокимов,
соб. корр. «Гудка»
Ростов-на-Дону

Опыт

Доехать до станции

В Германии появятся комбинированные билеты «ПОЕЗД – ВЕЛОСИПЕД»



ФОТО: WWW.FLICKR.COM

Немецкое правительство объявило о запуске программы развития системы аренды велосипедов и создания стоянок для них рядом с остановками электричек.

Только в этом году на неё будет потрачено 12,7 млн евро. Стоянки для двухколесного транспорта также появятся близ остановок автобусов и метро. «Тем самым отпадает необходимость брать с собой велосипед в вагон или же проделывать путь от конечной остановки к себе домой пешком», – заявил министр транспорта Петер Рамзауэр. Чтобы привлечь пассажиров к новому виду общественного транспорта, немецкие власти намерены запустить продажу комбинированных билетов «поезд – велосипед». Для России подобные услуги – дело далёкого будущего. Однако, как рассказала «Гудку» пресс-секретарь Северо-Западной пригородной пассажирской компании

Велосипеду тоже нужно место для парковки

(СЗППК) Юлия Войтович, у нас давно устоялись правила провоза велосипедов на железнодорожном транспорте. По её словам, разрешается перевозить велосипеды без мотора в разобранном и упакованном виде. Помимо велосипедов, такие же правила действуют для детских колясок. В пригородных поездах можно провозить неразобранные велосипеды, но только в тамбуре и за отдельную плату. «Стоимость провоза зависит от тарифа. В каждом регионе цены разные. К примеру, в Санкт-Петербурге это будет 32 руб., а в Ленинградской области – 33 руб.», – пояснила Юлия Войтович. В поездах дальнего следования неразобранный велосипед можно везти в багажном вагоне или покупать отдельный билет.

Маргарита Верховская

Проект

По науке

Магистралям колеи 1520 мм предложат способ больше перевозить и меньше тратить

Институт технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта «Гипротранстэи» приступил к разработке концепции алгоритмов оптимального взаимодействия между магистралями колеи 1520 мм в сфере инфраструктурного, нормативно-правового и технологического развития.

Директор «Гипротранстэи» Фёдор Пехтерев сообщил «Гудку», что работа началась по поручению технического совета ОАО «РЖД» по итогам прошедших в текущем году совещаний представителей железных дорог колеи 1520 мм. Функциональным заказчиком выступает департамент экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» (ЦЭКР) совместно с департаментом международных связей. Финансирование работ на начальном этапе осуществляет ОАО «РЖД». Завершение работы планируется на конец текущего года. «Основное содержание нашей работы – разработка алгоритмов унификации инфраструктурного развития смежных приграничных участков магистралей, упрощение порядка прохождения поездами пограничного и таможенного

Юбилей

Пятилетие «дочки»

Строительное подразделение подвело промежуточные итоги

Четверть строительных заказов ОАО «РЖД» выполняет ОАО «РЖДстрой».

Об этом вчера рассказал заместитель генерального директора этой компании Геннадий Талашкин в ходе заседания в ЦДКЖ в честь пятилетнего юбилея дочернего строительного подразделения ОАО «РЖД». По его словам, несмотря на мировой экономический кризис, в 2009 году компании удалось избежать убытков, а по итогам 2010 года прибыль в 15 раз превысила запланированный уровень. В заседании приняли участие генеральный директор компании и вице-президент ОАО «РЖД» Олег Тони, заместитель министра транспорта РФ Андрей Недосеков, начальник департамента управления делами ОАО «РЖД» Алексей

Ивашкин, председатель Центрального совета ветеранов «РЖДстрой» Владимир Рыбалко и другие. Работников компании-юбилера в официальном письме поздравили министр транспорта РФ Игорь Левитин и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. «Уверен, что динамично развивающиеся деловые отношения между РЖД и «РЖДстрой» будут и впредь плодотворными, поскольку это ключ к дальнейшему процветанию холдинга», – отметил в своём поздравлении Владимир Якунин. В ходе мероприятия Андрея Недосекова наградили высшим знаком общества ОАО «РЖДстрой» – «Почётный железнодорожный строитель», Геннадия Талашкину вручили именные часы президента ОАО «РЖД».

Альбина Булатова

Сообщение

ООО «ОТЭКО-ПОРТСЕРВИС» в связи с изменением перечня навалочных грузов повторно информирует о разработке проекта Технического задания раздела «Мероприятия по охране окружающей среды» в составе проектной документации по объекту «ТАМАНСКИЙ ТЕРМИНАЛ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ» с целью оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности. Цель намечаемой деятельности: проектируемый объект (Таманский терминал навалочных грузов) предусматривается для переработки экспортных грузопотоков навалочных грузов: •угля различных марок; •железных руд, хромовых и феррохромовых руд; •серы гранулированной. А также для обеспечения следующих основных функций по переработке вышеуказанных грузопотоков: •приёма грузов, поступающих на терминал по железной дороге; •кратковременного хранения грузов на складских площадях терминала; •погрузки грузов на морские суда. Месторасположение намечаемой деятельности: Темрюкский район Краснодарского края. Заказчик проекта: ООО «ОТЭКО-Портсервис», расположенное по адресу: Россия, Краснодарский край, 353501, Темрюкский район, п. Волна, ул. Таманская, д. 8. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 17.01.11 по 17.04.11. Ответственными за организацию общественного обсуждения являются ООО «ОТЭКО-Портсервис» совместно с администрацией муниципального образования Темрюкский район Краснодарского края. Проект Технического задания доступен для ознакомления по следующим адресам: – администрация муниципального образования Темрюкский район: г. Темрюк, ул. Ленина, д. 65, каб. № 9, тел.: (86148) 4-46-10; – офис ООО «ОТЭКО-Портсервис»: Россия, Краснодарский край, 353501, Темрюкский район, п. Волна, ул. Таманская, д. 8, тел.: (86148) 4-13-91 в рабочие дни с 08 до 17 часов, ответственное лицо Кротенко М.Н.; – представительство ООО «ОТЭКО-Портсервис»: 115093, г. Москва, 1-й Щипковский пер., д. 3. тел.: (495) 787-09-39 в рабочие дни с 09 до 18 часов, ответственное лицо Меткина А.А. Замечания и предложения по проекту Технического задания принимаются в письменном виде с момента опубликования информации в СМИ в течение 30 дней по адресу: Россия, Краснодарский край, 353501, Темрюкский район, п. Волна, ул. Таманская, д. 8, ООО «ОТЭКО-Портсервис».

контроля при пересечении границ, выработка общих подходов при формировании долгосрочных планов развития, – рассказал Фёдор Пехтерев. – Если разработанная нами концепция будет согласована с другими магистралями «пространства 1520», то соответственно часть оплаты они возьмут на себя по отдельным программам». Исполняющий обязанности начальника департамента международных связей Сергей Столяров заявил, что часть работы

этапе на «пространстве 1520» мы хотим получить научно обоснованные критерии выработки единой инновационной политики развития нашей общей сети. На втором – варианты адаптации на нашей общей сети тех достижений, которые появляются на дорогах сопредельных с постсоветским пространством стран». Заместитель начальника ЦЭКР Антон Рышков заявил «Гудку», что в первую очередь разработки «Гипротранстэи» должны ка-

Мы намерены унифицировать терминологию, стандарты, методологию

«Гипротранстэи» по данному проекту будет посвящена и вопросам поиска оптимальных путей взаимодействия магистралей колеи 1520 мм с железными дорогами колеи 1435 мм (евроколея). «Для достижения этого результата мы совместно с международными железнодорожными организациями намерены унифицировать терминологию, стандарты, методологию выработки технических и логистических параметров, – подчеркнул он. – На первом

саться ускорения грузопотоков, движущихся по международным транспортным коридорам, проходящим по «пространству 1520» с учётом её захода за пределы постсоветского пространства. «Кроме того, важной задачей является гармонизация стратегических программ развития железных дорог нашего общего пространства с учётом изменений грузопотоков для создания единых транспортно-логистических продуктов», – отметил он.

Леонид Григорьев

Южно-Уральская

Будет лучше нового

РЕКОНСТРУКЦИЯ НЕ НАВРЕДИТ АРХИТЕКТУРЕ



Вокзал Бердяуш сохранит свой внешний вид, но получит самую современную начинку

На вокзале Бердяуш Южно-Уральской дороги реконструировали зал ожидания. Вокзал построили 60 лет назад на болотистой местности. За годы существования потребовалось усиление фундамента и устройство новых перекрытий. Но ни разу здание капитально не ремонтировалось. А в последние годы транспортная прокуратура постоянно напоминала администрации вокзала о нарушениях требований пожарной безопасности. «Наш вокзал обслуживает четыре направления. В сутки через него проходит свыше 800 пассажиров. Не хватает комнат отдыха, нет буфетной стойки», – объясняет и.о. начальника вокзала Любовь Мищукова. После реконструкции, проводимой по проекту института «Челябжeldорпроект», вокзал сохранит свою архитектуру, но внутреннее содержание его примет современный вид. По всему зданию проложат компьютерную сеть, установят автоматизированные средства пожарной сигнализации. Строится здесь и централизованная канализационная система. Вокзал также станет удобным для пассажиров с ограниченными возможностями. Перепланировка помещений позволила на месте существовавшего десятилетия назад ресторана создать уютный зал ожидания. Прежний же зал ожидания переоборудуют в кассовый. Будут созданы дополнительные места для арендаторов. Планируется открытие кафе. По словам Любови Мищуковой, к трём существующим комнатам отдыха добавятся ещё две, они будут востребованы транзитными пассажирами. Полностью закончить реконструкцию вокзала предполагается в 2012 году.

Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка» Челябинск

Логистика

Пока мимо рельсов

Hyundai едет в СНГ с автовозами

Южнокорейская компания начала экспортные поставки седанов Solaris, собранных в Санкт-Петербурге. Первые тестовые партии автомобилей будут отправлены клиентам в страны СНГ автовозами. Однако эксперты считают, что по мере развития сотрудничества и расширения портфеля заказов Hyundai задействует и железнодорожный транспорт.

Зона интересов Hyundai Motor Company включает практически всё постсоветское пространство. Автомобили будут поставаться на Украину, в Азербайджан, Казахстан, Белоруссию, Узбекистан, Молдавию, Армению, Киргизию. Общее количество заказов на 2011 год составляет 7–8 тыс. единиц.

Начальник отдела по связям с общественностью завода Hyundai Motor Manufacturing Rus LLC (HMMR) в Санкт-Петербурге Мария Мальцева сообщила «Гудку», что первая партия легковых автомобилей уже отправлена клиентам в СНГ. «Поставки будут осуществляться стандартными автовозами (вместимость автовоза – 8 машин. – Ред.)», – отметила г-жа Мальцева.

По её словам, такой тип перевозки выбрали официальные дистрибьюторы компании в странах СНГ. «Схема следующая: мы создаём автомобили и передаём их прямо с завода нашим дистрибьюторам. Причём это не московская компания, а именно региональные представители, работающие непосредственно на рынках СНГ. Они и выбирают тип доставки, который им удобен», – объяснила пред-



Пока с конвейера новые машины сходят не на рельсы

ставитель санкт-петербургского завода Hyundai. Отраслевые эксперты считают, что перевозка машин автовозами на данном этапе свидетельствует о том, что дистрибьюторы пытаются подстраховаться. «В России хорошо развит железнодорожный транспорт. Зачем перевозить автовозами, не совсем понятно. Скорее всего, это пробный шар, и если всё удастся, то со стороны Hyundai будет разработан более конкретный план по поставкам», – считает управляющий активами Управляющей компании финансовой группы «БКС» Николай Солабуто. Аналитик LoginFX Алексей Жуков согласен с тем, что это тестовый проект. «Экспорт 7–8 тыс. автомобилей несерьёзен. Видимо, минимальный заказ связан

с недавним началом работы. Основные потребители будут в России, Белоруссии и Казахстане. В дальнейшем, вероятно, к ним присоединятся Киргизия, Армения и Молдавия», – прогнозирует эксперт. По его мнению, в ближайшие годы экспорт будет незначительным. «Полагаю, что 5–10 тыс. единиц пойдут в Белоруссию, ещё 20–25 тыс. – в Казахстан. Но большая часть автомобилей по-прежнему пока будет оставаться на российском рынке», – говорит г-н Жуков. Дело в том, что рынок СНГ во многом восстанавливается медленнее, чем в России. И рост продаж будет расти не столь быстро, объяснил «Гудку» директор по развитию компании «Маруся Моторс» Андрей Селезнёв. Однако стабильный рост в ближайшем будущем – приближающаяся реальность. По мнению эксперта, компании следует подумать об оптимальных способах грузоперевозок для каждой из стран СНГ. «Доставка автомобилей автовозами не вызовет проблем в Белоруссии, на Украине и в Молдавии, в остальные страны стоит рассмотреть вариант железнодорожной и морской перевозок», – полагает г-н Селезнёв. Тем более что, по его прогнозам, по мере дальнейшей локализации производства компонентов и повышения качества деталей, поступающих на конвейер, Hyundai может принять решение о расширении экспортных направлений за счёт восточноевропейских стран. В Hyundai Motor Company, однако, так далеко не заглядывают.

Галия Шакирова

Документ

Давление на пробки

Программа развития Московского транспортного узла увеличилась и в деньгах, и во времени



Правительство Москвы передало в Минтранс программу развития Московского транспортного узла. Однако выполнение больших планов будет зависеть от того, какую сумму согласится выделить на неё правительство.

Как сообщила «Гудку» пресс-секретарь департамента транспорта и связи правительства Москвы Жанна Терехова, обновить и в начале апреля направить программу в Минтранс просил глава этого ведомства Игорь Левитин, чтобы успеть сделать корректировку в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Программа развития Московского транспортного региона на 2010–2015 годы стоимостью 4,9 трлн руб. была разработана ещё до кризиса, в 2008 году. Предполагалось, что за счёт введения инвестиционной составляющей ОАО «РЖД» для реализации своей части должно было получить 200 млрд руб. Однако теперь параметры изменились. Проект рассчитан до 2020 года и стоит 7,1 трлн руб., из них железнодорожная составляющая – 1,15 трлн, вклад РЖД – 72 млрд. Как говорит руководитель департамента капитального строительства ОАО «РЖД»

Малое железнодорожное кольцо получит отдельное финансирование

Алексей Тихонов, практически все средства на железнодорожную составляющую проекта – государственные. «Малое железнодорожное кольцо, проект модернизации которого будет готов в 2012 году, профинансируется отдельно, так как для его реализации создана совместная компания с правительством Мо-

проекта комплексного развития ярославского направления железной дороги. Его развитие будет тесно увязано с использованием прилегающей территории, где появятся транспортно-пересадочные узлы. Существующая сейчас схема автобусного движения при этом будет кардинально изменена». Такой же комплексный подход будет использоваться и при модернизации Малого железнодорожного кольца. Зона тяготе-

Всё будет зависеть от того, какую позицию займёт правительство при принятии бюджета на 2013 год

сквы, – рассказывает Алексей Тихонов. – С нашей стороны программа предполагает укрепление радиальных направлений, развитие сортировочных станций. РЖД построят дополнительные магистральные пути для скоростной доставки пассажиров в Москву». «В актуализированной программе выделены первоочередные направления, по которым нужно работать, – заявил «Гудку» заместитель генерального директора ЗАО «Интегрированные транспортные системы» Александр Киско. – В частности, сейчас наша компания разрабатывает

ния там определена по километру в каждую сторону от пути, и в этой зоне будет полностью перестроена вся транспортная инфраструктура. Однако, как говорит источник в Минтрансе, всё будет зависеть от того, какую позицию займёт правительство при принятии бюджета на 2013-й и последующие годы. «Стоимость программы большая, и полностью всё профинансировать можно будет, только если это станет приоритетом для всех участников этой программы», – пояснил он.

Сергей Плетнёв

Технология

Бензопила для рихтовки

Рацпредложение помогает спрямлять путь без сбоев

Работники путевой машинной станции № 111 на станции Ростов-Ярославский СЖД оснащали гидравлические рихтовщики пути двигателями от бензопилы. Эта модернизация многократно повышает надёжность работы.

«Стоящие на рихтовщиках «родные» двигатели «Урал 2Т Электрон» часто выходят из строя во время «окон» по капитальному ремонту пути. Да и запчастей для них сейчас не найти, а сами двигатели уже не выпускаются, – пояснил «Гудку» автор рацпредложения мастер механического цеха ПМС-111 Александр Кутейщиков. – Поэтому мы выбрали аналогичную по мощности полупрофессиональную бензопилу фирмы Stihl, сняли с неё шину, сконструировали переходную муфту и установили двигатель на путерихтовщик». Надёжность работы рихтовщика после его модернизации, как утверждают ростовские путейцы, выросла многократно. Импортный двигатель безотказно приводит в работу масляный насос, который накачивает масло в гидравлические домкраты, выравнивающие рельсоопальную решётку при укладке пути.



Александр Кутейщиков нашёл для обычной бензопилы необычное применение

«Мы проработали целый сезон на «окнах» всего одним рихтовщиком с новым двигателем. И он ни разу не давал сбоев, – отмечает Александр Кутейщиков. – А раньше приходилось брать на каждое «окно» по три-четыре такие машины плюс запасные двигатели к ним. И выходы двигателей из строя приводили к потерям времени». Ростовчане решили развивать успех своего изобретения, заказав в дирекции материально-технического обеспечения бензопилы Stihl. Правда, по их запросу пришла бензопила Husqvarna, однако и она подошла: смонти-

Лента новостей

Март с плюсом

Погрузка на Южно-Уральской дороге в минувшем марте составила более 7,5 млн тонн. Это на 5% больше показателей аналогичного периода прошлого года. Погружено более 1,7 млн тонн чёрных металлов (+2,5%), почти 283 тыс. тонн флюсов (+10,1%), более 233 тыс. тонн огнеупоров (+16,4%), более 126 тыс. тонн кокса (+36,6%). Также увеличились показатели по погрузке цемента (+41,1%), гранулированных шлаков (+33,6%), промшленного сырья (+22,6%).

Готовы к разливу

Куйбышевская дорога завершила подготовку сооружений путевого хозяйства и объектов водоснабжения к пропуску паводковых вод. Сформирован 21 противоразмывной поезд, во всех регионах дороги прошли учения по их развёртыванию. Приведены в готовность землеройная техника, бульдозеры, экскаваторы и думпкарные вертушки, создан запас материалов (бутовый камень, щебень, лес) и необходимых инструментов. На всех сложных участках дороги укрепили пути и установили круглосуточное дежурство.

Перевозчик на Байкале

ОАО «РЖД» и Иркутская область создали Байкальскую пригородную пассажирскую компанию. Уставный капитал компании составляет 10 млн руб., доли участия распределены следующим образом: правительство Иркутской области – 50% плюс 1 акция, ОАО «РЖД» – 50% минус 1 акция.

Задел на год

За первый квартал грузооборот ОАО «Восточный Порт» вырос на 13% по сравнению с тем же периодом 2010 года. За январь – март компания обработала 3,76 млн тонн грузов, главным образом угля. Только в прошлом месяце через причалы стивидора прошло 1,4 млн тонн. Увеличил объёмы перевалки, в частности, специализированный угольный комплекс порта. «Положительный результат грузооборота в первом квартале даёт хороший задел для реализации годового плана – более 17 млн тонн угольной продукции», – заявил управляющий директор ОАО «Восточный Порт» Сергей Кушнарев.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ровали с рихтовщиком, и тот начал работать безотказно. Всего на вооружении ПМС-111 на станции Ростов-Ярославский шесть гидравлических универсальных рихтовщиков. Те из них, где стоят пока отечественные двигатели, как отмечают путейцы, по-прежнему ненадёжны в эксплуатации. «Будет возможность – модернизируем все имеющиеся у нас рихтовщики, – пообещал Александр Кутейщиков. – Но это зависит от выделения средств на закупку бензопил».

Николай Порецкий, соб. корр. «Гудка» Ярославль

Колдоговор

Гарантии в ассортименте

На дорогах учатся выбирать социальные льготы и их получателей

По итогам первого полугодия на дорогах традиционно пройдут отчётные конференции по выполнению колдоговора. И впервые все дороги будут отчитываться о новом пункте, появившемся в коллективном договоре в этом году, – компенсир^уемом социальном пакете (КСП).

На сегодняшний день дороги определили значимые категории персонала, которые получат право на КСП, выбрали ответственных за ведение работы по соцпакету на уровне подразделений и всего филиала, приступили к сбору заявлений от получателей КСП. А те, в свою очередь, выбирают, на что потратить лимит в 12 тыс. руб. (с учётом налогов – 13,8 тыс. руб.), – в их распоряжении список из 11 гарантий в меню «кафетерия».

КАТЕГОРИИ СО ЗНАЧЕНИЕМ

– Подходы к определению значимых категорий работников были заложены ещё в 2008 году в Концепции оптимизации системы социальной поддержки персонала, которая теперь стала частью колдоговора, – говорит начальник департамента социального развития Олег Дудкин. – Если смотреть по профессиям, это в основном монтеры пути, электромеханики, электромонтеры, слесари по ремонту и молодые специалисты. Основные критерии, которые брались в расчёт, – дефицитность кадров на эту профессию в регионе, текущесть и укомплектованность штата. Учитывался также один из основных критериев концепции – обеспечение основного производственного процесса и участие во внедрении изменений в компании.

В качестве интересного примера департамент приводит Свердловскую дорогу. В прошлом году здесь тестировали КСП и его получил 301 работник. В этом году право на «кафетерий» получили уже 2338 человек. Причём комиссии по определению значимых категорий скрупулёзно подошли к определению дистанций и участков, в которых необходимо поощрить людей.

В общем по сети в значимые категории попали свыше 7 тыс. человек. Сводный бюджет КСП составил свыше 100 млн руб.



ФОТО: АНДРЕЙ ЖАРОВ

По просьбам дорог в компенсир^уемые услуги соцпакета включено питание в столовых, кафе и других заведениях общепита

Деньги на обеспечение новой статьи колдоговора филиалы должны были изыскать в пределах своих бюджетов на его выполнение. Кто-то сокращал объём благотворительной помощи, кто-то выходил из положения за счёт других статей – выделить в данном случае тенденцию вряд ли получится. При этом полученные суммы не являются некой константой: в зависимости от финансовых успехов филиала число получателей КСП в последующие годы будет увеличиваться.

– Оценивать эффективность предоставления КСП мы будем на основе мониторинга социально-психологического климата в коллективах, удовлетворённости трудом, производственно-финансовых показателей, текущести кадров, – поясняет Олег Дудкин. – Эти измерения проводятся регулярно. И по снижению текущести и росту производственных

показателей можно будет судить, насколько эти инвестиции в человеческий капитал возвращены компании.

Дело привычки

Чего хотят добиться в департаменте соцразвития, кадровой службе и на самих дорогах, так это чтобы внедрение «кафетерия» не сказалось на обстановке в коллективах. Главная проблема, которую здесь видят организаторы проекта, – недостаток информации у получателей КСП. На решении этой проблемы сейчас делается акцент.

– В ближайшее время мы планируем издание буклетов с подробной информацией о КСП, выпуск плакатов, которые будут представлены на каждом предприятии. С каждым электромонтером и электромехаником СЦБ, которых мы выбрали в качестве значимых категорий, будет проведена индивидуальная беседа, – рассказала начальник службы организации и оплаты труда ПривЖД Наталья Грачева.

По какому принципу лучше выбирать услуги, как получать за них компенсацию, какие документы и когда нужно для этого предоставить? Ответы на все эти вопросы можно найти в распоряжении от 4 марта «О компенсир^у

руемом социальном пакете работников ОАО «РЖД». Однако, во-первых, не у всех работников под рукой есть этот документ, а во-вторых, даже в нём некоторые пункты требуют пояснения.

Например, в распоряжении сказано, что у работника есть два способа получения средств КСП: через электронные терминалы или предоставив чеки и другие финансовые документы для получения компенсации. Второй способ более или менее понятен, а что с первым?

– Терминалы только начинают появляться в рамках проекта по внедрению многофункциональной электронной карты РЖД, – рассказывает начальник отдела нормативного обеспечения социальной сферы департамента соцразвития Александр Недорезов. – Это пластиковая карта с микрочипом, на который можно заносить массу персональной информации: пропуск, проезд на транспорте, учёт рабочего времени, производственное питание, выбор льгот соцпакета. Через информационные киоски работник сможет не только следить за личной информацией, например за расходованием лимита КСП, но и в будущем подавать заявление на получение компенсируемого соцпакета. Эксперимент по внедрению карты начат на Московской дороге, и здесь появились первые информационные киоски, но о широком прокате технологии говорить пока рано. Это работа на перспективу.

Распоряжением предусмотрены две схемы платежей за услуги: авансовая – когда дорога платит поставщику услуг, минуя работника и последствии списывая средства с его лимита, и компенсационная – когда работник покупает услугу, предоставляя затем чеки и другие платёжные документы. У обеих схем есть свои минусы и плюсы.

– При компенсационной схеме работник должен потратить личные средства, а затем собирать платёжные документы, чтобы получить возмещение. Зато он может выбрать любого поставщика услуги: клуб рядом с домом, заправку той компании, которая больше нравится, и т.д. Кроме того, мы уже видим по итогам двух лет тестирования КСП на дорогах, что требования по сбору документов значительно повышают финансовую грамотность людей, – поясняет

В досье

Персонал значимых категорий по дорогам

Дорога	Количество получателей КСП	Значимые категории персонала
Октябрьская	772	монтеры пути, дежурные по поезду*, электро-механики и электромонтеры СЦБ*
Калинин-градская	28	электромонтер СЦБ, специалист по управлению персоналом (дистанция СЦБ)
Московская	426	рабочие, специалисты и руководители ЭЧ Мытищи, ПЧ Железнодорожная, слесари и электрогазосварщики ВЧДЭ *
Горьковская	571	слесари по ремонту вагонов, электромонтеры СЦБ
Северная	160	электромеханики до 30 лет*, монтеры пути*
Северо-Кавказская	282	монтеры пути*, бригады пути*, специалисты по управлению персоналом*
Юго-Восточная	540	молодые специалисты, прибывшие в год окончания учёбы и работающие на участках вне городских зон
Приволжская	179	электромонтеры и электромеханики ПЧ
Свердловская	2338	монтеры пути*, дорожные мастера*, бригады пути*, осмотры-ремонтники*, электромеханики СЦБ*, электромонтеры СЦБ*, электромеханики контактной сети*, машинисты автотоматрисы*, электромеханики и электромонтеры тяговой подстанции*, маневровые машинисты и помощники машинистов*, слесари по ремонту подвижного состава*, мастера сменные ПТО*
Южно-Уральская	181	электромонтеры контактной сети*
Западно-Сибирская	329	руководители, специалисты, электромеханики, рабочие и электромонтеры СЦБ ПЧ Новокузнецк
Красноярская	300	монтеры пути*, бригады пути*, мастера дорожные*
Восточно-Сибирская	343	монтеры и бригады пути, дорожные мастера Иркутск-сортировочной дистанции пути
Забайкальская	317	монтеры и бригады пути*, дорожные мастера*
Дальнево-сточная	299	монтеры пути*, электромеханики СЦБ*, электромонтеры по ремонту воздушных линий электропередачи*

*В определённых дистанциях, депо и на участках.

консультант проекта – генеральный директор «Аксима-консалт» Елена Скриптунова.

О том, что некоторая нервность в освоении нового мотивационного инструмента есть, говорит, например, такой факт: предполагалось, что решение о том, какие льготы выбрать в рамках КСП, будут приниматься на семейном совете, но пока заявления чаще заполняются сразу при кадровике, а в некоторых бригадах и вовсе будто были списаны под копирку. Дорогам, не первый год распределяющим КСП, это свойственно в меньшей степени. Так что это просто вопрос времени и формирования привычки. Когда «кафетерий» станет чем-то само собой разумеющимся, к нему начнут относиться более осознанно.

– Сейчас мы можем говорить о промышленной эксплуатации «кафетерия», так как распространить его на всю сеть, – объясняет Олег Дудкин. – До конца года будем анализировать результаты его внедрения и к 2012 году должны подготовить очередные предложения по актуализации системы социальной поддержки персонала. Возможно, по итогам этой работы сможем расширить значимые категории персонала. Так шаг за шагом придём к тому, что каждый работник посредством КСП будет действительно адресно получать льготы и гарантии колдоговора и при этом компания будет пользоваться эффективным инструментом мотивации персонала.

СВЕТЛАНА КОВАЛЬ

Сервис

Весеннее оживление

ОАО «РЖД» готовится к пику летних пассажирских перевозок

Начиная с 6 апреля пассажиры, приобретающие билеты на поезда дальнего следования через сайт ОАО «РЖД», получили возможность одновременно оформить билеты «туда и обратно».

Это позволит им экономить время при покупке проездных документов и видеть наличие билетов на оба направления одновременно.

Также с апреля для пассажиров появилась ещё одна новая услуга – при заказе в кассах Московского железнодорожного агентства в столице и в Санкт-Петербурге билетов в вагоны класса люкс их доставят в пределах города бесплатно. Между тем начало традиционного майского пика перевозок, связанного с чередой официальных выходных дней, железнодорожники ожидают 28 апреля.

По информации вице-президента ОАО «РЖД» Михаила Акулова, в этом году планируется назначить в праздничный период 197 поездов против 143 в прошлом. Всего в апреле ОАО «РЖД» предполагает перевезти не менее 75,6 млн пассажиров во всех видах сообщений.

Согласно оперативным данным, с начала года общий пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» возрос к уровню прошлого года на 2%. План выполнен.

Однако в марте ситуация несколько ухудшилась: объём пассажирооборота хотя и выше уровня прошлого года, но только на 0,3%, а план оказался немного невыполнен (99,5%).

Для сравнения следует отметить, что приращение объёмов пассажирского сообщения в авиаперевозках идёт в последнее



ФОТО: СЕРГЕЙ МАШИНОВ

Пассажиропоток на железных дорогах растёт гораздо медленнее, чем в авиации

верхних полках купейных вагонов ряда поездов, курсирующих по территории России, с 15 мая по 30 сентября 2011 года. Скидка по отношению к действующим тарифам составит 30%. Она будет распространяться на несколько десятков поездов, в том числе № 15/16 Екатеринбург – Москва, № 661/625 Казань – Самара, № 339/340 Чита – Москва и др. Напомним, что 1 апреля завершился эксперимент по снижению стоимости проезда на верхних полках всех купейных вагонов вдвое, проводившийся с 15 октября.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Семинар

Обменялись интересом

Российские студенты понравились испанским железнодорожникам

Президент администрации «Испанских железных дорог» (ADIF) Гонсалес Марин встретился со студентами МИИТА.

На встречу в московском Центре научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД», которая прошла по инициативе старшего вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапановича, собралось более 50 студентов старших курсов, обучающихся по специальности «Строительство железных дорог», «Управление процессом перевозок» и др., чьей будущей специальностью близка тема строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных линий. Как уже сообщал «Гудок», именно для обмена опытом в данной области в столицу прибыла делегация испанских железнодорожников.

После совместного семинара с испанскими коллегами, который провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, студенты около часа общались с главным железнодорожником Испании. Руководитель признал, что его порадовал высокий уровень подготовки наших ребят. Взаменность заданных ему вопросов свидетельствует о том, что они на хорошем профессиональном уровне разви-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТИХОВ

раются в теме эксплуатации железных дорог.

Например, студенты, прослушав доклад о том, что Испания сегодня насчитывает более 1600 км высокоскоростных железных дорог, заинтересовались, как укрепляется балласт в верхнем строении пути и не происходит ли выброса щебня при движении высокоскоростного поезда. Руководитель рассказал, что раньше испанцы пытались укреплять его различными пенами и смолами, однако сейчас стремятся использовать этот способ всё реже, отдавая предпочтение укладке щебня особой формы – кубовидной.

Также студенты спрашивали, как в Испании готовят железнодорожников. Гонсалес Марин сообщил, что из института выходят инженеры общего профиля, железная дорога отбирает из них подходящих работников по конкурсу, а затем за свой счёт обучает по специальности. По его мнению, российский студентам повезло, что из вуза они выходят уже готовыми специалистами, которым остаётся только совершенствоваться в практике.

«Глядя на вас, понимаешь, что у российских железных дорог есть будущее», – сказал на прощание Гонсалес Марин.

В завершение встречи Валентин Гапанович предложил студентам подготовить рефераты на тему развития высокоскоростных магистралей в России и Испании, чтобы авторов лучших из них отправить на стажировку в Испанию. Гонсалес Марин поддержал инициативу. А студент четвёртого курса Кирилл Минченков получил от старшего вице-президента приглашение принять участие в строительстве первой российской высокоскоростной магистрали, а также написать на эту тему диплом.

ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

АКТУАЛЬНО

Парадокс с экономией

ПРОСТОМУ РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ ТРУДНО ПРОБИТЬСЯ В ЖИЗНЬ

Виктор Тулупов, профессор МЭИ, д.т.н., лауреат Государственной премии СССР, член Объединённого учёного совета ОАО «РЖД»

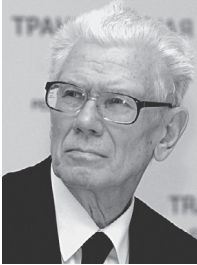


ФОТО: ИРИНА КОЛОДИК

На конференции «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса» было много интересных выступлений. Говорили и о самой актуальной сегодня теме – энергосбережении. И о том, что самое время перетряхнуть «запасники» нашей науки: нет ли там полезных разработок? А заодно и задать вопрос: почему они не внедряются?

Профессор МЭИ Виктор Тулупов рассказал с трибуны конференции, что почти 30 лет назад была разработана энергосберегающая система тягового привода (ЭС ТЭП). Она могла бы сэкономить треть энергии, потребляемой пригородными электричками из внешнего электроснабжения. По отчётным данным, только на Московской железной дороге это энергопотребление за год составляет около 1 млрд кВт/ч, поэтому экономия вышла бы нешуточная.

– Виктор Дмитриевич, почему столь полезное новшество не внедряется?

– Предыстория дела такова. В середине прошлого века в нашей стране были выпущены электропоезда ЭР1 и ЭР2. Они имели четыре тяговые машины, которые включались последовательно при пуске, при этом на каждом коллекторе возникало напряжение до 1 кВ. Применялась и перегруппировка: в две параллельные ветви включались по две тяговые машины. Но при этом напряжение на их коллекторах поднималось до 2 кВ, и это практически исключало возможность рекуперации и электрического торможения. Поезда имели плохую динамику: разгон был слабым, а на высоких скоростях тяга резко падала.

За решение этой проблемы взялись учёные Московского энергетического института. Они предложили объединить схемы силовых цепей двух моторных вагонов в одну, так называемую сплотку. Это позволяет снизить напряжение на коллекторах до 1 кВ и применить рекуперативное торможение. А также реализовать глубокое ослабление поля. Теоретически это позволяло снизить расход энергии по сравнению с серийными поездами при высокой скорости до 40%. Проверили эту идею на ЭР22 – она подтвердилась.

А с 1982 года началось серийное производство нового электропоезда ЭР2Р с рекуперативно-реостатным тормозом. Во время его проектирования прогнозировались существенное увеличение ско-



ФОТО: ИРИНА КОЛОДИК

рости движения и уменьшение расхода электроэнергии. Но в реальных условиях эксплуатации скорость не возросла и расход электроэнергии практически не уменьшился.

Всё, что выпускалось позже, несмотря на разные названия, имело ту же схему и то же электрооборудование. При этом реальные энергетические показатели каждой новой серии электропоездов оказывались хуже предыдущей. Парадокс?

В то же время простое и не требующее больших затрат решение проблемы отодвигалось на дальнюю полку. Первый поезд ЭР2Т № 7166, который был переоборудован по схеме сплотки, показал во время испытаний результат: почти 30% экономии электроэнергии по сравнению с серийным подвижным составом! Эта экономия была подтверждена во время пяти тягово-энергетических испытаний, в том числе и на Экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке. Специалисты Московской железной дороги решили провести ещё и дополнительные испытания в трёх депо. И они подтвердили энергоэффективность ЭС ТЭП. Более того, обнаружилось, что поезд с этой энергосберегающей системой более надёжен. Позже, в 2005 году, было переоборудовано по нашей схеме ещё три поезда.

Учёные уже полвека ломают головы: как сделать более экономичными пригородные электрички

– А что было дальше? Кто, образно говоря, закрыл шлабам?

– Два сотрудника ВНИИЖТа сделали вывод, что наша система эксплуатационно непригодна. И это утверждалось вопреки мнению ведущих специалистов отрасли. В отзыве на разработку МЭИ такими авторитетными людьми, как бывший директор ВНИИЖТа, а ныне заместитель генерального директора Отраслевого центра

става электрооборудования. А также, что очень важно, без изменения существующей системы и стоимости обслуживания электропоездов в эксплуатации».

В этой же рецензии утверждается, что «ЭС ТЭП на базе сплотки имеет беспорочные и решающие преимущества по всем показателям перед рекомендованным ВНИИЖТом альтернативным решением с использованием высоковольтных тяговых

Если бы разработку учёных внедрили сразу, железные дороги уже сэкономили бы 8–10 млрд руб.

внедрения Борис Никифоров, профессора МИИТа Александр Курбасов, Анатолий Савоськин, Валерий Феоктистов, Юрий Иньков, и другими, в том числе специалистами Московской железной дороги, сказано: «Разработанная Московским энергетическим институтом при поддержке Московской железной дороги энергосберегающая система обладает уникальными положительными качествами. Она обеспечивает снижение потребления электроэнергии из внешнего энергоснабжения ориентировочно на одну треть, причём без увеличения стоимости электропоезда и без изменения со-

машин: количеству, массе и стоимости электрооборудования, надёжности работы, стоимости обслуживания и ремонта, а также по расходу электроэнергии».

– А много ли теряют железные дороги из-за промедления с внедрением этой разработки?

– Сегодня 80% находящихся в эксплуатации электропоездов легко переоборудовать по нашей схеме. Если бы начали делать сразу, то железные дороги уже сэкономили бы 8–10 млрд руб. А пока время лишь увеличивает счёт потерям. Каждый год – на один миллиард рублей.

БЕСЕДОВАЛА ТАМАРА АНДРЕЕВА

ОБРАЗОВАНИЕ

Экосистема знаний

В МИИТЕ НАЧАЛИ ГОТОВИТЬ КАДРЫ В ОБЛАСТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА



ФОТО: ИРИНА КОЛОДИК

Алексей Давыдов, проректор по инновациям МИИТа

Железнодорожный транспорт выступает заказчиком инноваций по отношению к многим отраслям науки и техники, объединяя различные технологические платформы.

В этой связи стратегия развития «инновационный – исследовательский – предпринимательский университет» учитывает необходимость сочетания фундаментальной подготовки с чётко выраженной прикладной, междисциплинарной направленностью образования.

Для достижения наилучшего результата научно-внедренческой деятельности необходимо разумно сочетать процесс исследования с бизнес-процессом. На мой взгляд, не-

смотря на имеющиеся достижения, существующая экосистема инноваций МИИТа до сих пор не является полной и высокоэффективной, что связано с рядом факторов.

Университет пока не имеет экономически рентабельной схемы создания фонда финансирования собственных маркетинговых исследований, своих инновационных проектов. В вузе практически не умеют оценивать перспективы коммерциализации результатов интеллектуальной деятельности, а также создавать прототипы передовой научной продукции. Это существенно ослабляет стимулы к инновационной деятельности и предпринимательской активности у учёных.

Один из путей решения проблемы – расширение и углубление кооперации учёных с бизнесом в рамках формируемых в настоящее время технологических платформ. Нужно разрабатывать и выполнять совместно с бизнесом и для бизнеса крупные инновационные проекты.

Хорошим примером такого сотрудничества является проект «Инновационная ресурсосберегающая производственно-транспортная система», выпол-

няемый в рамках реализации постановления правительства. На базе ОАО «ВНИИЖТ» в прошлом году открыли факультет науки и инноваций МИИТа. В общей сложности для широкого внедрения на сети железных дорог учёные университета сегодня разрабатывают 14 инновационных проектов по восьми приоритетным направлениям развития транспортного комплекса нашей страны.

В вузе успешно реализуют молодёжную политику, направленную на обучение будущих исследователей предпринимательской деятельности, развитие у них творческой активности.

Показателен в этом отношении опыт взаимодействия МИИТа с Центром акционирования инновационных разработок по подготовке менеджеров. За последние три года в нём обучили 19 наших студентов, 17 из которых побеждали в различных конкурсах менеджеров инновационных проектов, а пять стали директорами инновационных фирм.

Кроме того, университет является одним из организаторов и исполнителем работ по созданию нового направления высшего профессионального образования «Инноватика».

ИССЛЕДОВАНИЯ

Водородная тяга

ОТРАСЛЕВЫЕ УЧЁНЫЕ ВНЕДРЯЮТ ЛОКОМОТИВЫ, РАБОТАЮЩИЕ НА АЛЬТЕРНАТИВНОМ ТОПЛИВЕ

В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ В ОДНОМ ИЗ ТОННЕЛЕЙ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИСПЫТАЮТ НОВЫЙ ТЕПЛОВОЗ, РАБОТАЮЩИЙ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ.

Об этом сообщил на форуме «Транспортная наука: инновационные решения для бизнеса» заместитель генерального директора ОАО «ВНИИЖТ» Олег Назаров.

Данная разработка позволит решить проблему газобезопасности тоннелей, угрожающую здоровью путейцев и других рабочих, обслуживающих данные сооружения, ведь единственным отходом данного локомотива является дистиллированная вода.

Внедрение подобных газотепловозов даст возможность заместить до 50% дизельного топлива природным газом. При этом удастся сэкономить до 25% расходов на приобретение дизельного топлива. А экологические характеристики железнодорожного подвижного состава улучшатся в два раза.

Одновременно продолжают работы над конструкцией газотурбинных двигателей для локомотивов. Перспективный тепловоз с таким двигателем будет обладать высоким КПД. В нём не будет систем охлаждения и смазки, поэтому затраты на его техническое обслуживание и ремонт будут минимальны. Мощность нового двигателя составит 3500 кВт.

Кроме того, учёные ОАО «ВНИИЖТ» разрабатали озонобезопасные хладагенты для систем кондиционирования воздуха в пассажирских вагонах. Их преимущество состоит в том, что они не содержат вредного для здоровья людей фреона. По мнению Олега Назарова, не менее важная задача –

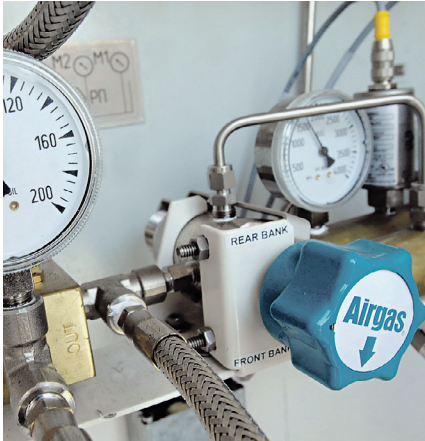


ФОТО: WWW.PHOTOPIKES.RU

Использование на тепловозах водородного топлива повысит их экологичность

снизить потребление асбестотехнической продукции в отрасли. В этих целях будут внедрены более безопасные электроизоляционные материалы.

Среди них новый материал графлекс, обладающий химической инертностью и экологической безопасностью. Он имеет также низкий коэффициент трения (0,02–0,12) и высокую теплопроводность, отличается хорошей приспособляемостью к рельефу сопрягаемых с ним поверхностей.

Новшество обладает неплохими показателями сжимаемости (20–60%), а после снятия нагрузки способно восстанавливать свою первоначальную форму на 70%. Такие характеристики позволят широко применять данный электроизоляционный материал на сети железных дорог.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ВОПРОС ДНЯ

Что мешает внедрению инноваций и рацпредложений на вашем предприятии?

Валерий Ляхов, электромеханик локомотивного ремонтного депо Вязьма МЖД:

– Нет заинтересованности со стороны руководства. Будут ли рацпредложения, не будут, они не получают от этого никаких дивидендов. Кроме того, у нас в Вязьминском регионе нет денег. У нас есть отдел по рационализаторской работе. Девушки, которые там работают, меня поддерживают, но средств на изобретение нет. Наверное, надо начинать изменять отношение к рационализаторам с верхов. А идей-то у нас полно. Два года назад за своё рацпредложение по экономной лампочке в кабине машиниста локомотива я получил премию в 5 тыс. руб.

Анатолий Рыжков, старший мастер цеха текущего и среднего ремонта ремонтного локомотивного депо Шарья СЖД:

– Внедрению инноваций мешает боязнь неизведанного, непонятого. Пойдёт – не пойдёт? Получится – не получится? Причём технологических новшеств бояться прежде всего рядовые работники. Они слишком долго осознают плюсы от изменений технологии, от внедрения нового. Особенно если это новое спускается сверху. Это может касаться средств малой механизации. К примеру, привыкли к одному гайковёрту – пневматическому, а пришёл более современный, предположим, гидравлический. Он может стоять, а работать всё равно будет на старом. Такое бывало. И переломить этот стереотип непросто.

Сергей Плотников, начальник путевой машинной станции № 14 СвЖД:

– Даже не знаю, что может помешать двигать рацпредложения. Сотрудники нашей станции регулярно это делают, и никаких проблем не возникает. Конечно, экономический эффект от наших рацпредложений не слишком высок – всё действительно значимое придумали до нас. Тем не менее рацпредложения и технические инновации упрощают работу.

Любовь Козина, ведущий инженер производственно-технического отдела дистанции электроснабжения КЖД:

– Мы вносим рацпредложения в основном для решения конкретных проблем, которые возникают на производстве. К примеру, работники ремонтно-релейного участка вносят изменения в схемы электроснабжения устройств, упрощая их: два-три реле меняют на одно multifunctional. Ведь, чем меньше составляющих в схеме, тем надёжнее работает оборудование. Идея возникает на злобу дня, и в каждом конкретном случае они означают снятие большой или малой проблемы в электрическом хозяйстве.

Анатолий Зефиров, главный инженер рельсосварочного поезда Горьковской дирекции по ремонту пути:

– Как правило, горьковский рельсосварочный поезд занимает всегда одно из ведущих мест по рационализаторству. Рацпредложения рассматриваются своевременно, и в случае принятия положительного решения работнику оплачивается его труд и рацпредложение готовится к внедрению. Проблемы иногда возникают при внедрении. Не всегда находится на это достаточных средств. В каждом отдельном случае руководство предприятия, дирекции и дороги старается устранить проблему финансирования.

Последнее рацпредложение внедрено в I квартале текущего года. Оно состоит в экономии на лишней технологической обработке старогодного рельса перед сваркой. Ресурсосберегающий эффект составил 50 тыс. руб. в год.

Надежда Одарченкова, инженер технического отдела ремонтного локомотивного депо Арзамас ЮУЖД:

– Все новаторские разработки, как правило, реализуются самими авторами на рабочих местах. Задерживать внедрение может нехватка средств и материалов. Бывает, что на изготовление предложенного приспособления или детали идёт всё подручное и списанное. Иногда просто не хватает времени, чтобы взяться за работу. Она неплановая и выполняется в свободное время. Порой возникают проблемы при общёте экономического эффекта. Экономисты сейчас не берутся обобщивать рацпредложения. Инженеры вынуждены сами заниматься экономической. Сталкиваясь с тем, что не можешь найти справочный материал, например для сравнения стоимости. Но всё равно, рано или поздно, хорошая идея будет обязательно реализована. В этом заинтересованы и автор, и мастер участка в цехе. У нас в депо в продвижении новаторских идей мастера участков играют немалую роль. Они и молодых работников подталкивают к рационализаторству, и помогают претворить поданные предложения в жизнь.

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

Семейная история

Открытые сердца

Династия Семенюта на Урале известная – многим эти врачи спасли жизнь

Доказано: супруги, счастливо прожившие вместе долгие годы, становятся похожими даже внешне. У Николая Ивановича и Людмилы Петровны добрые глаза, мягкая речь, выдающая выходцев с Украины. Да и фамилия – Семенюта – никаких сомнений в происхождении не вызывает. Известная между тем фамилия на Урале.

Николай Иванович – заслуженный врач Российской Федерации, тридцать лет возглавляет на Свердловской магистрали кардиологическое отделение дорожной клинической больницы, Людмила Петровна – врач высшей категории, акушер-гинеколог. И наконец, их дочь Оксана – врач ультразвуковой диагностики ДКБ, продолжатель семейной традиции.

Путь в профессию и к её вершинам у каждого свой. Николай со школьной скамьи бредил математикой и физикой, но на физмат не поступил и через год стал первокурсником Запорожского мединститута. А вот Людмила, мама которой всю Великую Отечественную прошла проползла фронтовой медсестрой, штурмовала приёмную комиссию того же института несколько раз, пока не получила заветный студенческий билет. А для Оксаны, поддетства проведшей в больнице во время бесконечных дежурств родителей, другого пути и не было.

Наши друг друга Людмила и Николай ещё на первом курсе, а в свидетельстве из ЗАГСа и в дипломах одна дата – 1974 год. Предстояло распределение, а куда иголка – туда и нитка. Иглу магнитом приваляли на Урал. Интернатуру проходили в дорожной клинической больнице, и по всему выходило, что быть им железнодорожными медиками. Шло время романтиков, их сверстникам диктовали колёса вагонные «на БАМ!», а для них они отстучали до станции Чусовская.

Те далёкие пять лет, проведённые там, остались в памяти как самые солнечно-яркие. Поразила уральская природа: горы, хвойные леса, изумительной красоты река Чусовая. Но больше всего удивили открытость и дружелюбие людей. Людмила приехала на новое место в одном лёгком платьице,



Вот она, врачебная династия Семенюта

осень же стояла холодная, а контейнер с вещами где-то безнадежно отстал, спать вдвоем приходилось на надувном матраسيки. Но нашлись и тепло, и постель, и добрый совет. А через неделю Николай попал под скальпель хирурга – аппендицит. До сих пор помнит, как хлопотали вокруг него коллеги, ещё вчера чужие люди.

Семенюта быстро усвоил, чем отличается железнодорожный медик от прочих: пациента надо не просто поставить на ноги, но вернуть в профессию. Да так, чтобы здоровье впредь не подвело, от этого ведь зависит безопасность движения поездов.

Периферийных врачей всегда, а в те годы особенно, отличала самостоятельность – советоваться ведь некогда и не с кем! Особенно в часы дежурств. Однажды выживал женщину, случай был острым и тяжёлым. И тут позвонили из родильного отделения, отвлечённым сознанием воспринял информацию: родилась девочка.

– Рост? Вес? Как состояние матери? – спросил автоматически. И тут только дошло: ведь это его дочь родилась!

Людмила Петровна долго в декрете не засиделась. Работала увлечённо и много: днём – в гинекологическом отделении, ночью дежурила в роддоме.

– Сутки бывали хлопотными: в гинекологии – больная с кровотечением, в роддоме – женщина рождает, вспоминает она. – Тогда же сделала первые свои операции. У меня был великолепный учитель – заведующая отделением Валентина Алексеевна Овчинникова, её уроки врезались в память навсегда.

Через три года Николай Семенюта уже заведовал терапевтическим отделением узловой больницы, увлечённо осваивал новые методы функциональной диагностики заболеваний сердца. Людмила на глазах росла как оперирующий гинеколог. Сложился круг друзей-медиков, таких же жаждных до жизни, – Новосёловы, Дружинины, Валерий Жеков... Сдружила не только работа, но и общие увлечения, самое увлекательное из которых – сплав на плотах по Чусовой, стремительной и своенравной. В походы брали даже трёхлетнюю Оксанку и теперь со смехом

вспоминают, как однажды в панике на веслах уходили от вышедшей на берег медведицы с медвежатами.

Но тут Николаю предложили возглавить кардиологическое отделение дорожной клинической больницы. Предстоял переезд в Свердловск, а покидать ставший милым сердцу Чусовой совсем не хотелось.

– Зачем вам переезжать? – уговаривал и главный врач. –

С женой они как-то подсчитали: по 6–7 месяцев в году не виделись друг с другом – то операции, то дежурства, то учёба

Там всего-то труба повыше, да дым потуще...

И Людмила порвала уже купленные билеты: уж если уезжать, мол, то на Украину!

И всё же Урал удержал. В построенном к тому времени новом корпусе ДКБ предполагалось открыть на базе единого терапевтического три профильных отделения – гастроэнтерологическое, пульмонологическое и кардиологическое. Последнее и возглавил Семенюта. – «Специализированного» всего-то и было – паци-

енты и приходящие врачи-совместители, – вспоминает он. – Две палаты отдали под временное общежитие хирургов – так и соседствовали. Требовалось оснастить лабораторию, наладить функциональную диагностику... Справиться с трудностями помогли воля наших руководителей – главного терапевта ДКБ Зинаиды Павловны Любарь и Клавдии Егоровны Мезенцевой да наш молодой

задор. Первый прибор ультразвуковой диагностики «Узкар» я взялся осваивать в 1986 году. Смотришь в него, как танкист в щёлку, показания перед глазами бегут, и надо успеть их и прочитать, и просчитать. Но его появление в клинике стало крупным шагом вперёд. И появившийся в отделении через три года первый компьютер. Чтобы его освоить, пришлось ехать в Институт кибернетики в Киев, представляете уровень?! Уезжал с портфелем вопросов, а вернулся – с чемоданом! И

мечту свою тогдашнюю помню: записать бы в память умной машины кардиограмму, а потом расшифровать с её помощью. Как далеко мы ушли с тех пор!

Самыми трудными Николаю Семенюта считает девяностые годы. Средств не хватало ни на развитие клиники, ни на достойную оплату труда медработников. Уходили хорошие врачи. Палаты заполняли больные с запущенными заболеваниями. И нельзя было опускать руки, ведь он понимал, что на него, заведующего отделением, равняется коллектив. Более полутора тысяч пациентов в год – с такой нагрузкой работали кардиологи в то время. Почти готовую диссертацию пришлось отложить – захлёстывали текущие дела.

Наградой за преданность долгу стало звание «Заслуженный врач Российской Федерации», присвоенное ему в 1997 году. Ею он готов был поделиться с каждым в дружном коллективе: Ю.П. Гапоненко, З.В. Третьяк, Е.М. Васильевым, Н.В. Румянцевым, Е.А. Меликовой. На любого из них и сегодня может положиться, как на себя. Вырванным из семьи ощутил себя Николай Иванович, согласившись перейти на административную работу. Год возглавлял медицинскую службу магистрали, потом стал главным врачом ДКБ, но, поняв, что эта история не его, вернулся в своё кардиологическое – и счастлив.

Перемены к лучшему в дорожной клинике начались с образованием ОАО «РЖД». Стало поступать современное оборудование, открылся центр восстановительной медицины и реабилитации, один за другим ремонтируются лечебные корпуса. Вот и до терапевтического дошла очередь. В уже отремонтированных помещениях разместили аппаратуру для стресс-кардиографии – отпала необходимость направлять пациентов для уточнения диагноза в Москву. Ждут ещё аппарат для электрофизиологического исследования сердца, давняя мечта Николая Ивановича – создать свой аритмологический центр – близка к воплощению. А там, возможно, появится и палата интенсивной терапии.

Его рабочий день уплотнён, насыщен до предела, впрочем,

как и у супруги. С Людмилой Петровной они как-то подсчитали: по 6–7 месяцев в году не виделись друг с другом – операции, дежурства, учёба. Вот и в этот раз только моя настойчивая просьба позволила выкроить время, чтобы в разгар рабочего дня собраться всей семьёй.

Опытнейший врач, отличный психолог, умеющий не только убедить пациентку в необходимости лечения, но и вселить веру в выздоровление, Людмила Петровна явно растерялась от внимания к ней.

– Что мне дали 30 лет практики в железнодорожной больнице? Нет, не только признание, хотя и оно дорого. Приятно, умеется, когда женщина, вышедшая когда-то от бесплодия, приводит на обследование к Оксане уже своего внука и спрашивает, увидев табличку на дверях: «А вы не дочь Семенюты? Передайте маме привет и поклон». Высшая категория врача – это признание коллегами твоего профессионализма, а за ним – и знания, и опыт, а самое главное – высочайшая ответственность за судьбу больного. А ещё внимания к нему, участливость, доброта...

– Мама – человек удивительной душевности, – добавляет Оксана. – Она скромничает, говоря о составляющих профессионализма. У неё же золотые руки! Другие учатся, работают годами, но стать настоящими профессионалами им не дано, а ей дано!

Стать таким врачом стремится и сама Оксана, что очень радует её родителей. Впрочем, у них в семье уж так заведено: если братья за дело, то делать его хорошо! Это кредо она усвоила с пелёнок, как и выбор профессии.

– Желание расти профессионально у неё большое, – говорит Семенюта-старший, – и мы ей помогаем, чем можем: и советом, и беря на себя, когда требуется, заботу о внуке.

Младшему в семье три с половиной года. На вопрос: «Кем хочешь быть, когда вырастешь?» отвечает: «Нефтяником!»

– А станет врачом, – замечает Людмила Петровна, и все трое понимающе улыбаются.

АЛЕКСАНДР ШАМОВ, спец. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ
ФОТО АВТОРА

Наша консультация

В дорогу за полцены

ПОКУПАЯ РЕБЁНКУ БИЛЕТ НА ПОЕЗД, НЕ ЗАБУДЬТЕ ЗАХВАТИТЬ СПРАВКУ ИЗ ШКОЛЫ

– Почему при покупке железнодорожного билета на ребёнка требуют справку из школы? Неужели недостаточно метрик, которые предоставляются при покупке билета? И вообще, хотелось бы узнать, существуют ли какие-то правила и льготы для проезда школьников в поездах дальнего следования?

МАРИНА СМЕРНОВА
КЕМЕРОВО

– Все правила и льготы на проезд железнодорожным транспортом устанавливаются федеральными законами и постановлениями Правительства РФ.

Так, 30 октября 2009 года правительство приняло постановление № 1172 «О предоставлении в 2010 году субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования».

В прошлом году на основании этого постановления школьники старше 10 лет предоставлялось право проезда со скидкой в размере 50% установленного государством тарифа в общих и плацкартных вагонах скорых и пассажирских поездов при проезде по территории России. Льготные периоды были определены с 1 января по 31 мая 2010 года включительно и с 1 сентября по 31 декабря 2010 года. При этом проездные документы оформлялись при предъявлении в билетную кассу соответ-



Льготы для школьников не действуют только летом

ствующих справок учащихся общеобразовательных школ очной формы обучения. В настоящее время Правительством РФ принято решение о компенсации возникающих потерь, связанных с перевозкой железнодорожным транспортом школьников на 2011 год. Правила оформления проездных документов с 50-процентной скидкой остались те же.

Отмечу, что в соответствии с постановлением правительства от 2 марта 2005 года № 111 «Правила оказания услуг по

перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности» перевозчик имеет право отказать пассажиру в продаже проездного документа с оплатой стоимости проезда со скидкой или бесплатного проездного документа, если такой документ отсутствует или неправильно оформлен. С уважением,

АНЖЕЛА САЛУКВАДЗЕ,
начальник управления организации продаж ОАО «ФПК»

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Зарплата в тоннаже

КАК МОТИВИРОВАТЬ МОНТЁРОВ ПУТИ ПРИ РАБОТЕ НА СЛОЖНЫХ УЧАСТКАХ

– Я работаю в Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской дороги монтером пути 9 лет. На данный момент обслуживаем участок с просроченным капитальным ремонтом. Наша зарплата обратно пропорциональна пропущенному тоннажу: чем тоннаж больше, тем зарплата меньше, так как мы не можем выполнить план балльности на околотке. При этом содержится такой путь намного сложнее, требуются повышенное внимание, больше трудовых затрат, грамотное руководство. Система оплаты и премирования труда ставит своей главной задачей стимулирование труда. В данном случае получается наоборот. Руководству дороги выгодно продлить срок службы пути, нам же выгодно обслуживать новый путь. Почему бы нас не заинтересовать продлением срока службы пути и платить за пропущенный тоннаж?

РОМАН БЕЗБАБНОВ
– Уважаемый Роман Викторович!

В соответствии с приказом ОАО «РЖД» № 200 от 3 декабря 2010 года на участках с просроченным капитальным ремонтом увеличиваются нормы затрат труда, то есть возрастает кон-



Работу монтеров тормозят планы по пропуску поездов

тингент для его обслуживания. По информации, представленной службой пути Восточно-Сибирской железной дороги, на 11-м линейном участке Слюдянской дистанции пути нормы затрат труда на 7% выше, чем в среднем по дистанции, что увеличивает расчётную численность монтеров пути на 3,6 человека и составляет 25 человек.

В связи с тем, что ваш участок окомплектован только на 70%, согласно положению о премировании работников Слюдянской дистанции пути для бригадиров (освобождённых) по текущему содержанию

пути и монтеров пути предусмотрено увеличение размера премии на 20% за интенсивность труда.

Эксплуатационные особенности и сложность обслуживания участка учитываются при установлении задания по балльности. Так, на 11-м участке в январе текущего года план составил 40 баллов, а по дистанции в целом – 35 баллов. При выполнении планового задания выплачивается соответствующий размер премии, установленный в положении о премировании.

СЕРГЕЙ САРАТОВ,
начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД»

ГЛАС НАРОДА

Доверяй, но проверяй

НАСЕЛЕНИЕ ВЫСТУПАЕТ ЗА ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТЕСТИРОВАНИЕ ШКОЛЬНИКОВ НА НАРКОТИКИ

Министр образования и науки Андрей Фурсенко заявил, что тестирование школьников на употребление наркотиков в случае его введения надо сделать добровольным.

Вопрос обязательного тестирования на наркотики в школах обсуждается в последнее время довольно активно. В марте Государственный антинаркотический комитет даже провёл «круглый стол» на эту тему с привлечением чиновников различных ведомств и общественных деятелей. Однако участники не смогли прийти к единому мнению и передали решение проблемы рабочей группе Минздравсоцразвития и Минобрнауки.

По словам Андрея Фурсенко, сейчас решается вопрос о том, каким образом это тестирование может быть оформлено. Один из вариантов – сделать его частью диспансеризации, которая проходит в школах.

Ожидается, что все спорные моменты будут разрешены к новому учебному году, тогда-то и начнётся тестирование.

В опросах на тему обязательного тестирования школьников, которые в разных вариациях проводятся в Интернете, большинство пользователей считают, что оно должно быть поголовным. Вот и более 70% опрошенных «Гудком» сошлись на утвердительном ответе: контролировать распространение и применение наркотиков необходимо жёстко во всех сферах жизни.

– Я выступаю, можно сказать, категорически за принятие этой меры, – рассказала Ольга Юдина, технолог Московского информационно-вычислительного центра РЖД. – Это острая проблема современного общества. У меня самой маленький ребёнок, и я хотела бы защитить его будущее принятием кардинальных решений.

С большим отрывом от первой группы идут не столь категоричные пользователи: голоса респондентов, которые

сочли меру не необходимой, но возможной, составили 14,8% от общего числа.

– Если постановление будет принято, я буду только за, – прокомментировала свою позицию Светлана Скоробогатова, заместитель начальника отдела учёта кадров и информационного обеспечения службы управления персоналом Октябрьской дороги. – Однако считаю, что насильно заставлять подростков проходить тестирование неправильно. Здоровьем своего ребёнка должны заниматься родители, а все остальные могут выполнять консультационные функции.

В противовес им выступила небольшая группа пользователей (8,4%), считающих, что тестирование может нарушить право каждого человека на личную жизнь и тайну, а потому высказывающихся скорее против его внедрения.

Наконец, число воздержавшихся от определённого ответа сравнялось с процентом тех, кто выступил резко против инициативы, сочтя мнимой опасность широкого распространения наркотиков: и та, и другая группы составили 1,8% от общего числа проголосовавших.

– То, что абсолютное большинство пользователей соглашались с необходимостью введения тестирования на наркотики, – утешительный результат, – подытожила результаты опроса на сайте «Гудка» Светлана Кобзева, консультант «горячей линии» антинаркотического фонда «Вся правда о наркотиках». – Это означает, что тесты приживутся и помогут в борьбе против наркомании. Вот вам взгляд изнутри: каждый день нам звонят около сотни растерянных мам подростков, которые не понимают, что стало с их ребёнком. И нам приходится насильно рекомендовать проходить эти тесты, о которых родители даже не знают. Наверное, именно такие пользователи, не знающие о масштабах распространения наркотиков, не верящие, что это может коснуться их семей и близких, голосуют против.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

В досье

СЧИТАЕТЕ ЛИ ВЫ НЕОБХОДИМЫМ ТЕСТИРОВАНИЕ ШКОЛЬНИКОВ НА УПОТРЕБЛЕНИЕ НАРКОТИКОВ?



Гудок

ПРАКТИКА

Недоверчивые жильцы

ВИРТУАЛЬНОЕ ОБЩЕНИЕ С ЧИНОВНИКАМИ ПУГАЕТ ГРАЖДАН

В ПАСПОРТНЫХ СТОЛАХ РЕЗКО ВЫРОСЛИ ОЧЕРЕДИ СОБСТВЕННИКОВ ЖИЛЬЯ. ПРИЙТИ СЮДА ИХ ПОБУДИЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ.

С нового года прописаться в квартире можно по упрощённой схеме – через Сеть. Для этого требуется зайти на портал gosuslugi.ru, выбрать раздел «Регистрация по месту пребывания» и указать информацию о себе.

Однако подобное упрощение люди восприняли неоднозначно. Многие уверены, что это может сыграть на руку мошенникам. По мнению владельцев квартир, регистрация по Интернету позволит подселить к ним неизвестных людей.

В частности, активно тему начали обсуждать в блогах. Новый закон позволяет при регистрации проживания назвать любой адрес, пишет один интернет-пользователь. «Хозяину квартиры приходит уведомление о прописке нового жильца. Если он не пишет официальный отказ, регистрация считается оформленной», – сообщил блогер.

«Знакомая обнаружила в квитанции об оплате квартиры несколько посторонних человек. В жилищном столе её уведомили, что прописка законна, так как она не ответила на высланное ей письмо. Теперь она должна



Прописка – повод для беспокойства

доказывать, что письма не получала, – возмущается житель Санкт-Петербурга. – А если среди «временно зарегистрированных» окажется беременная женщина, которая родит ребёнка в период регистрации на жилплощади, выписать её невозможно».

Вместе с тем руководитель пресс-службы ФМС Константин Полторанин пояснил, что с нового года в рамках новой услуги не было зафиксировано ни одного факта мошенничества. «Волнения россиян надуманны, – заявил он «Гудку». – Кто-то пустил утку в Интернете, и все активно обсуждают выдумку. При этом паспортов для регистрации недостаточно. Как и раньше, не-

обходимо письменное согласие владельца квартиры или нотариально заверенный договор о безвозмездном найме жилья».

К тому же, по словам пресс-секретаря, временная регистрация не даёт права собственности. Она только оповещает госорган о том, что человек временно пребывает по данному адресу.

Между тем специалисты коллегии адвокатов «Легис Групп» Владислав Кочерин сказал, что может случиться так, что законному владельцу жилья придётся судиться с неправомерно зарегистрированными в его квартире гражданами. Но подобная ситуация могла возникнуть и раньше. «Как правило, в результате подделки документов, например договора аренды, – отметил он. – В таких случаях граждане вынуждены обращаться в суд».

Адвокат заявил, что мошенника, зарегистрированного с «молчаливого» согласия владельца жилья, легко снять учёта. При обращении в ФМС мошенник не сможет представить оригиналы документов на своё имя, которые могут стать основанием для регистрации. «Если же такой оригинальный документ всё-таки представляется, это основание для возбуждения уголовного дела по статье «подделка документов», – пояснил адвокат.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

ИНИЦИАТИВА

Чистый МРОТ

ЗАРПЛАТУ ОТДЕЛЯТ ОТ НАДБАВОК И ПРЕМИЙ



ФОТО: ИРИНА КОЗЛОВИЧ

В ГОСУДУМУ ВНЕСЁН ПРОЕКТ ПОПРАВОК В ТРУДОВОЙ КОДЕКС, ЗАПРЕЩАЮЩИЙ ВКЛЮЧАТЬ В ОБЩИЙ РАЗМЕР МИНИМАЛЬНОЙ ЗАРПЛАТЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЫПЛАТЫ – ПРЕМИИ, НАДБАВКИ, КОМПЕНСАЦИИ.

Как заявил один из авторов законопроекта, член думского комитета по финансовым рынкам Анатолий Аксаков, сегодня в Трудовом кодексе нет определения МРОТ. Это даёт работодателям возможность устанавливать оклады сотрудникам существенно ниже уровня МРОТ, который на сегодняшний день составляет 4 тыс. 330 руб. Но так как зарплаты меньше МРОТ запрещены по закону, работодатели доводят их до нужной суммы с помощью различных премий, надбавок, компенсационных выплат за работу во вредных условиях.

Таким образом, все работники неквалифицированного труда в общей сложности получают свои 4 тыс. 340 руб. – законный минимум. Получается, что все премии, которые им якобы выдают, на самом деле эфемерны. «Сторожа, дворники, младшие воспитатели, повара, уборщики получают одинаковую месячную заработную плату, работая при этом в разных условиях», – возмущается Анатолий Аксаков.

Депутаты придумали совершенно новое определение МРОТ, чтобы работодатели не могли пользоваться им в ущерб интересам сотрудников. По мнению парламентариев, МРОТ – это «размер месячной заработной платы за труд неквалифицированного работника, полностью отработавшего норму рабочего времени при выполнении работ минимальной сложности в нормальных условиях труда». «В величину минимального размера

РАБОТОДАТЕЛЕЙ ХОТЯТ ЗАСТАВИТЬ ВЫПЛАЧИВАТЬ БОЛЬШИЕ ЗАРПЛАТЫ

оплаты труда не включаются компенсационные, стимулирующие и социальные выплаты», – подчеркнул Анатолий Аксаков.

Между тем, по словам первого проректора Высшей школы экономики (ВШЭ) Льва Яковсона, от инициативы депутатов выиграют лишь работники, которые получают «белую» зарплату. «Малый бизнес решит проблему по-своему – большую часть работников официально уволят, и они продолжат трудиться без оформления на условиях работодателя», – опасается эксперт. По его словам, такие

в сфере производства или социально значимой деятельности, ставка страховых взносов в 2011–2012 годах предусмотрена на уровне 26%. Это заставляет работодателей оптимизировать расходы за счёт персонала.

Лев Яковсон добавил, что вокруг уровня МРОТ колеблются зарплаты в бедных регионах, в сельской местности. «Люди получают малоквалифицированную работу на ферме, им платят копейки, и работникам приходится брать что дают, потому что альтернативы всё равно нет», – говорит эксперт.

Начальник отдела организации и мотивации труда департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Ан-

Все работники неквалифицированного труда

получают законный минимум, а премии эфемерны

проблемы уже начались в связи с повышением страховых взносов. С 2010 года работодатели вместо единого социального налога (ЕСН) платят страховые взносы. В прошлом году они составляли 26% от фонда оплаты труда. С 2011 года страховые взносы для большинства предприятий выросли до 34%. При этом для малого бизнеса, работающего

дрей Тихомиров рассказал «Гудку», что в железнодорожной отрасли ставка первого (самого низкого) разряда составляет 1 МРОТ. «Никакие дополнительные выплаты в неё не включены, поэтому для нас ничего не изменится, если поправки в Трудовой кодекс будут приняты», – отметил он.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Денис Резванов, начальник станции Люберцы-2 МЖД:

– У меня есть установленный оклад, и от него формируется премия и вознаграждение за работу в праздничные дни. Другие же компании не уйдут от «серых» схем, даже если подобный закон будет принят. Если они давали в конверте 30 тыс. руб., а официально – 5 тыс., то и будут давать. Спасёт от «серых» схем компания более маленький налог на доход, на зарплату. Сейчас он высокий, был бы меньше, всё было бы прозрачно. Когда работодателю станет выгодно выплачивать всю зарплату открыто, тогда он будет это делать.

ПРЕЦЕДЕНТ

За расход ответишь

СИБИРЯК ЗАСТАВИЛ РАСКРЫТЬ ИНФОРМАЦИЮ О БЮДЖЕТНЫХ НАРУШЕНИЯХ

СВЕДЕНИЯ О РАСХОДОВАНИИ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ ЧИНОВНИКИ ХРАНЯТ КАК ТАЙНУ ЗА СЕМЬЮ ПЕЧАТЯМИ. НО КОНТРОЛИРОВАТЬ ЛЮБОГО ИЗ НИХ ПО ЗАКОНУ МОЖЕТ КАЖДЫЙ ГРАЖДАНИН. ОБ ЭТОМ МЕСТНЫМ БЮРОКРАТАМ НАПОМИНИЛ ЧЕРЕЗ СУД ЖИТЕЛЬ НОВОСИБИРСКА АРТЁМ ДЕМЧЕНКО.

Его заинтересовала информация контрольно-счётной палаты города о проверке расходования бюджетных средств на строительство дорог в 2007–2010 годах. Даже по маленькой заметке в новостях на сайте палаты можно было судить о масштабе вскрытых нарушений: 70% объектов строилось без разрешения, с завышением сметной стоимости.

Когда активист решил выяснить подробности и направил запрос в счётную палату, то неожиданно получил отказ. Председатель палаты Геннадий Шиловостослал настырного люкнобывствующего... на сайт, всё к той же лаконичной информации и сообщил, что «предоставление актов проверок гражданам законом не предусмотрено».

Получить исчерпывающие сведения о загадочной проверке Демченко помог Центральный районный суд Новосибирска, куда Артём обратился при под-



ФОТО: ИРИНА КОЗЛОВИЧ

держке юристов Института развития свободы информации. В суде представитель палаты заявил, что вся документация по проверке направляется руководителю проверяемой организации, а также в местный Совет депутатов и лично мэру города и документ «слишком объёмный, чтобы передавать его каждому желающему».

Однако суд с такими доводами не согласился, напомнив контрольному органу о существовании закона «Об информации, информационных технологиях и защите информации», где ясно прописано, что гражданин имеет право на получение от госорганов, органов местного самоуправления и должностных лиц информации, которая затрагивает его права.

Как пояснила старший юрист Института развития свободы информации Дарья Сухих, Демченко запрашивал информацию, которая действительно имеет огромную социальную значимость и представляет интерес для многих граждан. «Поэтому судебный прецедент в Ново-

Есть мнение

Александр Волдыков, электромеханик ремонтно-технологического участка Горьковской дороги: – Чиновники должны обязательно отчитываться перед гражданами о расходовании бюджетных средств, так как это, по сути, народные деньги. Мне, например, такая информация интересна. Правда, пока не приходилось сталкиваться с подобной ситуацией, но если она случится, я буду также добиваться подробностей разных нелицеприятных историй. И я считаю, что так должен действовать каждый.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Итоги

Серьёзные забавы

В чемпионате ОАО «РЖД», завершившемся в Ельце, участвовали 15 команд (по четыре спортсмена в каждой), которые состязались в классическом двоеборье с гирими весом 24 кг. В общекомандном зачёте победу одержала Западно-Сибирская железная дорога (76 очков), второе место заняла Юго-Восточная (72), третье – Забайкальская дорога (65). Кстати, столько же очков набрала команда Октябрьской дороги, уступившая третью позицию по сумме призовых мест в индивидуальном зачёте. В отдельных весовых категориях победителями стали Владимир Загребин (63 кг, Свердловская), Андрей Чикоданов (68 кг, Западно-Сибирская), Николай Никитченко (73 кг, Северо-Кавказская), Андрей Носов (78 кг, Забайкальская), Дмитрий Комаричев (85 кг, Юго-Восточная), Дмитрий Коновалов (95 кг, Западно-Сибирская), Сергей



Самые сильные получили свои награды, впереди – следующий чемпионат

Педора (свыше 95 кг, Западно-Сибирская железная дорога). Итоги чемпионата «Гудку» прокомментировал главный судья соревнований Александр Невструев: – Во всех весовых категориях борьба была исключительно упорной, её исход решали считанные баллы. В целом соревнования показали высокий уровень спортсменов: среди них немало мастеров спорта, кандидатов в мастера и первоазрядников. Им под силу и более сложные задачи. Я бы предложил в программу очередного чемпионата компании включить силовую эстафету, когда каждый участник поднимает по две гири за определённое время. Кто сделает большее число подъёмов, тот и победитель. На мой взгляд, такие упражнения повысят и статус чемпионата, и его зрелищность.

Владимир Суетин

Хоккей

Один бросок

УФИМСКИЙ «САЛАВАТ ЮЛАЕВ» СТАЛ ВТОРЫМ ФИНАЛИСТОМ КУБКА ГАГАРИНА. В седьмом матче финала Восточной конференции команда, которой руководит наставник сборной России Вячеслав Быков, обыграла магнитогорский «Металлург» со счётом 1:0. Победу уфимцам в начале третьего периода принёс точный бросок Владимира Антипова. «Когда забил, понял, что победа близка», – рассказал герой матча. – Вообще я много бросал, но забить не получалось. Но потом всё-таки это сделал». Финальная серия, в которой «Салават Юлаев» будет бороться за Кубок Гагарина с подмосковным «Атлантом», стартует 8 апреля в Уфе.

Роман Вишнёв

Цифры и факты

\$616 млн

требует «Росгосстрах» от Российской футбольной премьер-лиги. Именно на такую сумму крупнейшая страховая компания подала иск в арбитражный суд. Руководство «Росгосстраха» не удовлетворено выполнением РФПЛ обязательств по договору о спонсорстве в рамках проведения чемпионата России. Претензии касаются целого ряда нарушений действующего договора, а большая сумма иска объясняется тем, что этих самых нарушений набралось достаточно много. Да и применение штрафных санкций также предусмотрено договором. Впрочем, глава РФПЛ Сергей Прядкин спокоен. «Мы извещены о подаче иска, знаю, есть претензии по поводу отсутствия ряда матчей в прямом эфире, – сказал Прядкин. – Но мы старались это компенсировать. И в том, что телеканал «Спорт» перестал существовать, нашей вины нет. Уверен, что в любом случае мы найдём общий язык с «Росгосстрахом».

Подготовил Виктор Романов

Линия атаки

Шанс для Яна

Защитник Дюрица верит, что потерянные в первых турах очки команда обязательно восполнит



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Ещё недавно защитник «Локо» Ян Дюрица играл на правах аренды в германском «Ганновере-96», а вернувшись в Москву, влился в состав железнодорожников настолько органично, словно никуда не уезжал. В первых матчах сезона в команде Юрия Красножана он был одним из лучших.

– В последнем матче с «Ростовом» железнодорожникам отчаянно не везло – они много атаковали, но забили лишь однажды... – Да уж, встреча с ростовчанами принесла большое разочарование – победа прямо таки упорхнула из наших рук. Что здесь сказать – это футбол. Верю, что время неудач пройдёт и «Локомотив» заиграет всем на зависть. А те очки, что мы потеряли в двух последних матчах, постараемся компенсировать.

– Если не секрет, что происходило после встречи с ростовчанами в вашей раздевалке? – Думаете, мы высказывали друг другу претензии? Ошибаетесь. Коллектив у нас очень дружный, и когда мы побеждаем, то вместе радуемся, ну а в случае поражений – так же вместе переживаем. И на этот раз обсуждали, почему упустили победу. Кстати, никого винить не стал и Юрий Красножан. «Давайте работать дальше, и рано или поздно мы своего добьёмся», – его слова были примерно такими. – От игроков «Локо» я неоднократно слышал, что с приходом Красножана атмосфера в коллективе резко выправилась, стала дружеской. А вы как считаете, это правда? – Тренер делает всё, чтобы мы думали только о работе. Вы же

Словацкий легионер Ян Дюрица наконец-то получил возможность проявить себя в составе «Локо» и упускать её не собирается

видите сами: мы выходим на поле и бьёмся друг за друга. Никаких недомолвок и распрей в «Локомотиве» нет, и теперь нам остаётся лишь получать удовольствие от игры и общения друг с другом. Конечно, до идеала – к примеру, испанской «Барселоны» – наша команда недотягивает, но мы стараемся, стремимся друг другу помочь. А это главное! – Как команда воспринимает требования Юрия Красножана? – Мы видим – всё, что он предлагает, идёт на пользу как в отдельности каждому из нас, так и команде в целом. Поэтому ста-

– Ранее в «Локомотиве» вам часто приходилось оставаться на скамейке запасных, а в прошлом году вас и вовсе отправили в аренду в германский «Ганновер-96». Как считаете, период неудач для вас закончился? – Действительно, у меня получилась затяжная чёрная полоса. Но я остался оптимистом: верил, что рано или поздно заиграю в «Локо». – Вы прекрасно говорите на русском языке. Полгода, проведённые в Германии, совсем не сказались? – Общаться на знакомых языках мне было не с кем. Здесь я имею в виду не только словацкий. Рус-

Москву я люблю – в ней столько музеев, театров. Стараясь выбраться куда-нибудь, если бы не пробки на дорогах

раемся их выполнять безукоризненно. Кроме того, Юрий Анатольевич прекрасный психолог, а это вызывает к нему уважение. – Скоро «Локомотив» вернётся на родную арену в Черкизове. А как вы воспринимаете лужниковский синтетический газон, где вам пока приходится проводить домашние матчи? – Какой бы качественной ни была синтетика, натуральный газон всё равно лучше. Кроме того, нам было крайне обидно за болельщиков: им пришлось ехать на другой конец Москвы, несмотря на то что у нас есть родной дом – именно таким я считаю наш черкизовский стадион. К нашему удовольствию, совсем скоро мы вернёмся на своё поле!

ский стал для меня вторым родным языком, ведь русский и словацкий очень близки. А забыть его я никак не мог, поскольку из Германии постоянно общался с ребятами из «Локомотива». В свободное время садился за телефон, набирал номер – и отводил душу. – У вас есть в «Локо» близкие друзья? – У меня прекрасные отношения со всеми локомотивщиками. На нашей базе в Баковке я живу в одном номере с Димой Торбинским, с ним общаюсь больше, чем с остальными. А ещё – с Романом Шиншиным и Владом Игнатьевым. Это мои настоящие друзья. – Изменилось ли ваше отношение к команде после возвращения?

– Вы просто не представляете, как я рад, что вернулся! Ещё не так давно несколько клубов звали меня в аренду, но внутренний голос мне повторял: «Ян, не торопись. Останься, шанс в «Локомотиве» у тебя ещё будет». И вот когда такой шанс мне предоставился, я его схватил и упускать из своих рук уже никак не хочу. – А как воспринимаете Москву? Нравится ли она вам? – Ну, конечно, она стала для меня вторым домом! Я даже думаю со временем купить здесь квартиру. Чтобы постоянно сюда приезжать и, быть может, даже остаться на долгое время. К примеру, после того как завершу играть, хочу попробовать работать в Москве тренером. Но это – далёкое будущее. А вообще Москву я очень люблю. В ней столько музеев, столько театров! В свободные погожие дни я стараюсь выбраться куда-нибудь со своей девушкой Машей. Не было бы только этих ужасных автомобильных пробок!.. – Вопрос о противостоянии сборных России и Словакии в отборочном турнире к чемпионату Европы-2012. Каковы ваши ощущения – первыми станете вы или мы? – Наши сборные встретятся повторно через несколько месяцев, но уже сегодня многие меня спрашивают: кто сильнее? Ответить непросто. Победит тот, кто в заданный день и час будет в лучших форме и настроении. А вообще нам и вам для начала нужно избавиться от Ирландии (смеётся). Давайте сделаем это побыстрее и решим всё в очной борьбе.

Беседовал Андрей Мельников

Турнир

Звёзды Балтики

Юные гимнастки из России, Литвы и Белоруссии разыграли награды в многоборье

В городе Светлогорске Калининградской области состоялся открытый Всероссийский турнир по художественной гимнастике «Балтийская жемчужина», в организации которого приняли участие ЦСК «Локомотив», ОАО «РЖД», Роспрофжел и Агентство по спорту Калининградской области.

Соревнования прошли в новом физкультурно-оздоровительном комплексе «Светлогорский», построенном по Федеральной целевой программе «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации до 2015 года». Как рассказали сами спортсменки, условия там отличные. В распоряжении гимнасток было два ковра – один для выступлений, а другой для тренировок. Да и в бытовом плане всё было устроено отлично – делегации разместили в санатории-профилактории «Янтарь» Калининградской железной дороги, который находится в курортной зоне, в пяти минутах ходьбы от Балтийского моря. С каждым годом география участников «Балтийской жемчужины», которая прошла уже в девятый раз, расширяется. В этом году в Светлогорск приехали новые команды – из Сыктывкара и Новосибирска. Были и участницы из стран ближнего зарубежья – из Минска, Каунаса и Клайпеды, а также спортсменки из Самары и Иванова, входящие в сборную РФСО «Локомотив». Первыми в спор за награды «Балтийской жемчужины» вступили гимнастки младшего возраста. «Все спортсменки выступили замечательно, – рассказала главный судья соревнований Оксана Сединкина. – Особенно стоит отметить Екатерину Фёдорову из Саратова и Алину Грончак из Калининграда. Это очень способные девочки». Что касается результатов, то четыре победы одержали гимнастки из Калининграда. На счету самарских спортсменок три первых места. Две золотые медали у команды города Клайпеды и одна – у представительницы Иванова. Среди самых маленьких гимнасток (2004 г.р.) победила калининградка Тамила Даудова, среди самых старших (1995 г.р.) – Неда Шерноте из Клайпеды.

Роман Вишнёв

Волейбол

Новое расписание

«Локомотив-Белогорье», победив сибирских одноклубников, пробился в полуфинал

Волейболисты из Белгорода выиграли в четвертьфинале три встречи кряду.

Никто не ожидал от «Локомотива-Белогорье» такой прыти. Команда, которая ещё недавно переживала глубокий кризис и до сих пор, по словам президента и главного тренера Геннадия Шипулина, испытывает финансовые трудности, сумела выбить из борьбы клуб, который занял в регулярном чемпионате третье место и имел преимущество своей площадки. Некоторые сложности возникли у белгородцев только в первом матче. В остальных же двух встречах они больших проблем не испытали. И это при том, что в составе команды много молодёжи, а роль основного связующего исполнял Игорь Колодинский, который ещё недавно играл в пляжный волейбол. Козырями белгородцев в противостоянии с одноклубниками стала убийственная подача, с которой сибиряки так и не смогли справиться, а также уверенная игра на приёме и на блоке, что подопечные Шипулина продемонстрировали и в третьем матче, выиграв его – 3:0. – К плей-офф наш тренерский штаб подготовил, по сути, новую команду, – рассказал Геннадий Шипулин. – Но нельзя останавливаться на достигнутом. Мы всегда ставили перед собой максимальные цели. И изменять принципам не собираемся. Для новосибирского «Локомотива» сезон, несмотря на ранний вылет из плей-офф, неудачным тоже признать нельзя. Победив в Кубке России, сибиряки обеспечили себе место в Лиге чемпионов. Что касается остальных матчей плей-офф, то в полуфинал пробился «Динамо», также в трёх матчах обыгравшее «Факел».

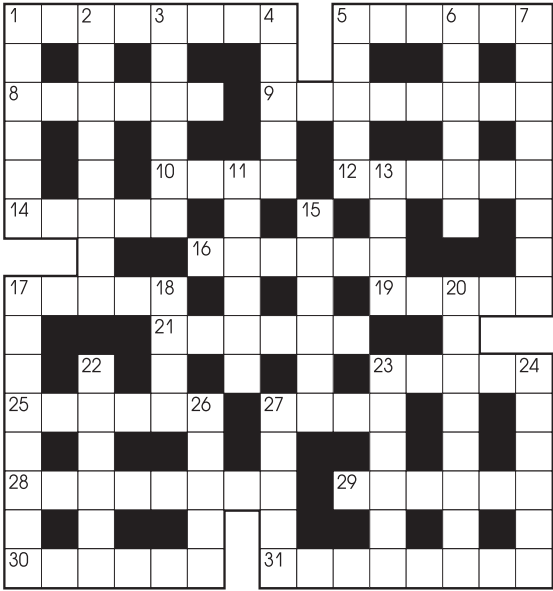
Роман Вишнёв

Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Антракт между уроками. 5. Космическая «верста». 8. Карта из привилегированной масти. 9. Капелька lluvia. 10. Угрожающая ситуация на корабле, когда капитану не до улыбки. 12. Защита от «Тигров» и «Пантер» в лихую годину. 14. Самая большая бескрылая птица Америки – американский страус. 16. Соединение химического элемента с кислородом. 17. Раструбы, которых нет у vareжек. 19. Так иронично говорят о плохом запале. 21. Блестящий подарок Лёше от мамы (в песне). 23. Самая престижная награда в области киноискусства. 25. Мешок, предпочитающий болтаться за плечами. 27. Заведение, «околыцовывающее» влюблённые парочки. 28. Территория позади избы – идеальное место для сарая. 29. Туристический сосуд для воды. 30. Какая боль – проиграла Аргентине 5:0. 31. Не самая длинная, но самая тяжёлая змея (до 160 кг).

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Приветствие, при котором гнут спину. 2. Маленькая пробежка перед большим забегом. 3. Любимая птица Сары Барабу. 4. Независимая проверка финансово-хозяйственной деятельности. 5. По-французски – голубь, по-русски – пустоватый щёголь. 6. Статус Помидора из сказки Д.Родари «Приключения Чиполлино». 7. Что такое погост? 11. Химический элемент, серебристо-белый тутоплавкий металл. 13. Имя повелительницы советской эстрады. 15. Явление, от которого при перевозке испаряется не только вес, но и часть товара. 17. Разрушение металла, вызываемое химическими процессами. 18. Говорят, что её стоимость выражается в свечах. 20. «Синенький» по жизни овощ. 22. Отчисления с цены, предоставляемые поставщиком для покрытия затрат. 23. Об него потрёпшись – остроты наберёшься. 24. Способ определения самой быстрой яхты. 26. Распластавшийся глобус. 27. Человек, с трудом преодолевающий звуковой барьер.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 6 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Навивка. 5. Колобок. 9. Сатирик. 10. Исполни. 11. Шина. 12. Удила. 13. Игла. 16. Айкидо. 17. Акушерка. 19. Величина. 21. Неолит. 25. Дева. 26. Амбал. 27. Опыт. 30. Рентген. 31. Кукушка. 32. Доверие. 33. Кустарь. ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Несушка. 2. Ботаник. 3. Вира. 4. Аркада. 5. Кривляка. 6. Лула. 7. Балагур. 8. Кантата. 14. Сдача. 15. Ошпек. 18. Внимание. 19. Водород. 20. Ливанов. 22. Лепёшка. 23. Тетрадь. 24. Наскок. 28. Угар. 29. Укос.