

От редакции

Инвестиционный антиресурс

Чиновники активно призывают ОАО «РЖД» привлекать частные инвестиции, но забывают, что в 2003 году Госдума приняла закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Тогда были велики опасения, что имущество МПС растащат в процессе реформирования. В 90-х годах, например, «Газпром» потерял несколько крупных активов, которые потом с трудом удалось вернуть. Поэтому правительству, для того чтобы успокоить депутатов, пришлось пойти на компромисс, серьёзно ограничив имущество компании в обороте, что негативным образом сказалось на инвестиционных возможностях РЖД. Как считает владелец группы FESCO Сергей Генералов, из-за этого закона нельзя вложить средства, например, в расширение припортовой станции. Получить на это разрешения правительства теоретически возможно, но практически нереально. Поэтому приходится строить ещё одну станцию рядом, чтобы обеспечить увеличение грузопотока. На то, чтобы вывести из-под ограниченный вагоноремонтный комплекс, сами РЖД потратили несколько лет. И после длительных и мучительных переговоров один из частных инвесторов согласился вложить деньги в вокзальный комплекс без обеспечения. Так что инвестпрограмма РЖД на 2012 год будет впервые содержать в себе строчку «частные инвестиции». Но о массовости этого явления говорить, конечно, не приходится. Очевидно, что РЖД никогда не получат из госбюджета столько денег, сколько реально требуется, и тарифы не будут повышаться так, чтобы за их счёт закрыть все потребности в развитии инфраструктуры. В такой ситуации ясно, что закон нужно менять. Для начала хотя бы в отношении таких объектов, как вокзалы, прямо не влияющих на безопасность движения. В той же авиации не считается опасным вообще отдать частнику управление пассажирским терминалом. Кроме того, есть и ещё один немаловажный аспект. Возможность реально управлять своим имуществом сразу повысит международный рейтинг компании, который сейчас не дотягивает до рейтинга страны. РЖД зависят от государства и поэтому ограничены в своём развитии, и в этом эксперты видят повышенные риски. В случае хотя бы частичной отмены ограничений инвестиционная привлекательность компании повысится, а значит, повысится рейтинг, что даст возможность РЖД занимать средства под меньшие проценты.

Цифра дня

3,31 млн

билетов на поезда дальнего следования на июнь продано на начало месяца, что выше уровня прошлого года на 4%.

Блиц

Серийный «асинхронник»

ОАО «РЖД» покупает 200 электровозов 2ЭС5

Артём Леденёв,
директор
департамента
ЗАО «Трансмаш-
холдинг»

«Российские железные дороги» и Трансмашхолдинг заключили контракт на поставку с 2013 по 2020 год 200 инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5.

– Артём Игоревич, почему поставка электровозов

2ЭС5 начнётся только с 2013 года?

– К этой дате будет завершена разработка локомотива, проведён цикл испытаний и получен сертификат уполномоченного государственного органа – Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте. – В чём принципиальные отличия электровоза 2ЭС5 от работающих сегодня на сети локомотивов типа ВЛ80 и 2ЭС5К «Ермак»?

– 2ЭС5 – первый в истории российского машиностроения серийный грузовой электровоз переменного тока с асинхронными тяговыми двигателями. Он мощнее, экономичнее электровозов, которые используются на железных дорогах страны сегодня. При проектировании электровоза закладывались технические решения, в результате которых межремонтные пробеги увеличены многократно.

Существенной особенностью создаваемого в сотрудничестве с французскими специалистами электровоза 2ЭС5 является то, что он станет частью семейства российских электровозов нового поколения, которые будут иметь в своей конструкции значительную долю унифицированных элементов. – В чём проявилось участие французских партнёров в создании этого электровоза?

– Работы идут в рамках меморандума, подписанного ОАО «Российские железные дороги», ЗАО «Трансмашхолдинг» и французской компанией Alstom Transport 21 сентября 2010 года в Берлине на выставке Innotrans. Ключевые элементы, которые отечественные специалисты перенимают у французских коллег, – это асинхронный тяговый привод и тележка.

Беседовала
Марьяна Балашкина

ПРОЕКТ

Техника без границ

РЖД предлагают сделать

Правила эксплуатации железных дорог наднациональными



РЖД предлагают коллегам по «пространству 1520» не обращать внимания на политику

ция – это совершенно деполитизированная сфера деятельности, поэтому Правила вполне могут стать наднациональными». Российские ПТЭ – это уже совершенно новый документ, который учитывает сегодняшние реалии. Туда введены хозяйствующие субъекты, на которые (а не только на РЖД) распространена сфера ответственности за нарушения и в которых предусмотрена возможность административной реформы компаний и технологического разделения хозяйств. Есть изменения технического плана: возможность вождения локомотивов одним машинистом, внедрение современных технических средств. Новые Правила уже зарегистрированы Минюстом, но вступят в силу лишь в сентябре этого года. «Мы будем решать этот вопрос в рамках Таможенного союза, на Координационном комитете по железнодорожной отрасли и на площадке Комитета по техническому регулированию, – говорит заместитель председателя комитета технического регулирования и метрологии Министерства индустрии

и новых технологий Казахстана Аманияз Ержанов. – Мне кажется, коллеги должны поддержать российские предложения». Тем не менее руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Владимир Савчук считает, что с российскими Правилами возникнут определённые сложности. «Если в России перевозки не отделены от инфраструктуры, то в том же Казахстане разделение есть, – замечает Владимир Савчук. – Уже это вызывает необходимость адаптации. Кроме того, даже российские Правила можно рассматривать как предварительные, поскольку, когда у нас реально появятся перевозчики, их нужно будет снова корректировать». Тем не менее эксперт полагает, что страны с российской колеей вполне могут взять российские ПТЭ как основу для разработки единых Правил и это действительно будет способствовать техническому объединению на «пространстве 1520».

Сергей Плетнёв

СТРАХОВАНИЕ

Конкуренция на пенсионном рынке граждан не затрагивает

Изменение правил заключения договоров не скажется на клиентах фондов

Вчера в СМИ появилась информация о планируемом расторжении Пенсионным фондом России трансфер-агентских соглашений с рядом негосударственных пенсионных фондов, в том числе НПФ «Благосостояние», по причине действий третьих лиц – недобросовестных агентов.

НПФ «Благосостояние» заявляет, что изменение схемы не касается существующих клиентов фонда и не затрагивает корпоративные пенсионные программы. Трансфер-агентское соглашение даёт возможность фондам удостоверять подписи новых застрахованных лиц на заявлениях о переводе накопительной части трудовой пенсии. Возможное расторжение данного соглашения меняет схему работы

фонда по заключению договоров обязательного пенсионного страхования: для подачи заявления о переводе накопительной части пенсии в НПФ «Благосостояние» новым клиентам необходимо будет обратиться непосредственно в Пенсионный

страхованных лиц (1,4 млн человек) и объёму пенсионных накоплений (26,9 млрд руб.). По итогам 2010 года он отмечен профессиональным сообществом за лидерство в системе ОПС и высокую надёжность. С позиции отраслевого лидера фонд вынужден

С позиции отраслевого лидера фонд «Благосостояние» вынужден принимать все негативные вызовы, направленные в сторону НПФ

фонд России или к другому трансфер-агенту, например в банк. НПФ «Благосостояние» обладает максимальными рейтингами надёжности, подтверждаемыми из года в год. Фонд занимает ведущие места в России по числу за-

принимать все негативные вызовы, направленные в сторону НПФ – основной объекту накопительной пенсионной системы. Рост объёмов привлечения, активизация фондов на открытом рынке и нарастающая конкуренция на рынке обяза-

тельного пенсионного страхования привели к появлению недобросовестных агентов, заключающих неправомерные договоры о переводе накопительной части пенсии граждан в любой из фондов. НПФ «Благосостояние» занимает однозначно отрицательную позицию по отношению к таким действиям. Фонд заинтересован в осознанном и добровольном решении, основанном на доброй воле клиента. Фонд активно работает над урегулированием единичных претензий граждан к недобросовестным агентам, имевших место в некоторых регионах. НПФ «Благосостояние» приложит все усилия, чтобы изменение схемы работы с новыми клиентами не повлияло на намерение граждан стать клиентами фонда.

Светлана Коваль

ОФИЦИАЛЬНО

РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» САЛТАНОВ АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ НАЗНАЧЕН вице-президентом открытого акционерного общества «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».



Салтанов А.В., 1946 года рождения, образование высшее, в 1970 году окончил Московский государственный институт международных отношений МИД СССР по специальности «международные отношения».

Салтанов А.В. – высококвалифицированный специалист в области международной деятельности, обладает организаторскими способностями и деловыми качествами. Имеет большой практический опыт работы дипломатической службы в Министерстве иностранных дел и дипломатических представительствах за рубежом по внешнеэкономическим связям с международными организациями.

С 1970 года занимал различные должности в управлении Ближнего Востока и Северной Африки МИД СССР, работал в посольствах СССР в Кувейте и Сирии, был послом России в Иордании. В 1999 году возглавил департамент Ближнего Востока и Северной Африки МИД России.

С октября 2001 года – заместитель министра иностранных дел Российской Федерации. Специальный представитель Президента России по Ближнему Востоку. Имеет дипломатический ранг Чрезвычайного и Полномочного Посла России.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Заплатят за ущерб

Октябрьская железная дорога выставит ОАО «Ленэнерго» финансовые претензии за то, что 5 июня из-за сбоя в системе внешнего энергоснабжения произошло отключение четырёх тяговых подстанций на участке Гатчина – Мшинская.

Поезда встали на перегоне Гатчина-Варшавская – Строганово – Мшинская – Сиверская. Как сообщил заместитель начальника Октябрьской дороги по реформированию и работе с органами власти субъектов Федерации Павел Бурцев, объёмы ущерба сейчас подсчитываются.

Как сообщили в службе электроснабжения ОЖД, движение поездов на участке достаточно оперативно удалось организовать по временной схеме питания. В результате простои поездов на дороге минимизировали. Тем не менее в итоге встали 12 поездов. Значительная часть электричек простоля больше часа.

Деньги в безопасность

В этом году на модернизацию поездов Свердловской дороги потратят почти 35 млн руб. В частности, будет капитально отремонтировано 12 поездов, на 39 заменят настил с укладкой резинокордового покрытия, автоматической переездной сигнализацией оборудуют два переезда. Также на ряде объектов улучшат электроосвещение.

По памятным местам

Сегодня с Курского вокзала Москвы отправится «Поезд Памяти». За четыре дня он проследует по маршруту Москва – Тула – Орёл – Курск – Брянск – Смоленск – Москва.

Пассажиры специального поезда – ветераны Великой Отечественной войны, труженики тыла, члены советов ветеранов Московского дороги.

Во время поездки пассажиры поезда встретятся с коллегами-ветеранами, школьниками, посетят музеи и памятные места.

В плюсе к прошлому году

Южно-Уральская магистраль в январе – мае увеличила погрузку на 6,7% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года, до 35,3 млн тонн.

Было погружено почти 8,3 млн тонн чёрных металлов (+4,1%), более 334 тыс. тонн каменного угля (+15,6%), 556 тыс. тонн кокса (+20,2%), более 129,3 тыс. тонн мезиов (+16,2%), 1,1 млн тонн огнеупоров (+10,8%), 861,5 тыс. тонн железной и марганцевой руды (+7,3%).

Также увеличились показатели по погрузке цемента (+43,3%), гранулированных шлаков (+44,1%), промышленного сырья (+25,8%), строительных грузов (+14,5%), химикатов и соды (+8,1%).

Пламя встало на пути

В понедельник из-за пожара вблизи железнодорожных путей было приостановлено движение на участке Икшкиле – Януогре (Латвия). На протяжении километра горели трава и кустарник. Причины возгорания выясняются. Доступ к месту происшествия для пожарных машин был затруднён, поэтому на тушение был вызван пожарный поезд.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

СОВЕЩАНИЕ

Подать вагон

Обеспечение подвижным составом крупных и мелких грузовладельцев облегчит выполнение плана в июне



ФОТО: СЕРГЕЙ КОШИН

В КОНЦЕ МАЯ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВЫХ ПАРАМЕТРОВ ПО ПОГРУЗКЕ УСЛОЖНИЛОСЬ ИЗ-ЗА ВНЕШНИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ (ЧП). СЕЙЧАС ИЗ-ЗА ВНУТРЕННИХ «ДЕФИЦИТОВ» В КОМПАНИИ НЕ ПРЕДСТАВИЛОСЬ ВОЗМОЖНЫМ СОЗДАТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ЗАДЕЛ НА ИЮНЬ.

Об этом сообщила вчера на оперативном совещании у президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания Елена Кунаева.

Благодаря работе производственного блока в усиленном режиме плановые показатели мая по погрузке были перевыполнены на 0,1%. При этом основным дефицитом, влияющим на реализацию планов по погрузке, остаётся подвижной состав, который не подается своевременно под погрузку, что составляет 46,3% от всех причин. Так, 120 тыс. собственных вагонов не были подведены своевременно под погрузку.

Грузовая база у компании есть, а значит, и план должен быть

Кроме того, с нарушением сроков в мае было доставлено около 18% грузов. Также ситуацию осложнили конвенционные запреты, вследствие чего было «потеряно» 5 тыс. вагонов.

«Все эти факторы привели к тому, что плановые показатели выполнялись достаточно напряжённо и не дали возможности создать хороший задел на июнь», – объяснила Елена Кунаева.

В мае прирост погрузки к прошлому году составил 3%. По итогам пяти месяцев текущего года прирост к 2010 году составляет 4,3%, к 2009-му – около 18%.

По состоянию на вчерашний день отклонение от плана погрузки в июне составляло минус 5,5%.

На сегодня заявками грузоотправителей каменного угля, руды и лесных грузов вагонов подтверждены потребности, заложенные в план. По

остальным номенклатурным группам утверждение объёмов ожидается во второй половине июня согласно их производственному циклу. Таким образом грузовая база у компании в соответствии с планом есть.

Одна из причин сложной обстановки на ОЖД и дальневосточном направлении – простаивание значительного количества поездов с грузами. Это повлияет на те обязательства, которые компания взяла на себя, в том числе перед мелкими клиентами. В мае по мелкой клиентуре заключены дополнительные договоры. «Сейчас этот сегмент тоже находится под угрозой восполнения, но принимаются меры – ведётся работа с конкретными грузоотправителями и руководителями регионов», – добавила Елена Кунаева.

План погрузки на июнь назначен 3450 тонн в среднем в сутки.

Альбина Булатова

БЕЗОПАСНОСТЬ

По мере необходимости

РАМКИ НА ВОКЗАЛАХ ПРЕДЛОЖЕНО УСТАНАВЛИВАТЬ ПО КАТЕГОРИЯМ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРЕДЛАГАЮТ ОПРЕДЕЛИТЬ СТЕПЕНЬ ПОДВЕРЖЕННОСТИ ТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ УГРОЗЕ ВСЕХ ВОКЗАЛОВ СТРАНЫ, А НЕ ОСНАЩАТЬ ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ СИСТЕМАМИ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ, МЕТАЛЛОДЕТЕКТОРАМИ И ОГРАЖДЕНИЯМИ.

Такое предложение прозвучало в Воронеже на сетевом совещании по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» с властями регионов.

Как отмечали его участники, после теракта в столичном аэропорту Домодедово возникла ситуация с повальными проверками. «Проверяют где надо и не надо, – говорит заместитель начальника Приволжской дороги Сергей Лиходаев. – Например, есть вокзал, где раз в сутки останавливается поезд, из которого выходят три, а садятся пять человек. Ночью вокзал и вовсе закрыт на замок. Но найдётся проверяющий и на него».

ния и работы с органами власти Северо-Кавказской магистрали Владимир Григоров.

Участники сетевого совещания предложили разработать регламент оснащения вокзалов системами безопасности в зависимости от объёма пассажиропотока.

«Если этого не сделать, а на всех вокзалах в полной мере выполнить пожелания силовиков относительно антитеррористической защищённости, то получится, что компании только на это нужно потратить чуть ли не весь свой годовой бюджет», – отметил Сергей Лиходаев.

Правда, введение категорийности вокзалов может встретить законодательные трудности. В связи с этим одним из ключевых решений сетевого совещания в Воронеже стало намерение поддержать Министерство юстиции в отношении изменения нормативно-правовой базы.

«Мы внесли множество предложений в Минтранс, но ни

Полицейский начальник в районе может потребовать оснастить вокзал всеми средствами защиты, не считаясь с мизерным пассажиропотоком

По словам Сергея Лиходаева, полицейский начальник в районе может написать представление, в котором потребует оснастить такой вокзал всеми средствами защиты.

«В таком подходе есть своя правда, жизни пассажиров важны. Но нужно здраво оценивать ситуацию. Зачем по полной программе оснащать малодетальные вокзалы средствами защиты, если на соседней улице располагается торговый центр, в котором нет металлодетекторов на входе, а людей в десятки раз больше? Какой объект выберут террористы для атаки? Ответ очевиден. Поэтому нужно разделить вокзалы на категории и оснащать их средствами защиты по уровню потенциальной угрозы», – пояснил и заместитель начальника отдела стратегического развития, реформирова-

одно из них не было учтено при подготовке законопроекта «О внесении изменений в Федеральный закон о транспортной безопасности», – сказал заместитель начальника департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» Владимир Лещилин. – Поэтому гораздо целесообразнее поддерживать Министерство юстиции, которое предлагает вносить изменения не в один закон, а во все нормативно-правовые акты, касающиеся транспорта. Единый пакет изменений исключит неизбежные разночтения в законах, а значит, сэкономит несколько лет, которые уйдут на устранение таких разночтений. Это крайне важно».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ВОРОНЕЖ

Объявление

ПРИГЛАШЕНИЕ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ТЕНДЕРЕ

Уважаемые господа! Настоящим приглашаем Вас принять участие в открытом, двухэтапном, с проведением торгов тендере: «Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ2 № 5277 в объёме КР-2» для ТПУ г. Нижний Новгород ООО «ЛУКОЙЛ-Транс».

Наименование Заказчика и Организатора тендера, место нахождения:

ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4; тел. (495) 980-33-00, факс (499) 616-41-18.

Предполагаемые сроки выполнения работ: III квартал 2011 г. Срок подачи заявок на участие в тендере, которые Вы можете подать по факсу: (499) 616-41-18; e-mail: Milausha.Pykhnova@lukoil.com –15 календарных дней с даты опубликования настоящего приглашения.

Для участия в тендере Вам необходимо направить заявку по вышеуказанному номеру тел./ф. и адресу электронной почты.

После направления заявки для участия в тендере полный пакет тендерной документации может быть получен всеми заинтересованными лицами (претендентами) в рабочие дни с 9 часов 00 минут до 18 часов 00 минут по адресу: ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4; тел. (495) 980-33-00 доб. 21-91, e-mail: Milausha.Pykhnova@lukoil.com.

Срок предоставления тендерных предложений до 06 июля 2011 г. по адресу: 115533, ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4.

Форму «Заявки на участие в тендере», а также иную информацию можно получить по указанным в приглашении телефонам и адресу электронной почты.

Услуги

ООО Издательство «Техинформ» принимает заказы на тиражирование

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации
(утверждены 28 января 2011 г.)

Тел./факс: (499) 724-22-48
Моб.: (910) 467-74-10
E-mail: ak-tv@yandex.ru

РЕКЛАМА

Перевозки

К проверенной схеме

ПОГРУЗКА ВЕРНЁТСЯ НА ПРЕЖНИЙ УРОВЕНЬ



Алюминий с Саяногорского завода теперь возят через восстановленный мост

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ АБАКАН ВОССТАНОВЛЕНО. Это не только решит проблемы крупных предприятий Хакасии, но и поможет Красноярской магистрали снова войти в план погрузки.

Как уже писал «Гудок», 7 мая в Аскизском районе Хакасии обрушились два пролёта железнодорожного моста через реку Абакан. Эта ветка обслуживала перевозку сырья и продукции Саяногорского алюминиевого завода. По ней также шли составы с Восточно-Бейского угольного разреза, принадлежащего ОАО «СУЭК». Специалистам потребовалось меньше месяца, чтобы восстановить железнодорожную переправу. На время, пока велись ремонтные работы, руководство республики обратилось с просьбой к Красноярской дороге организовать отправку готовой продукции, а также выгрузку сырья на других станциях магистрали, пока не будет восстановлена временная переправа.

«По просьбе главы республики мы переключили погрузку угля на станции Подсиний и Ташеба, а также организовали выгрузку глинозёма, кокса, то есть необходимых материалов для производства алюминия, на станциях Абакан, Ташеба и Минусинск», – пояснил начальник Красноярского центра фирменного транспортного обслуживания Валерий Лебедик.

В то же время выгрузка, которая шла по этим станциям, затрудняла процессы погрузки. «В результате мы значительно потеряли в объёмах по перевозкам, – сказал Валерий Лебедик. – Сейчас же, когда переправа восстановлена и всё вернётся к прежней схеме, у нас соответственно возрастут и объёмы погрузки угля, цветных металлов. Уже готовы к отправке 200 вагонов с алюминием».

Олеся Мизинко, сов. корр. «Гудка» Красноярск

ПРОЕКТ

Мечта притягивает

Путь от Челябинска до Екатеринбурга хотят сократить до получаса

Между двумя уральскими городами-миллионниками могут пустить поезд на магнитной подушке. Остаётся только найти на это деньги.

Проект скоростной дороги между Челябинском и Екатеринбургом обсуждался на бизнес-форуме «Будущее города и региона. Челябинск-2020». Транспортный проект стал одним из тех предложений, которые должны повлиять на развитие города и его инфраструктуры. «Поезд должен соединить аэропорты городов. Никаких остановок, кроме Кольцова в Екатеринбурге и Баландина в Челябинске, быть не должно», – поступило предложение от участников форума.

«Доехать за полчаса станет реальным, если города соединить скоростной железнодорожной линией», – полагает один из лобби проекта, депутат законодательного собрания Челябинской области Константин Захаров.

По его словам, одним из вариантов скоростного движения должна стать новая трасса на магнитной подушке, поскольку традиционная железная дорога не позволит развить скорость свыше 500 км/ч. «Надо, чтобы в пути между городами пассажир успел только выпить чашку кофе», – считает депутат.

Свою идею Константин Захаров объясняет тем, что два города-миллионника, которые разделены всего 200 км, по времени должны быть более доступны. «В первую очередь это будет важно для бизнеса. Проект окажет влияние на качество жизни уральцев. Кроме того, сегодня Челябинск и Екатеринбург идут



За время пути пассажир должен успеть выпить только одну чашку кофе

навстречу друг другу. Со временем это может привести к созданию конгломерата. Без современных технологий и новых транспортных путей здесь не обойтись», – уверен он.

«Согласен, два крупных города должны быть соединены хорошими коммуникациями, – говорит заместитель директора по снабжению ОАО «Электромашина» Арсен Гарибян. – Сегодня для деловых поездок используется автомобиль. Два часа – и ты в соседнем городе. Можно

было бы тратить меньше времени, но качество шоссеиной дороги не позволяет. А если проект всё-таки будет реализован, будем рады изготовить для новой трассы комплектующие».

Региональные власти на идею смотрят с большой настороженностью. «Это вопрос политический», – уклонились от ответа в правительстве Челябинской области.

На Южно-Уральской магистрали о предложении депутата Константина Захарова слышали. Железнодорожники отмечают, что современные технологии позволяют построить всё, вопрос только в том, будут ли у региона деньги на данный проект. А если средства всё-таки найдутся, на дороге обещают помочь в подготовке кадров, прежде всего машинистов.

По словам Константина Захарова, впереди у проекта – экспертная оценка. Но он уверен, что новая линия должна быть построена в ближайшие 10 лет.

Однако пока обсуждается проект будущего транспортного сообщения, отменён ускоренный электропоезд повышенной комфортности, который находился в пути между Екатеринбургом и Челябинском всего 4 часа. Как пояснили «Гудку» в службе предоставления услуг инфраструктуры в пассажирских сообщениях на Свердловской дороге, он отменён из-за неустойчивости. Сейчас поезда идут из одного города в другой 5–6 часов.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Пригород

За явным преимуществом

«Голубая стрела» пришла быстрее



В МИНУЩЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ СОСТОЯЛСЯ ПЕРВЫЙ РЕЙС УСКОРЕННОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В КУРОРТНЫЙ ГОРОД СВЕТЛОГОРСК. Экспресс «Голубая стрела» доставил пассажиров к морю всего за 36 минут. Значительно быстрее, чем стартовавшие вместе с ним автомобили.

Время отправления первого скорого рейса с Северного вокзала Калининграда – 12.30. «Голубая стрела» подаётся точно по расписанию. Моментально заполняется пассажирами, стремящимися к морю. Поезд состоит из четырёх вагонов: три – обычных, экономкласса, один – первого, там мягкие сиденья, работают телевизоры, и можно заказать в баре напитки, бутерброды и эспрессо из кофемашины. В первый рейс, кроме журналистов, отправляются начальник Калининградской дороги и руководители причастных к событию дирекций и предприятий.

Одновременно с экспрессом от Северного вокзала отъезжают на автомашине сотрудники отдела корпоративных коммуникаций дороги. Держим связь с «соперником» по мобильному телефону. В 12.47 «Голубая стрела» уже пролетает Колосовку, что в 15 км от вокзала, – автомобиль ещё не покинул пределов города: стоит в пробке.

До моря пассажиров довезли за 36 минут

Сразу заметно, когда с заявленных 110 км/ч электропоезд переходит на скорость 80–95 км/ч. На трёх участках. Там по весне переложили пути: пока они в обкатке, поезд движется в «щадящем режиме».

Прошло 36 минут, и «Голубая стрела» уже в Светлогорске. Информация от автомобилиста обескураживает – он только-только проезжает Колосовку. В конечную точку конкурент экспресса приезжает лишь через 45 минут после прибытия поезда, затратив на дорогу 1 час 20 минут.

Глава КЖД Сергей Коломеец провёл собственный эксперимент: поручил водителю служебного автомобиля тоже ехать в Светлогорск. Однако и этот автомобиль прибыл на курорт лишь за 1 час 10 минут.

Выходящие из «Голубой стрелы» пассажиры довольны. «Быстро доехали, комфортно, и билет стоит 72 рубля – всего на десятку больше, чем на обычной электричке», – утверждает житель города Гусева Игорь Васнецов.

«Плохо, что только по выходным и праздникам пустили. Летом у многих отпуска, и можно выезжать на море «по погоде», – считает калининградка Светлана Денисенкова.

Сергей Коломеец сообщил, что возможность пускать экспресс ежедневно уже рассматривается. Также, по его данным, имеются возможности ещё сократить время в пути. Это произойдёт, когда обкатываемые участки можно будет проезжать с установленной скоростью. По словам руководителя ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания» Александры Яковлевой, для запуска экспресса путейцы и специалисты дистанции СЦБ «подтянули» инфраструктуру на приморском направлении.

Работать на «Голубой стреле» будут 17 машинистов первого и второго классов. «Местные жители привыкли, что электрички останавливаются на станциях. Так что приходится ещё больше следить за пешеходами, подавая предупредительные сигналы», – поделился особенностями вождения экспресса машинист-инструктор Юрий Ларионов.

Но зато, по его словам, на скорости 110 км/ч жара не ощущается: через открытые окна обдувает свежий ветерок, кондиционера-то в кабине ЭР2К нет.

Вера Башканова, сов. корр. «Гудка» Калининград Фото автора

СЕРВИС

Фирменные предложения

Пассажиров ждёт много новшеств

СПЕКТР УСЛУГ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ФИРМЕННЫХ ПОЕЗДОВ ЗНАЧИТЕЛЬНО РАСШИРИТСЯ, В ЧАСТНОСТИ ОНИ СМОГУТ ЗАКАЗАТЬ ТАКСИ ПРЯМО ИЗ ПОЕЗДА.

Ранее эта услуга предоставлялась только пассажирам «Сапсана». Теперь она будет доступна пассажирам поездов «Невский экспресс», «Красная стрела», «Тройка», а также всех фирменных поездов, курсирующих между Санкт-Петербургом и Москвой.

«В ближайшее время будет заключён договор с одним из партнёров «РЖД-такси», для того чтобы пассажир смог заказать такси ещё до прибытия поезда», – пояснил начальник Северо-Западного филиала Федеральной пассажирской компании (ФПК) Дмитрий Корней.

Кроме того, ФПК совместно с одним из операторов «большой тройки» запустила ещё одну услугу: пассажиры могут купить SIM-карту для мобильного телефона. «Карточку по льготному тарифу можно приобрести прямо в поезде и не тратить на это время в городе», – рассказал Дмитрий Корней.

Аналогичная услуга предоставляется при поездке за границу, например в Хельсинки, Прагу или Берлин. Тогда пассажир может купить туристи-



Пассажиры «Невского экспресса» смогут заказать такси, не выходя из вагона-ресторана

ческую SIM-карту «ГудЛайн», которая работает в 187 странах мира.

Также в вагонах класса люкс поездов «Красная стрела» и «Экспресс» проводники готовы предложить пассажиру в прокат ноутбук и беспроводной Интернет. В купе установлены сейфы для хранения ценных вещей, а в тамбурах вагонов – машинки для чистки обуви. «Это сделано в поезде «Гранд Экспресс», принадлежащем частному перевозчику. В наших поездах тоже появились аналогичные

ПРИВАТИЗАЦИЯ

Третья попытка

РОСИМУЩЕСТВО В ТРЕТИЙ РАЗ ВЫСТАВЛЯЕТ НА ТОРГИ 20% АКЦИЙ ОАО «АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ». Стартовая цена ниже, чем в предыдущий раз. Однако претендентов на госпакет будет не много.

Напомним, что первый аукцион по продаже 20% акций должен был пройти ещё в 2005 году, но не состоялся из-за отсутствия заявок. В тот период стартовая цена пакета составляла 72,5 млн руб. Далее была попытка продажи в 2009 году за 162 млн, но она также не увенчалась успехом.

В этот раз Росимущество озвучило новую начальную цену находящихся в федеральной собственности 200,512 тыс. акций ОАО «Архангельский морской торговый порт» (20%). Она составит 131 млн руб. Эксперты считают её приемлемой, тем более что в прошлом году финансовые показатели и объёмы перевозки у порта заметно улучшились. Однако успешному завершению торгов, точную дату которых пока не называют, могут помешать другие причины.

«Порт достаточно интересный, так как имеет прямой выход в океан, при этом позволяет вести круглогодичную навигацию, где ледовая обстановка примерно соответствует Финскому заливу, а также обладает современным контейнерным терминалом (данный сегмент растёт наиболее быстрыми темпами). Но надо отметить, что, несмотря на то что в среднем портовый бизнес является высокорентабельным, АМТП работает в убыток, этим и объясняется низкая оценка компании», – говорит старший аналитик банка «Открытие» Игорь Краевский.

Тем не менее потенциальные покупатели всё-таки есть. «В случае если аукцион всё-таки состоится, наиболее вероятным покупателем пакета акций выглядит «Норникель», который сейчас планирует развивать собственную инфраструктуру в Арктике. Они разрабатывают проект нефтеперевалочного терминала с объёмом хранения 60 тыс. куб. м. Вполне логичным будет выглядеть желание компании приобрести оставшиеся 20% порта (ещё 73,23% акций «Норникель» выкупил в разные периоды 2000-х)», – прогнозирует аналитик LoginFX Алексей Жуков. Игорь Краевский считает, что вторым претендентом может стать «Роснефть».

Галия Шакирова

услуги», – пояснил замначальника Октябрьской железной дороги Василий Голубилов.

Без новшеств не остались и пассажиры «Сапсана». Начиная со второй половины июня в поезде можно будет приобрести билеты на водные экскурсии по каналам Санкт-Петербурга. Одновременно в вагонах-бистро «Сапсана» начнутся недели итальянской и японской кухни.

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

Строительство

Мост здравого смысла

При выборе проекта перехода через Лену наука свой выбор сделала

Вокруг моста через Лену в районе Якутска продолжают кипеть страсти. Президент Якутии Егор Борисов заявил недавно, что вопрос с финансированием его строительства решён – из федерального бюджета будет выделено 79,8 млрд руб. Осталось решить, какой из вариантов сухопутного перехода выбрать – мостовой или тоннельный. И добавил: «Я думаю, здравый смысл победит и строить будем автомобильно-железнодорожный мост, а не тоннель. Нигде в мире нет опыта строительства и эксплуатации тоннелей в вечной мерзлоте».

Но если бы всегда исходили из здравого смысла, то этот мост был бы давно построен. Ситуация ведь для цивилизованной страны немыслимая: каждый год на несколько месяцев – во время весеннего паводка и осеннего ледостава на Лене – прерывается наземное транспортное сообщение с Якутском и половиной территории республики. Строительство железной дороги Беркамит – Томмот – Якутск для того и затевалось, чтобы обеспечить Якутию круглогодичную связь с сетью автомобильных и железных дорог страны.

Мостовой переход через Лену планировали строить ещё в 90-х годах прошлого века, потом обещали начать в 2006-м, 2008-м, 2010 году... Да так он и увяз в дебатах. Сегодня рельсы уже подходят к правому берегу Лены, до станции Нижний Бестах осталось всего 50 км, а ни одной опоры ещё не возвели. И даже не решили, что строить – мост или тоннель?

Хотя ещё в конце 2009 года премьер-министр Владимир Путин поручил соответствующим ведомствам рассмотреть вопрос синхронизации работ и обеспечить комплексный подход к завершению строительства железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск с сооружением совмещённого мостового перехода через реку Лену и выполнением всего комплекса работ «под ключ» в установленные сроки.

Но синхронизации не получилось. Год спустя министр транспорта Игорь Левитин на



ФОТО: ИТАР-ТАСС

«правительственном часе» в Совете Федерации заявил, что дефицит бюджетных средств может заставить правительство вообще отказаться от строительства железнодорожного моста через Лену и рассмотреть вариант автомобильного моста как более дешёвого. А в качестве альтернативы не исключено сооружение тоннеля под рекой.

И это многих озадачило. Потратить десятки миллиардов рублей на строительство железной дороги к Якутску, проложить 800 с лишним километров пути и остановиться, не дойдя до цели, – такое не укладывается в рамки логики. «Эта экономия в итоге обойдётся дороже», – говорит президент Якутии Егор Борисов.

ОАО «РЖД» тоже высказалось однозначно: «Загрузка железнодорожной линии Беркамит – Томмот при отсутствии совмещённого

Допотопный паром и зимник – вот всё наземное сообщение с Якутском

мостового перехода может составить 13–15 млн тонн. Объёмы перевозок с месторождений Западной Якутии, по экспертным оценкам, обеспечат дополнительный прирост грузовой базы в размере 8–10 млн тонн. В связи со значительными объёмами перевозок в указанном регионе обеспечить завоз строительных материалов и оборудования, а также вывоз сырья с использованием лишь автомобильного транспорта будет крайне проблематично. Поэтому необходимо поддержать вариант строительства совмещённого автомобильно-железнодорожного мостового перехода через реку Лену в районе Якутска, как это предусмотрено в утверждённой правительством ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

Первый проект моста был выполнен ещё в 1989 году институтом «Ленгипротранс». Но его отложили в долгий ящик, поскольку строительство железной дороги было вскоре заморожено. Вернулись к нему, когда рельсы подходили к Томмоту. В 2005 году предварительная оценка

Тоннель, по мнению экспертов, не позволит увеличивать пропускную способность железной дороги на Север

этого внеклассного моста длиной 2,8 км составляла 12 млрд руб., спустя два года она выросла до 17 млрд руб. На этом метаморфозы не закончились. Был разработан новый проект, в котором мостовой переход из одноярусного превратился в двухъярусный, а его стоимость

выросла до 61,67 млрд руб. И он не вписался в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», где было заложено на него всего 50 млрд руб.

На общественных слушаниях предлагали провести открытый конкурс на выбор лучших проектных и технических решений, разработанных с применением инновационных тех-

нologies и предусматривающих снижение стоимости и сроков строительства этого объекта.

В числе других МИИТ вместе с проектными и строительными организациями предлагал свой вариант мостового сооружения, который вполне укладывался в эту сумму. При этом государ-

ство сэкономило бы как минимум 10 млрд руб.

Но вместо конкурса начались генерирование идей и бесконечные дебаты. Обсуждалась, например, идея строительства вантового моста. Но специалисты ЦНИИСа заявили, что в условиях Крайнего Севера рекомендовать его строить безответственно – при перепаде температур в 100 градусов невозможно гарантировать безопасность.

Потом появилась идея проложить под Леной совмещённый тоннель. При этом указывалось, что он будет дешевле моста и обойдётся всего в 38 млрд руб. Но эксперты высказали сомнение в реальности этой суммы. Дело в том, что расход металла и железобетона при строительстве тоннеля на порядок больше, чем при сооружении моста. Кроме того, вначале речь шла о подводном тоннеле длиной 4,4 км, потом

6 км, а теперь уже говорят, что надо рыть до Якутского речного порта. Но если учесть подходы к реке (долина там затопляется водой), то надо сооружать подземный коридор длиной 9–12 км, что в условиях сейсмичности, оцениваемой в 9 баллов, сделать непросто. Для этого наверняка потребуются совсем другие деньги. Во всяком случае трудно поверить, что это обойдётся дешевле моста.

Специалисты МИИТа в своём заключении написали, что примеров строительства подводных тоннелей в условиях вечномёрзлых грунтов нет не только в России, но и в мире. Поэтому «потребуется принципиально новые конструктивные и технологические решения по проходке тоннеля и устройству обделки. В противном случае в растепленных грунтах могут начаться необратимые процессы».

В конце мая все три варианта перехода через Лену рассмотрел Экспертный совет Минэкономразвития с участием ведущих учёных и специалистов страны. И отметил, что представленные материалы по тоннелю не дают возможности обоснованно их оценить, требуется проведение дополнительного объёма инженерных изысканий.

Учёные высказали сомнения и в дешевизне эксплуатации подводного перехода. Судя по данным ОАО «РЖД», эксплуатация тоннелей в похожих климатических условиях обходится на 40–60% дороже мостов. Кроме того, под Леной будет осуществляться рекурсивное движение (автомашины пустят в паузах между пропуском поездов). Это создаст массу проблем с обеспечением безопасности движения и в работе систем жизнеобеспечения самого тоннеля. Важно и то, что он не позволит в перспективе увеличить пропускную способность железной дороги и станет причиной пробок на перекрёстке северных трасс.

Экспертный совет рекомендовал в качестве приоритетного принять вариант совмещённого автомобильно-железнодорожного моста в Табагинском створе.

Но решать ведомствам. Остаётся надеяться, что возобладает здравый смысл.

Анна Борейко

Регулирование

Взрывное дело

Прокуратура обвинила подрядчика в нарушениях при работе с опасными грузами

Тындинская транспортная прокуратура провела проверку поднадзорных предприятий в части исполнения законодательства о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам.

В результате были высказаны претензии в адрес ООО «Балтийская строительная компания – Взрывпром», которое специализируется на проведении буровзрывных работ. В настоящий момент предприятие выступает одним из подрядчиков на строительстве железнодорожных подъездных путей к Эльгинскому месторождению угля.

Как установила прокуратура, «БСК – Взрывпром» более года – с января 2010-го по апрель 2011 года – разгружало на прилегающих к станции Улак (Тындинский регион ДВЖД) путях необщего пользования вагоны с взрывчатыми материалами. При этом грузополучатель не имел специальной лицензии на погрузку-выгрузку опасных грузов на железнодорожном транспорте.

В этом надзорный орган усмотрел нарушение закона «О лицензировании отдельных видов деятельности».

«В итоге Тындинская прокуратура возбудила административное дело по ст. 14.1 ч. 2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения)», – сообщила пресс-служба Дальневосточной транспортной прокуратуры.

В свою очередь в «БСК – Взрывпроме» отметили, что уже десять лет работают со взрывчатыми материалами. «С точки зрения закона о промышленной безопасности и других законодательных нормативов на-



ФОТО: ВЕСТИ.РУ

Претензии возникли к подрядчику строительства путей к Эльгинскому месторождению

рушений у нас практически нет», – подчеркнули там.

В компании рассказали, что имеют соответствующие лицензии на работу с опасными грузами, в том числе разрешение на хранение взрывчатых веществ, которое предусматривает и их погрузку-выгрузку.

«Правда, в нём не указано, что погрузочно-разгрузочные работы разрешены именно на железнодорожном транспорте. Но мы и получаем взрывчатку от поставщиков только по железной дороге», – недоумевает собеседник «Гудка».

И всё же арбитражный суд Амурской области признал «БСК – Взрывпром» ви-

новным в совершении административного правонарушения. Предприятию определён штраф в 40 тыс. руб.

В компании с данным решением не согласны, протест направлен в вышестоящую инстанцию – Шестой арбитражный апелляционный суд в Хабаровске. «Судебная практика противоречивая. Немало решений по аналогичным делам принималось в пользу хозяйствующих субъектов», – отметили в «БСК – Взрывпроме».

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Разработка

Стойкость к износу

Предложен новый способ победить трение

Детали различных узлов машин и механизмов, в том числе железнодорожного транспорта, эксплуатируются в экстремальных условиях повышенных температур и агрессивных сред. Поэтому они зачастую выходят из строя, не вырабатывая свой нормативный срок.

Учёные Гродненского государственного университета им. Янки Купалы (Белоруссия) предложили повысить износостойкость частей механизмов, изготавливая их из композиционных триботехнических материалов на основе фторопласта.

Как рассказал «Гудку» руководитель научно-исследовательской лаборатории динамики, прочности и износостойкости вуза профессор Александр Богданович, новшество можно применять в подвижных узлах различных машин и механизмов, эксплуатируемых при температуре окружающей среды до 350 градусов и скоростях скольжения до 3 м/с.

Благодаря модификации фторопласта различными добавками новый материал получает эффект армирования на надмолекулярном уровне. Для повышения характеристик изделий учёные разработали



ФОТО: СЕРГЕЙ КОТНИН

МАТЕРИАЛЫ ИЗ ФТОРОПЛАСТА
УПРОЧНЯЮТ УЗЛЫ МЕХАНИЗМОВ

технологии поверхностной обработки конечной продукции, обеспечивающую её высокую прочность.

Ещё одно преимущество композиционных материалов состоит в том, что их можно переработать в детали методом прессования с последующей механической обработкой заготовок. Первые образцы предлагаемых сотрудниками вуза деталей изготовили специалисты Гомельского механического завода для грузовых автомобилей и сельскохозяйственной техники.

Кроме того, в Гродненском университете из композита научились изготавливать защитный кожух карданной передачи с повышенным экс-

плуатационным ресурсом для различных видов подвижного состава. Данная разработка отличается стойкостью к растрескиванию даже в тяжёлых условиях работы.

По словам профессора, такой защитный кожух может выдерживать длительную эксплуатацию под сильной нагрузкой и при морозе 40 градусов, а его прочность при растяжении составляет не менее 50 МПа.

Как считает Александр Богданович, созданные белорусскими учёными триботехнические материалы позволяют значительно снизить износ ответственных узлов различных машин и механизмов, работающих при переменных нагрузках в эксплуатации, в том числе и на железнодорожном транспорте.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ
Гродно

Акция

Дым Отечества сладок и опасен

С КУРЕНИЕМ БОРОЛИСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, АВИАТОРЫ И МИЛИЦИЯ



– Во Всемирный день без табака (31 мая) транспортная милиция организовала ставшую уже ежегодной акцию, направленную на борьбу с распространённым правонарушением – курением на объектах транспорта.

Акцией «Меняем сигарету на конфету» наше управление вносит свой посильный вклад в пропаганду здорового образа жизни. Заранее было приобретено более 10 тыс. конфет – около 36 кг, которые расфасовали по мешкам и отправили на объекты. Меняли сигареты на конфеты курсанты полицейских колледжей и вузов вместе с сотрудниками транспортной милиции, которые также раздали гражданам памятки Минздравсоцразвития о вреде курения.

Первоначально это мероприятие было рассчитано именно на малолетних курильщиков, которые в предыдущие годы весьма охотно меняли сигареты на конфеты. Ведь всё-таки они дети, и конфеты



В БОРЬБЕ С КУРЕНИЕМ ВСЕ СРЕДСТВА ХОРОШИ

для них важнее табака. Однако к акции начали активно присоединяться и взрослые – они также с удовольствием участвовали в равноценном обмене: одна сига-

рета – на одну конфету. В связи с возросшей популярностью акции было принято решение в этом году не ограничиваться только Москвой, а провести мероприятие в 16 городах Центрального федерального округа.

Справка «Гудка»

В этом году к Международному дню отказа от курения присоединились крупнейшие транспортные организации страны. ОАО «РЖД» провело акцию по борьбе с вредной привычкой. На крупных вокзалах страны, в частности на Казанском в Москве, медики и психологи рассказали пассажирам о вреде курения и о способах отказаться от этой пагубной привычки. А акцию с аналогичными целями провёл и столичный аэропорт Шереметьево. Цельный месяц, предшествующий Дню борьбы с курением, в терминалах аэропорта по громкой

связи звучали обращения к пассажирам и гостям аэропорта, предлагающие присоединиться к акции и начать новую жизнь, свободную от сигарет. На плазменных панелях в аэропорту транслировались видеоролики, демонстрирующие вред от табакокурения и пользу ведения здорового образа жизни. Также в терминалах Шереметьева были размещены антиникотиновые баннеры. По данным ВОЗ, сегодня Россия занимает одно из ведущих мест в мире по количеству выкуриваемых сигарет на душу населения.

Контроль

Обезопасить детей

МАЛЕНЬКИМ ПАССАЖИРАМ ПОЛОЖЕНО ГОРЯЧЕЕ ПИТАНИЕ



– Для Управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту задача обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия перевозок организованных групп детей железнодорожным транспортом является одной из приоритетных в летний период.

С этой целью мы осуществляем постоянный мониторинг за перевозкой организованных детских коллективов на 15 железных дорогах. Результаты такого мониторинга в летнюю оздоровительную кампанию 2010 года выявили ряд проблем, которых надо постараться избежать организаторам детских перевозок в наступившем сезоне каникул. В ходе мониторинга, охватившего более 11 тыс. детских коллективов, в прошлом году были выявлены нарушения в организации питания 101 группы детей, едущих в основном из Ульяновской, Кемеровской, Нижегородской, Тюменской и ряда других областей. Число таких нарушений по сравнению с 2009 годом показало тенденцию к увеличению.



В ПОЕЗДАХ ДЕТИ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ПОЛНОЦЕННОЕ ГОРЯЧЕЕ ПИТАНИЕ

Наиболее часто встречавшиеся нарушения – отсутствие горячего питания, несогласование состава «сухого пайка» с органами Роспотребнадзора и отсутствие медицинского сопровождения. Кроме того, в прошлом году среди детей в пути следования было зарегистрировано 63 случая инфекционных болезней, 88% из которых – при следовании обратно из оздоровительных учреждений. Поэтому хотелось бы акцентировать внимание организаторов поездок на том, что перевозка детских групп должна быть безопасной с санитарно-

эпидемиологической точки зрения, чтобы сохранить оздоровительный эффект, который достигается в местах отдыха.

Также напомним, что с 1 марта этого года были введены в действие изменения и дополнения к санитарным правилам по организации перевозок железнодорожным транспортом организованных детских коллективов, которые определили порядок их питания в пути следования.

Согласно этим требованиям при нахождении в пути свыше одних суток должно быть организовано полноценное горячее пита-

ние детских групп в вагонах-ресторанах пассажирских поездов. Рекомендуется размещать группы детей в пассажирском вагоне рядом с вагоном-рестораном. В вагоне-ресторане дети должны питаться отдельно от других пассажиров.

Количество вагонов-ресторанов, предназначенных для питания детей в пути следования, должно определяться в зависимости от их производственной мощности и числа посадочных мест.

Всем участникам перевозочного процесса необходимо строго выполнять существующие требования к питанию, комплектованию групп медрботниками и достаточным количеством сопровождающих. Важно, чтобы они были квалифицированными работниками и в случае необходимости могли оказать помощь в полном объёме.

На вокзалах необходимо организовать посадочные бригады из работников региональных дирекций железнодорожных вокзалов для обеспечения безопасной посадки и высадки детских групп.

Оформление проездных документов следует осуществлять только при наличии официального подтверждения организациями поездки медицинского сопровождения и соблюдения нормативов по числу сопровождающих на каждую группу.

Только при соблюдении этих условий можно быть уверенными в благополучии перевозки детских организованных коллективов железнодорожным транспортом.

Письмо

Крик души из приёмной

СЕКРЕТАРЬ НЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ ГОЛОДНЫМ И ЗЛЫМ

ПИШЕТ ВАМ ОДИН ИЗ РЯДОВЫХ СЕКРЕТАРЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Моё письмо – уже просто крик души. Понимаю, что высоким руководителям не до таких мелочей, как проблемы нашего «секретарского брата». Но каждый из них ведь тоже начинал карьерный путь с невысоких должностей, и был на пути каждого хоть один секретарь, который запомнился своей ответственностью и стремлением помочь в организации рабочего дня, принятии оперативных решений, который своим вниманием и улыбкой поддерживал, приподнимал настроение, старался облегчить напряжённые трудовые будни... Поэтому очень хочется, чтобы мои слова, с которыми наверняка согласятся многие мои коллеги, всё-таки постарались услышать.

Работу свою я очень люблю, но мыслю и дня без неё, но, увы, ряд проблем приносит немало огорчений. Одна из них в том, что по служебным нуждам приходится пользоваться сотовой связью, хорошо одеваться и выглядеть ухоженно – за свой счёт, разумеется, – я же «лицо предприятия»! Но, поверьте, сделать это очень трудно, живя на зарплату 12 тыс. руб., из которой после всех вычетов на руки остаётся 9 тыс. Как их растянуть на целый месяц, особенно если у тебя дети? Из этой суммы после оплаты газа, света, коммунальных услуг, детского сада оста-

ётся 2,5–3 тыс. руб. Мысли только о том, как накормить детей.

До прошедшей реорганизации у нас в штате был курьер, моя правая рука и помощник, теперь же почта и раздача документов легли на меня. Совмещать это с другими обязанностями и налаженными контактами удаётся, но, хоть разорвись, очень трудно. А материально повышенная нагрузка никак не компенсируется.

Хотелось бы обратить внимание ещё на одну проблему: при разделении организации на «Общий центр обслуживания» всю работу бухгалтеров передали экономистам, нормировщикам, снабженцам, кадрам и даже кладовщику, ну и про секретаря не забыли, при этом сотрудники бухгалтерии стали выполнять функции простых операторов, но в том же количестве и на прежних окладах. Все вокруг это понимают и молчат. И я пишу и боюсь, что если о моей критике узнают, то упряднят и должность секретаря – можно ведь взять нештатного, по договору, и платить ему ещё меньше...

По понятным причинам не называю своё предприятие, но очень прошу: обратитесь на нас, секретарей, внимание – нельзя нам голодать, сидеть со злой и кислой физиономией. Получающий достойную плату секретарь принесёт гораздо больше пользы руководителю, чем недовольный.

МАРИНА ПАВЛОВА
(ИМЯ И ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНЫ)

ВОПРОС ДНЯ?

Каковы, на ваш взгляд, плюсы и минусы трёхуровневой системы премирования?

Егор Мешков, старший мастер участка по ремонту тележек вагонного ремонтного депо Курган:

– Плюсы и минусы в нынешней системе оплаты труда вытекают один из другого. Система создавалась для того, чтобы поднять инициативу и заинтересовать каждого в общих результатах труда. Люди стараются и план выполнить, и качество поднять. Но теперь слесарь в бригаде зависит от всего коллектива и платит рублём за брак другого. С одной стороны, это правильно, но с другой – не совсем справедливо. Человек старался, а кто-то подвёл – и все наказаны. Не все воспринимают коллективную ответственность. Бригада выполнила план с задёлом на следующий месяц, а депо в целом с планом не справилось. «При чём тут мы?» – задаётся вопрос. Привязка к экономическим показателям предприятия пока ещё даётся с трудом.

Александр Непомнящий, монтёр Красноярской дистанции пути:

– Я вижу ряд минусов в трёхуровневой системе премирования. В первую очередь она, как мне кажется, негативно сказывается на отношении людей к здоровью. Чтобы не потерять в заработке, люди отказываются от отпусков и на больничный идут только в крайнем случае. А ведь наша путевая специальность напрямую связана с безопасностью движения. Ещё один недостаток – запаздывание. Премию человек получает только спустя два месяца – это тоже не вызывает оптимизма. И ещё, по моему, не вполне справедливо, что те, кто обслуживает участки с интенсивным движением, премию получают более высокую, чем те, кто работает на малодеятельных участках. А фактический объём работы по обслуживанию пути почти не отличается.

Михаил Огарков, машинист-инструктор по теплотехнике эксплуатационного локомотивного депо Буй:

– Теперь премия каждого работника зависит от выполнения показателей по депо в целом. Чтобы понять механизм её начисления, я сходил к экономисту, которая всё подробно объяснила. Я уже получил зарплату и премию, рассчитанные по новой системе. Вышло на прежнем уровне. Думаю, это потому, что мы не выполнили в мае один из показателей – допустили перерасход дизельного топлива.

Вместе с тем премиальная система учитывает и мои личные результаты работы, например расшифровку скоростемерных лент.

Сами машинисты и помощники, похоже, пока не ощутили на себе преимущества и недостатки новой системы. Многие считают, что она придумана для того, чтобы уменьшить локомотивным бригадам размер премии. Люди не согласны с тем, что за брак одного человека будет рублём отвечать весь коллектив. Говорят, каждый должен отвечать за себя. Их логику можно понять. Но мне как машинисту-инструктору важно уменьшить количество брака, повлиять на людей, чтобы они стремились повышать свои знания, квалификацию. То есть важно настроить весь коллектив на качественную работу. Тут новая система мне в помощь.

Александр Черенев, дорожный мастер Тайшетской дистанции пути:

– Если честно сказать, монтеры особой прибавки к зарплате не почувствовали, ведь они привыкли ориентироваться на итоговую цифру в расчётке. Как получали на руки чуть более двух десятков тысяч рублей, так и получают. По их словам, если где-то по каким-то позициям и добавили, то в другом месте сократили. Не согласны они, да и я тоже, с тем, что за брак одного нерадивого работника отвечает весь коллектив. Такой «кнут» не поможет поднять безопасность движения. Так что эту систему дорабатывать нужно, чтобы она в большей степени отвечала интересам рабочего человека.

Сергей Юдин, монтёр Читинской дистанции пути ЗабЖД:

– В нашей дистанции с марта действует трёхуровневая система оплаты труда. Пока механизм всех начислений мне не понятен. Да я и не выникл особо. Не знаю, как у других, я по своей зарплате никаких изменений не увидел. Только вот премия что-то стала запаздывать на месяц. Не знаю уж, с новой системой это связано или нет. А вот насчёт того, чтобы весь коллектив наказывали за брак, допущенный одним работником, я против. У нас подобное и до введения системы случалось. Пусть кто виноват, того и наказывают.

Владимир Дмитриев, машинист моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский:

– Точно по адресу обратились. Недавно был на семинаре по мотивации, и критиковали трёхуровневую систему премирования. За то, что она не мотивирует, а антимотивирует. Считаю, что премии должны начислять по рейтингам-таблицам. Чтобы у каждого был свой рейтинг. Если работник провинился – рейтинг снизился, а сделал дело хорошо – и рейтинг поднялся. А трёхуровневая система ничего по сути не изменила. Потому что получается, что, если один машинист провинился, наказываются весь коллектив. Например, у нас один машинист отправился раньше времени с платформы, пригородная компания выставляла штраф, который выплачивает депо. И таких штрафов набирается на полмиллиона рублей за квартал. С точки зрения такого гигантского депо, как наше, это не много. Каждый машинист получит за месяц премию просто на 10 руб. меньше и вряд ли это заметит. Хотя де-факто коллектив наказан. Но что-то не чувствуется, что машинисты схватились за голову и стали работать лучше.

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

Благодарность

Красиво работают



ФОТО: ЛЕРИЛА ПОДКОВНИК

Не так давно довелось мне ехать с сыном, инвалидом 1-й группы, в санаторий «Калуга-Бор» поездом № 365С Назрань – Москва. Такая поездка у нас не первая, и до этого приходилось частенько ездить в Москву с сыном на лечение. Но, честно говоря, с таким прекрасным отношением со стороны работников железной дороги столкнулись впервые. На станции Ростов-Главный, где мы сядились, нас встретил начальник поезда Сергей Магкоев и проводник второго вагона Жанна Макиева. С приветливой улыбкой они помогли нам сесть в вагон, снабдив при этом полезной информацией на время пути. Такое внимание приятно удивило и порадовало. А когда зашли в купе, ещё больше поразились: постели были застелены, на столе стояла ваза с цветами, в вагоне царили чистота и порядок, уютная домашняя обстановка. С первых же минут проводница нашла с сыном общий язык, благодаря её стараниям и такту мой ребёнок ни разу не закапризничал до самой Москвы. В пути следования постоянно предлагали горячий чай, кондитерские изделия, свежие газеты. Неоднократно заходил к нам в купе начальник поезда Сергей Магкоев, чтобы поинтересоваться, как нас обслуживают и не нужна ли медицинская помощь. Одним словом, всю дорогу мы были окружены заботой и вниманием и доехали очень хорошо. За что бесконечно благодарны этим замечательным людям, которые в наше непростое и порой равнодушное время не утратили человеческие качества, умеют красиво работать и с душой относятся к людям.

С уважением,
Вартап Булгурян
село Чалтырь, Ростовская обл.

Меры приняты

Всем миром



ФОТО: ЛАРИСА ГОРБАТОВА

– Обращаюсь к вам от имени и по поручению жителей станции Принцевка Юго-Восточной дороги. Мы обеспокоены решением руководства отменить утренний пригородный поезд № 6703 Новый Оскол – Валуйки. Для нас это, что называется, удар ниже пояса, ведь этим поездом пользуются не только железнодорожники, работающие на станциях Валуйки, Валуйки-сортировочные и других, но и пограничники, учащиеся, жители окрестных сёл. Практически все наши пенсионеры, а среди них немало бывших железнодорожников, нелёгким трудом заслуживших бесплатный проезд, ездят в Валуйки в железнодорожную поликлинику, аптеки, на рынок, в магазины и по другим надобностям. А летом многие из них кормят все Валуйки фруктами и овощами со своих участков. Убедительно просим оставить эту электричку в графике, ведь она необходима работающим, чтобы трудиться, детям, чтобы учиться, пенсионерам, чтобы кормить себя и поддерживать своё здоровье.

Л.Н.Родионенко
Станция Принцевка
– Уважаемые жители станции Принцевка!
В ответ на ваше коллективное обращение сообщаем, что решение об отмене ежедневного пригородного поезда № 6703 Новый Оскол – Валуйки отправлением в 5.16 было принято руководством Юго-Восточной железной дороги в связи с его низкой населённостью. Однако, не считаясь с убыточностью от курсирования указанного поезда, учитывая поступившее обращение и его большую социальную значимость, с 23 мая поезд № 6703 Новый Оскол – Валуйки, отменённый в апреле, восстановлен в ежедневном обращении.
Олег Воищев,
начальник Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении ЮВЖД

Проверки на дорогах

По справедливости

Претендентов на вознаграждение назначили и одобрили в коллективе



ФОТО: РОМАНИ ВАХИТОВ

Учёба – ещё один плюс для получения безаварийной доплаты

ников ведущих должностей и профессий железных дорог за обеспечение безопасности движения поездов» не выявлено (всем, кто пожелает ознакомиться с документом, следует помнить, что в начальное распоряжение за №1875 от 24 ноября 2005 года вносились изменения: от 11 декабря 2006 года № 2409р, от 4 февраля 2008 года № 205р, от 19 ноября 2008 года № 2433 и от 21 января 2010 года № 122р. – Ред.).

«Отбор лучших работников локомотивных бригад из числа имеющих право на

мативных документов по обеспечению безопасности движения поездов и охране труда. Все работники локомотивных бригад, выбранные решением рабочих собраний колонн, были внесены в общий список на выплату вознаграждения. Списки кандидатов прошли согласования в комиссии Дирекции тяги под председательством начальника дирекции и в комиссии под председательством заместителя начальника дороги по Омскому региону Анатолия Ретгера».

Ответ возмутил: «В бригаде вознаграждение должен получать кто-то один. И приоритет отдаётся машинисту». А помощники не люди, что ли?

получение вознаграждения проходил на рабочих собраниях колонн, протоколы которых были представлены машинистами-инструкторам, – заверил Сергей Ахмадеев. – При определении кандидатов на получение вознаграждения принималось во внимание участие работников локомотивных бригад в общественной жизни предприятия, в наставничестве и в работе общественных инспекторов, посещение технических занятий, повышение квалификации, выполнение требований нор-

Таким образом, по итогам года вознаграждение, составившее не менее полутора окладов или месячных тарифных ставок с учётом отработанного времени, было выплачено в депо 177 машинистам (45,3% списочного состава), 92 помощникам машинистов (29,2%), 3 машинистам-инструкторам (18,8%), а также 22 работникам, уволенным в 2010 году по достижении пенсионного возраста. Поскольку звонивший в редакцию помощник машиниста пожелал остаться не-

известным, проверить, были ли в отношении него допущены нарушения, на дороге не смогли. Так что придётся ему самому сравнивать не только случаи лишения премии его и машиниста, но и общественную нагрузку, учёбу и т.д.

«Дополнительные разъяснения по поводу выплаты вознаграждения за обеспечение безопасности движения поездов он может получить, обратившись к специалистам службы организации и оплаты труда по телефонам: 049-2-39-20, 0496-3-31-31, 050-4-47-29», – говорится в ответе с магистрали. Остаётся только надеяться, что специалисты по указанным телефонам будут более профессиональными и внимательными к людям, не опускаясь до аргументов «вознаграждение должен получать либо машинист, либо помощник, и приоритет обычно отдаётся первому», и расскажут, чего не хватило человеку для получения вознаграждения и что необходимо сделать, чтобы он его всё-таки добился.

Кстати, вопрос о том, научили ли инженера по организации и нормированию труда депо Карасук объяснять принципы начисления любых премий, чтобы не заставлять работников обижаться на кого-то и искать правды на стороне, так и остался без ответа. И это единственное, что осталось непонятым в данной истории.

Людмила Алёшина

Разъяснение

Меню удержит в компании

В «КАФЕТЕРИЙ» ПУСКАЮТ ПОКА ТОЛЬКО САМЫХ ДЕФИЦИТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

– Немало наслышан о внедряемой в ОАО «РЖД» системе «кафетерий». Да и ваша газета не раз писала об этом. Меня, как и моих коллег – работников локомотивного депо, очень интересует эта тема. Не могли бы вы подсказать, когда планируется введение этого новшества на Забайкальской дороге?

Михаил Смирнов
(фамилия изменена)
Чита
– Внедрение «кафетерия» на Забайкальской железной дороге начнётся в этом году. С принятием нового коллективного договора на 2011–2013 годы введено такое понятие, как компенсируемый социальный пакет (КСП) – наиболее мотивационная и адресная составляющая социального пакета. Предоставляется он наиболее значимым группам персонала с целью привлечения и удержания таких работников в компании. Формируется КСП по принципу «кафетерия»: когда на выделенный лимит

КОМПЕНСАЦИЯ УСЛУГ БУФЕТА – один из пунктов меню «КАФЕТЕРИЯ»

средств (не менее 12 тыс. руб.) работник может купить одну или несколько социальных услуг – фитнес, сотовую связь, дополнительное медобслуживание и т.д. Рабочая группа по организации предоставления КСП на Забайкальской дороге определила значимые группы персонала для его получения в 2011 году. Это, например, монтеры и бригадиры пути, дорожные мастера Ерофей Павловичской и Талданской дистанций пути, где наблюдается большая текучесть кадров. В настоящее время с работниками, имеющими право на КСП, проводится разъяснительная работа. Год от года значимые группы персонала могут меняться.

Анатолий Пирог,
начальник службы управления персоналом Забайкальской железной дороги

Обратная связь

Профосмотр по старому адресу

СОТРУДНИКАМ ИЗ ТУЛУНА МОЖНО БУДЕТ ПРОХОДИТЬ МЕДКОМИССИЮ НА СВОЕЙ СТАНЦИИ

– У нас хотят закрыть железнодорожную поликлинику. И хотя об этом официально пока никто не объявлял, по организациям спрашивают, где нам лучше проходить медосмотр – в Зиме или Нижнеудинске. Но если проходить комиссию в Зиме, то это почти три часа на электричке ехать в одну сторону. А ведь, кроме элементарного осмотра, нам надо пройти флюорографию, всех специалистов, так что за день вряд ли управиться. А если даже и пройдем, то о каком качестве осмотра можно говорить! Нижнеудинск поближе, но и это для нас проблематично. Горod, конечно, нас с удовольствием возьмёт, но там постоянные очереди, в стационары не попасть. А каково будет пенсионерам, которые всю жизнь отработали на транспорте, посёлок-то у нас железнодорожный! Простите через газету ответить на вопрос, сохранится ли поликлиника в Тулуне, потому что она нам жизненно необходима.

Валерий Савельев
(фамилия изменена)
Тулун, Иркутская обл.
– Для повышения качества медицинского обслуживания



ФОТО: ЛАРИСА ГОРБАТОВА

Для проверки зрения жителям Тулуна не придётся ехать куда глаза глядят

пациентов и работников ОАО «РЖД», обеспечивающих безопасность движения поездов, а также в целях совершенствования управления учреждениями здравоохранения в компании принято решение о присоединении узловой поликлиники на станции Тулун к узловой поликлинике на станции Зима в качестве структурного амбулаторно-поликлинического подразделения с врачебно-экспертной комиссией. То есть речь идёт об организационных изменениях,

в результате которых будут оптимизированы затраты на содержание этого учреждения. Фактически же поликлиника остаётся на месте, сохраняя уровень доступности и качества медицинской помощи прикреплённому населению. Экспертиза профессиональной пригодности работников железнодорожного транспорта, как и прежде, будет проводиться на станции Тулун.

Сергей Краевой,
начальник департамента здравоохранения ОАО «РЖД»

Еда

Овощная политика

РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРИЗЫВАЕТ ГРАЖДАН К БДИТЕЛЬНОСТИ У ПРИЛАВКОВ

ГРАЖДАНЕ ПРИ ПОКУПКЕ ОВОЩЕЙ ДОЛЖНЫ ТРЕБОВАТЬ У ПРОДАВЦОВ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СЕРТИФИКАТЫ НА НИХ, ЧТОБЫ ОБЕЗОПАСИТЬ СЕБЯ ОТ РАСПРОСТРАНИВШЕЙСЯ В ЕВРОПЕ ОПАСНОЙ КИШЕЧНОЙ ИНФЕКЦИИ.

С таким призывом к россиянам обратился в минувшие выходные главный государственный санитарный врач Геннадий Онищенко. В Роспотребнадзоре опасаются, что недобросовестные коммерсанты могут завозить овощи в обход европейских границ или же найдут возможность обойти наложенный ранее ведомством запрет на импорт этих продуктов питания.

При этом Онищенко порекомендовал людям, выезжающим за рубеж, и в первую очередь в европейские страны, внимательнее относиться к употребляемому продуктам и по возможности исключить овощи из рациона.

На прошлой неделе Роспотребнадзор ввёл ограничения на ввоз из всех стран ЕС овощей – вероятных источников кишечной инфекции. Сообщается, что её жертвами уже стали 20 человек. Изначально её зафиксировали на севере Германии. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), случаи заболевания также зарегистрированы в нескольких странах Европы.

Эксперты отмечают, что после введённого Роспотребнадзором запрета овощей на прилавках станет значительно меньше. Главный экономист компании «ФИНАМ» Александр Осин пояснил, что можно заменить импорт из ЕС продуктами из Азии и Латинской Америки. «Но за несколько дней эти страны не вырастят для нас тонны овощей, – констатировал он. – Следовательно, мера Роспотребнадзора направлена на сокращение потребления».

Александр Осин уточнил, что фрукты из ЕС пока ещё везут. «Однако Россия настроена настороженно и относится к импортным поставкам более внимательно. Поэтому не исключено, что в скором времени могут запретить и ввоз фруктов», – заявил эксперт.

Гражданам не надо паниковать, но быть осторожнее не помешает, напоминает председатель правления Международной конфедерации обществ потребителей Дмитрий Янин. Читателям «Гудка» он советует перед употреблением овощей их очень тщательно мыть тёплой водой. «Причём это касается и импортных продуктов, и российских, так как кишечная палочка сейчас распространена. При первых симптомах недомогания – обращаться к врачу и не заниматься самолечением», – сказал Дмитрий Янин.

Он не видит серьёзной угрозы отечественному овощному рынку. «Объёмы поставок овощей из ЕС в летние месяцы минимальные. Ключевые поставщики – это Турция и Израиль. Помимо прочего, сейчас уже собирают отечественный урожай. Повышение цен вряд ли возможно. Но если перестрахуются и запретят ввоз фруктов, то всё возможно», – отметил эксперт.

Между тем объявленный российской стороной запрет на импорт овощной продукции из Европы встревожил Еврокомиссию. Она выразила официальный протест против эмбарго. В ЕС называли подобные меры со стороны России «несоразмерным шагом» и потребовали немедленно их отменить. После изучения статистики становится понятно, что на самом деле озаботило европейцев: по данным Ассоциации европейских производителей овощей и фруктов Freshfel, по итогам прошлого года в Россию было экспортировано 34,11% всех овощей из ЕС (или 1,16 млн тонн общей стоимостью 891 млн евро).

В ответ Геннадий Онищенко назвал четыре условия, при выполнении которых эмбарго может быть снято.



ФОТО: REX/PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

ОГУРЦЫ ОПРАВДАНЫ, НО МНОГИЕ ЕЩЁ ПОД ПОДОЗРЕНИЕМ

Власти ЕС должны установить возбудителя и причины, вызвавшие вспышку заболевания, выяснить, каким путём осуществляется передача заболевания, а также определить место происхождения заражённых продуктов и достичь прекращения роста числа заболевших. Последнее условие, по словам Онищенко, бу-

Финляндии. Эксперты в качестве причин заболевания рассматривают антибиотики, загрязнённую воду, даже теракт.

Это дало повод российской стороне заявить, что пока нет объективных причин для снятия эмбарго. Однако заявления представителей ЕС о том, что запрет на ввоз противоречит правилам ВТО, вынудили премьер-министра Владимира Путина про-

Объёмы поставок овощей из ЕС в летние месяцы минимальны.

Ключевые поставщики – это Турция и Израиль

дет являться объективным подтверждением того, что ситуация взята под контроль.

Однако в самой Германии, признанной очагом распространения опасной кишечной инфекции, найти её возбудителя не могут: эксперты предполагают, что источником заболевания могут быть ростки сои и бобовых культур с ферм, расположенных в Саксонии. Проведены тесты, которые не дали точного ответа – соя виновата или нет, но обвинения с испанских огурцов сняты безоговорочно, хотя финансовых потерь испанских фермеров это не вернёт. По состоянию на 6 июня более 2,3 тыс. немцев уже пострадали от этой болезни, 20 больных скончались. Случаи заражения зарегистрированы в Италии и

комментировать ситуацию. В минувшую пятницу премьер заявил, что власти не будут рисковать здоровьем своих граждан в угоду чиновникам Европейского союза. Он также сказал, что Россия ждёт от Еврокомиссии разъяснений по поводу качества поставляемой из Европы овощной продукции. «В экономическом плане нам невыгодны ограничения импорта. Сейчас не осень, когда у нас своей продукции достаточно, сейчас только начало лета. Мы заинтересованы в поступлении этой продукции», – признал премьер.

Однако он пообещал дать поручение проверить законность действий Роспотребнадзора.

ЕЛЕНА ЮРЬЕВА

Справка «Гудка»

Первые сообщения о заболевших неизвестной кишечной инфекцией в Германии появились 23 мая. 25 мая немецкие власти объявили, что распространителем инфекции являются испанские огурцы, но уже 27 мая признали, что ошиблись. 30 мая был введён запрет на импорт овощей из стран ЕС в Россию, а 6 июня был назван новый источник опасности – ростки сои и других бобовых культур с фермы, расположенной под Гамбургом. Мнения разделились: согласно официальной процедуре, результаты тестов не дают 100-процентной гарантии, но немецкие эксперты уверены, что источник опасности обнаружен. Главная защита от инфекции до выяснения точного источника опасности – не есть овощи сырыми, считают врачи-эпидемиологи.

Культура

Очень недетское кино

МИНКУЛЬТ УБЕРЁТ С ЭКРАНОВ СЦЕНЫ ЖЕСТОКОСТИ

ВОЗРАСТНОЙ РЕЙТИНГ ФИЛЬМОВ И ОГРАНИЧЕНИЕ ЖЕСТОКИХ СЦЕН СТАНУТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ.

Министерство культуры подготовило проект постановления правительства, согласно которому фильмы без возрастных категорий не смогут получить прокатное удостоверение. Кроме того, Минкультуры хочет ввести и другие, еще более жёсткие ограничения на прокат картин. Так, публика не сможет увидеть фильмы, если в них присутствуют сцены, «содержащие призывы к осуществлению террористической деятельности или публично оправдывающие терроризм, другую экстремистскую деятельность, а также сцены, пропагандирующие культ насилия и жестокости».

Не пустят в прокат и картины, в которых обнаружится «информация о способах, методах разработки, изготовления и использования, местах приобретения наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, а также сцены, пропагандирующие какие-либо преимущества использования отдельных наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров».

В Минкульте пояснили, что это проект, который может



ФОТО: WWW.KINOWEBS.RU

СОГЛАСНО НОВЫМ ПРЕДЛОЖЕНИЯМ ФИЛЬМ «ЛЮБОВЬ-МОРКОВЬ» В ПРОКАТ НИКОГДА БЫ НЕ ПОПАЛ

быть изменён, но представители киноиндустрии настоятельно восприняли появление такого документа. «Мы, конечно, против пропаганды наркотиков, насилия и жестокости. Но граница между этими явлениями и подлинным искусством очень тонка, – рассказал «Гудку» вице-президент Гильдии продюсеров России продюсер фильма «Любовь-морковь» Александр Котелевский. – С такими жёсткими ограничениями не было бы ни Квентина Тарантино, ни Роберта Родригеса, ни Гая Ричи – режиссёров, которые являются лицом мирового кинематографа. В настоящем кино могут присутство-

вать и насилие, и наркотики в том объёме, в котором они есть в жизни», – уточнил продюсер.

Многие российские кинокомпании получают возрастные ограничения в Минкультуры уже сегодня, но на добровольной основе. «Картине «Любовь-морковь», например, присвоили категорию от 14 лет, так как герои фильма пьют водку», – пояснил Александр Котелевский.

Возрастная классификация кинокартин и телевизионных программ сегодня регулируется приказом Роскультуры от 2005 года и делится на пять категорий. Все возрастные категории могут смотреть фильмы, кото-

рые «не содержат материалов, наносящих вред или оскорбляющих чувства зрителей любого возраста, а также сцен насилия и жестокости, ненормативной лексики и оскорбляющих нравственность выражений. Дети до 12 лет смогут посмотреть кино только в сопровождении родителей, если в нём употребляются отдельные жаргонные слова без брани, а также «сцены насилия без демонстрации кровопролития, краткое изображение несчастного случая или катастрофы, отдельные кадры наготы, мягкая подача «сверхъестественных» тем или тем «ужасов». В фильме «от 14 лет» предполагаются «взрослые темы»: самоубийства, преступление, коррупция, семейные проблемы, наркотики и алкогольная зависимость, смерть и серьёзные болезни, расизм, религиозные вопросы.

Если же в картине большое количество сцен насилия и жестокости, а также показано употребление наркотиков, но «не в оправдывающем или сочувственном к данному явлению отношении», то это кино для детей «от 16 лет». В фильмах «от 18 лет» можно употреблять брань, показывать секс во всех подробностях, если это оправдано сюжетом. Классификации не подлежат фильмы со

сценами насилия в отношении детей, с чрезмерным насилием и жестокостью, поощряющие шовинизм, национализм, совершение преступлений, употребление наркотиков и изготовление оружия. Директор Московского международного кинофестиваля Кирилл Разлогов считает, что возрастной рейтинг фильмов действительно необходим. «Детей и подростков нужно ограждать от лишних эмоциональных травм, но другие же ограничения, предлагаемые Минкультом, могут привести к тому, что ни один новый фильм в нашей стране не выйдет в прокат. Формулировки документа слишком размыты, чиновники любую картину смогут перевести в ранг запрещённых. Я, например, легко могу доказать, что классика кино – фильм «Александр Невский» Сергея Эйзенштейна – националистический. И что, нам теперь его не смотреть?» По словам эксперта, Минкультуры фактически хочет ввести запрет на киноискусство. «Этого, конечно, не будет, но есть риск, что в системе проката фильмов появится намного больше бюрократических препон и коррумпции», – полагает Кирилл Разлогов.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Машина времени

Новости дня

1921 ГОД
Беззаботные пташки

На 1-м уч. сл. пути Сев. ж. д. имеется помещение для ремонтных рабочих 5-го околотка. Снаружи оно ничего особенного: дом как дом, но войдите вовнутрь, и вы попадёте в какой-то ад сатанинский. Живущая здесь молодёжь находится в плену у грязи, беспорядка, нехороших запахов, бестолковщины. Придя с работы, никто не подумает прибрать свой хлев или заняться чем-нибудь полезным.

Целая гурьба собирается юношей и девушек, и начинают обычное занятие, которое ни на что променять не хотят: они срываются с места, начинают пляску, танцы; слышится шуточка, руга-

тельства, грубый хохот. Молодёжь тут центр всей вакханалии, к ней пристают красноармейцы, китайцы, не遠деке работающие. Словом, собирается весёлая компания.

Только некоторые товарищи скажут: «Ишь как скачут, как ведьмы в ночь на Иванов день на вшивой горке, смотреть надоело». Но на эти слова молодёжь отвечает новыми бешеными скачками.

Стыдно, товарищи. В один день могли бы убрать своё помещение, вами превращённое в хлев. Вы вместе живёте, вы легко могли бы устраивать совместные чтения, беседы и т.п. полезные занятия.

6 ИЮНЯ

1926 ГОД
С пылу, с жару...

...пятак за пару. А вот по пятаку, по пятаку свежее, сдобные, с маком, с изюмом, с маслом! Налетай, забирай, а то не будет, – зазывают покупателей тётеньки в белых платочках с корзинками в руках.

Тётеньки стоят главным образом у вокзалов. В их корзинках булки с маком, с изюмом и...

1931 ГОД
Вагоны, занятые под жильё, – в эксплуатацию

Заместитель народного комиссара путей сообщения т. Квиринг подписал приказ об освобождении из-под жилья товарных и пассажирских вагонов. Занятые под жильё вагоны должны быть освобождены не позднее 1 сентября. Выселение производится на всех дорогах, кроме Туркисба.

1936 ГОД
Их специальность – ошибаться

Можно подумать, что станция Рязак Рязанско-Уральской подряд взяла – выдавать грузо-получателям не то, что им следует.

В ноябре прошлого года выгрузили для лавки ТПО № 21 вагон ржаной муки. Да вагон-то оказался тот, да не тот – чужой вагон. В январе вместо посуды

чайной получила лавка ерши для чистки посуды.

Ошиблись малость! – говорит станция. – Вы не обижайтесь. Бывает.

И выдала 16 марта опять вместо вагона ржаной муки чей-то вагон пшеничной. Их специальность – ошибаться.

10 ИЮНЯ

1951 ГОД
Новый способ штемпельки билетов

На билетно-бланковом складе Северной дороги на обороте части отправляемых на линию картонных билетов ставят штемпель: «пригородный». Эта работа занимает много времени. За смену один человек может проштемпеловать три – три с половиной тысячи штук.

Старший ревизор пассажирской службы Северной дороги т. Пономарёв предложил новый способ, при котором за смену

можно отштемпеловать до 20 тысяч билетов. По этому особому способу штемпельку производят два человека. Один из них на сотенной пачке билетов переводит нитку с торцевой стороны на боковую, не развязывая и не обрывая её. Этим он ослабляет связку и даёт возможность перекалывать билеты один за другим, как листы книги. Второй работник в это время ставит штемпель.

8 ИЮНЯ

Законодательство

Допились до налога

ЦЕНА ВЫПИТОЙ НА РАБОТЕ ВОДЫ МОЖЕТ ВЫЧИТАТЬСЯ ИЗ ЗАРПЛАТЫ

ТРАТЫ ОРГАНИЗАЦИИ НА ПИТЬЕВУЮ ВОДУ ПРИНЯТО РАССМАТРИВАТЬ КАК РАСХОДЫ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ НОРМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА, А НЕ КАК ПОДАРОК СОТРУДНИКАМ. НО В МИНФИНе НА ДНЯХ РАССУДИЛИ ИНАЧЕ.

«При приобретении организацией питьевой воды для сотрудников указанные лица могут получать доходы в натуральной форме, как это установлено ст. 211 Налогового кодекса, а организация, приобретающая питьевую воду, – выполнять функции налогового агента», – говорится в письме Минфина. Проще говоря, вода, выпитая сотрудниками, рассматривается не как средство утоления жажды, а как доход в виде полученного ими имущества. И организация должна посчитать, сколько воды употребляет каждый сотрудник, а в конце месяца из его зарплаты вычесть 13% стоимости выпитой воды и сообщить о полученном доходе в налоговые органы.

В разъяснении, конечно, говорится, что «при отсутствии возможности» определить, кто из сотрудников сколько выпил, дохода не возникает. Однако юристы отмечают, что такая «возможность» – очень субъективное понятие. И она может

привести к тому, что налоговый инспектор будет доказывать, что возможность учёта имела, скажем, поставить у кулера видеокамеру, а предприятие ею не воспользовалось и потому нарушило законодательство.

В самом Минфине «Гудку» пояснили, что их разъяснения не являются рекомендацией и новым правилом налогообложения для всех организаций. «Просто одна компания написала письмо с вопросом: можно ли облагать налогом питьевую воду? И мы констатировали, что это не противоречит Налоговому кодексу», – заявил чиновник.

Эксперты же не без иронии замечают, что при таком подходе организации должны ещё посчитать, сколько холода «потребил» каждый сотрудник из кондиционеров, сколько коврового вагона «протоптал». В такой ситуации работодатель может либо вообще перестать закупать воду для сотрудников, либо предложить им самим её оплачивать. Всё как в истории с бесплатным проездом железнодорожников в поездах: однажды в министерских кабинетах он был отнесён к доходу в натуральной форме и теперь все – и ныне обеспечивающие движение поездов люди, и ветераны – платят налог.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Теннис

Российский след в Париже

Победительницей Открытого чемпионата Франции в юниорской категории стала россиянка Ирина Хромачева, которая выступала в парном турнире вместе с украинкой Мариной Заневской. В финале Хромачева и Заневская победили ещё одну представительницу России Викторию Кан, игравшую в паре с голландкой Деми Шурс. Результат матча – 6:4, 7:5. Финал женского парного турнира «Ролан Гаррос» также прошёл с участием россиянки. В решающем матче Елена Веснина и её партнёрша Саня Мирза из Индии уступили чешкам Андреи Главачковой и Люси Градецкой – 4:6, 3:6. «Конечно, обидно проигрывать уже третий парный финал «Большого шлема», – призналась Веснина. – Но эту победу ещё нужно заслужить». Первой китайской теннисисткой, кому удалось выиграть турнир серии «Большого шлема» в одиночном разряде, стала На Ли. Её успех вряд ли вызвал у кого-то удивление.



ФОТО: ИТАН – ТАСС

Новая китайская звезда мирового тенниса На Ли в полуфинале одолела Марию Шарапову, а в финале – итальянку Скиявоне

На Ли уже на протяжении нескольких сезонов демонстрирует стабильную игру, и на её счету несколько побед в крупных турнирах Женской теннисной ассоциации (WTA). В этом году На Ли уже играла в финале турнира «Большого шлема» – Открытом чемпионате Австралии. Но если там китаянка уступила бельгийке Ким Клийстерс, то в Париже она смогла обыграть прошлогоднюю победительницу турнира «Ролан Гаррос» итальянку Скиявоне – 6:4, 7:6. Мужской турнир выиграл испанец Рафаэль Надаль, взявший верх над швейцарцем Роджером Федерером, – 7:5, 7:6 (7:3), 5:7, 6:1. Победителем «Ролан Гаррос» Рафаэль стал уже в шестой раз в своей карьере.

Роман Вишнёв

Победа

Первые на песке

Столичный «Локомотив» одержал победу в первом матче за Суперкубок России по пляжному футболу. В игре, прошедшей на стадионе пляжных видов спорта «Янтарь» в Строгине, железнодорожники были на голову сильнее самарских «Крыльев Советов». Как известно, «Локо» получил право поспорить за Суперкубок в качестве чемпиона России, а «Крылья» – как обладатель Кубка страны. Ожидалось, что первая встреча пройдёт не в самом высоком темпе – специалисты полагали, что во избежание ошибок соперники будут предельно осторожны. Однако команды с первых минут взвинтили скорости. Москвичи быстро захватили инициативу и в итоге отличились восемь раз – Егор Шайков стал автором хет-трика, по одному разу забил Алексей Макаров, Антон Шкарин, Дмитрий Шишин, Илья Леонов и Юрий Крашенинников. В свою очередь, «Крылья» поразили ворота лишь трижды – 8:3. Ответная встреча состоится в Самаре 21 июня.

Андрей Мельников

Цифры и факты

15 млн

фунтов стерлингов заплатил российский банкир Владимир Антонов за футбольный клуб «Портсмут», выступающий в первом дивизионе чемпионата Англии. Глава Convers Group заявил британским СМИ, что он давно симпатизирует «Портсмуту» и намерен вернуть его в премьер-лигу, для чего разработал и представил тренерскому штабу команды свой бизнес-план. Антонов подчёркивает, что приобретение футбольного клуба для него – это только бизнес. «Портсмут» основан в 1898 году. Клуб дважды побеждал в чемпионатах Англии, дважды завоёвывал Кубок и один раз – Суперкубок страны. В последнем сезоне занял последнее место в премьер-лиге, став первым клубом-банкротом в её истории.

Подготовил Владимир Суетин

Регби

Возвращение

В первом сезоне железнодорожники амбициозных задач перед собой не ставит



ФОТО: СЕРГЕЙ РЕГИН

Главный тренер регбийного клуба «Локомотив» Евгений Клебанов надеется адаптировать команду к новым для неё условиям регби-15

«новой-старой» игре, где наш клуб, между прочим, в 1983 году стал чемпионом СССР. Добрые напутственные слова мне передал и главный тренер сборной Австралии по регби-13 Тим Шинс, консультировавший «Локомотив» во время своих визитов в Россию. – Как вы оцениваете результат первого матча «Локо» в премьер-лиге? – Счёт по игре: «Агроуниверситет», имеющий мощную республиканскую поддержку, длинную скамейку игроков, включая легионеров из Украины и Молдавии, переиграл нас по всем статьям. Но того и

игроки сносят, считай, всё на своём пути. – Кроме «Локо» и «Агроуниверситета» какие ещё клубы участвуют в чемпионате? – «ВВС-Подмосковье», питерская «Невская Застава», «Радуга» из Таганрога, нижегородский «Варяг» и ещё одна казанская команда – «Динамо-Энергия». Чемпионат пройдёт в два круга с разъездами (всего 12 туров) и завершится в октябре. – Завоюет ли «Локо» медали в дебютном после долгого перерыва сезоне «Локо» по силам? – Нет. Наша задача в нём достаточно скромная, адаптационная: надо вспомнить «классику», осно-

Регби-15 – более силовой, агрессивный вид. В нём игроки сносят, считай, всё на своём пути

следовало ожидать. Ведь перед этим матчем «Локо» последний раз играл в регби-15 в далёком 1991 году. – Между регби-13 и регби-15 есть принципиальные различия? – Конечно. И в правилах, тактике, психологии игры. В регби-13, к примеру, разрешается удерживать мяч на земле, особым шиком считаются «высокие» захваты соперника выше плеч, а в «классике» делать это категорически запрещено. Если же говорить о различиях в целом, не вдаваясь в технические нюансы розыгрышей всевозможных «раков», «молов» и «коридоров» (фирменные элементы «классики»), то регби-15 – более силовой, агрессивный вид. В нём

вательно окрепнуть. И только после этого возвращаться в Суперлигу-15, где нас, признаться, уже подзабыли. – А какова ваша цель в чемпионате страны по регби-7? – Задача минимум – повторить прошлогодний результат – завоевать «бронзу». Максимум – добыть медали более высокого достоинства. Почему нет? Замечу, что олимпийская дисциплина такую амбициозную команду, как «Локомотив», заставляет играть на пределе сил. Да и вкус к «семиёрке» во всяком случае мы уже почувствовали... – Какова формула чемпионата в Суперлиге-7? – Он стартует в конце июня двумя региональными турнирами. В них, уверен, никаких проблем у «Локо» не будет.

После чего состоятся три финальных тура: в Красноярске (август), в Москве (сентябрь) и в Краснодаре (ноябрь). Сильнейшая команда регбийного марфана определится по общей сумме набранных очков во всех финальных турах.

– В команде есть универсальные регбисты, которых болельщики увидят в обоих чемпионатах? – Да, это Николай Загоскин, Роман Овчинников, Олег Логунов, Михаил Нисифоров и Олег Смирнов. Все эти парни прошли школу международных матчей, любят жёсткую борьбу, умеют брать инициативу на себя. – Слышал, что в межсезонье «Локо» подписал договор о взаимной поддержке с регбийским клубом «Марьино». Это соглашение выполняется? – Игроки «Марьино» на правах аренды помогут «Локомотиву» в основном в регби-15. По этой причине на регбийках «Локо» наряду с его символикой будет присутствовать и эмблема «Марьино». А также название нашего нового спонсора: ОАО «Первая грузовая компания» – дочерней структуры ОАО «РЖД».

– В регби-13 «Локо» имел репутацию лучшей команды Восточной и Центральной Европы, а когда состоится его международный дебют в регби-7? – В июле в Москве пройдёт розыгрыш Кубка европейских чемпионов. Страна-хозяйка в случае отказа одного из участников имеет право заявить на турнир ещё один клуб. В этой связи Союз регбистов России уже поставил «Локомотив» в список ожидания.

Беседовал Владимир Суетин

Баскетбол

Шлагбаум закрыт

«Локомотив-Кубань» в полуфинальной серии уступил столичному ЦСКА

Железнодорожники проиграли армейцам все три матча и выбыли из борьбы за чемпионский титул. Теперь краснодарцев ждут матчи за «бронзу».

Было очевидно, что в играх с ЦСКА краснодарцам придётся непросто, даже несмотря на то, что в нынешнем сезоне москвичи выглядят не так солидно, как в предыдущие годы. Но вряд ли кто мог подумать, что «Локомотив-Кубань» уступит в трёх матчах подряд, так и не сумев «зацепить» у армейцев хотя бы одну игру. Но всё произошло именно так...

В гостевых играх «Локо» хотя и немного, но дважды уступил ЦСКА – 71:77 и 75:82. Однако на домашнем паркете железнодорожники рассчитывали сравнять счёт в серии. Увы, этим надеждам не суждено было сбыться, и крест на них поставила первая же игра в Краснодаре. А ведь начало встречи говорило о том, что «Локо» готов одолеть грозного соперника. В первой четверти железнодорожники повели в несколько очков, во второй – увеличили преимущество. В начале третьей десятиминутки разница в счёте составила 19 очков, и, казалось, судьба матча предрешена. Видимо, так же подумали и баскетболисты «Локо», забыв, что перед ними самый титулованный клуб России. К концу четверти армейцы сумели сократить отставание до одного очка, а в начале заключительной десятиминутки вышли вперёд и до окончания встречи лидерства уже не упустили. «В первой половине матча всё шло по нашему сценарию, но потом...» – сокрушались после игры форвард «Локомотива-Кубани» Максим Шелекетто. – Я даже не могу объяснить, что с нами случилось».

Главный тренер «Локо» Кястутис Кемзура взял вину за этот проигрыш на себя. «Когда команда терпит поражение, то, как известно, проигрывает тренер», – сказал Кемзура. – Да, в начале матча мы хорошо играли – быстро и агрессивно. Но всё перевернулось, когда ЦСКА начал жёстко действовать в защите, прессинговать. Армейцы смогли внести перелом в ход встречи. ЦСКА выиграл серию 3:0 и доказал, что сильнее».

Роман Вишнёв

Лёгкая атлетика

Путёвка в Европу

В подмосковном Ерине завершились соревнования на Кубок

Представительница ЦСК «Локомотив» Екатерина Мартынова заняла первое место в беге на 1500 м и вошла в сборную России для участия в командном чемпионате Европы.

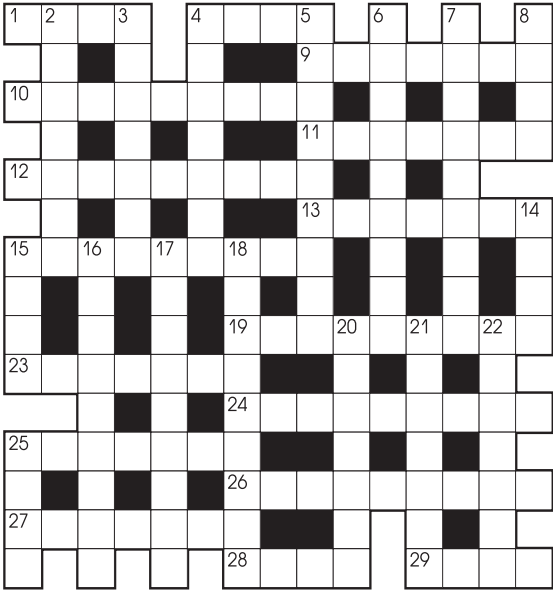
Накануне Кубка России Мартынова призналась, что сильно волнуется. Дело в том, что перерыв между зимним сезоном, когда Екатерина стала бронзовым призёром чемпионата Европы в закрытых помещениях, и летним получился у неё коротким. Вот спортсменка и переживала относительно своей физической формы. Однако, как оказалось, всё у Кати в порядке. Да, время она показала не самое быстрое – 4 минуты 15,14 секунды. Но во время забега был сильный ветер, а бежать в таких условиях некомфортно.

– К своему результату отнеслась спокойно, – призналась Мартынова. – На дистанции шла тактическая борьба, и всё решилось на последних метрах. Я отобралась на командный чемпионат Европы, а это главное.

На следующий день Мартынова одержала победу и на дистанции 800 м. Также выступающая за «Локомотив» Елена Задорожная, финишировавшая на полуторке четвёртой, проявила себе во всей красе на дистанции 5000 м, где она одержала уверенную победу. Ещё одна представительница клуба Юлия Кацура после четвёртого места на двухсотметровке стала первой в эстафете 4x100 м в составе команды Московской области.

Среди лучших результатов стоит отметить победу в метании молота Алексея Загорного, который показал высшее достижение сезона в мире – 81,73 м, а также отличное выступление в метании копья многолетнего лидера сборной России Сергея Макарова.

Виктор Романов



Ответы на кроссворд за 6 июня

- Аквадук.
- Коромысло.
- Обояние.
- Евро.
- Око.
- Отступ.
- Параджда.
- Анонс.
- Спринцовка.
- Атом.
- Малёк.
- Копир.
- Раритет.
- Трёт.
- Пастернак.
- Кошмар.
- Рог.
- Гирлянда.
- Анархист.
- Тормоз.
- Записка.
- Авокадо.
- Овчарка.
- Аппендикс.
- Стручок.
- Квартира.