

2. | ЗАДАЧА

План погрузки на июнь – 3450 тонн в среднем в сутки, и грузовая база, чтобы его выполнить, есть

3. | МОДЕРНИЗАЦИЯ

Уникальная гонка между электричкой и автомобилем прошла на Калининградской дороге

4. | СТРОИТЕЛЬСТВО

Проекты перехода через реку Лену вызывают споры, которые должны прекратиться как можно скорее

6. | Колдоговор

Кто на Забайкальской первым получит компенсируемый социальный пакет

7 июня 2011 года

[www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)

вторник

[www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)

№ 96 (24816)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152695
экземпляров

| 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 расташат 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 компаний 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 ограничений 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 строку «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 компаний 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%.



2ЭС5 начнётся только с 2013 года?

– К этой дате будет завершена разработка локомотива, проведён цикл испытаний и получен сертификат уполномоченного государственного органа – Регистр 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 элекротовозов, которые используются на железных дорогах страны сегодня.

При проектировании электровоза закладывались технические решения, в результате которых межремонтные пребеги увеличены многократно.

Артём Леденёв,
директор
департамента
ЗАО «Трансмаш-
холдинг»

«Российские же-
лезные до-
роги» и Трансмашхолдинг
заключили контракт на
поставку с 2013 по 2020
год 200 инновационных
магистральных грузовых
электровозов переменного
тока 2ЭС5.

– Артём Игоревич, почему
поставка электровозов

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 тележки.

Беседовала
Марьяна Балашкина

Техника без границ

РЖД ПРЕДЛАГАЮТ СДЕЛАТЬ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НАДНАЦИОНАЛЬНЫМИ

ПРОЕКТ



Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович предложил государствам – членам «Пространства 1520» принять у себя Правила эксплуатации железных дорог, разработанные в России. Однако эксперты считают, что для этого их придётся серьёзно адаптировать к национальным условиям.

Сейчас как российские железнодорожники, так и их коллеги работают, по сути, ещё по советским Правилам технической эксплуатации (ПТЭ). Последний раз в России они корректировались в 2000 году, но с тех пор в отрасли произошли существенные изменения, в частности были разделены функции государственного регулирования и хозяйственного управления.

«Мы полагаем, что Правила технической эксплуатации – это базовый документ и он должен быть единственным на всём «Пространстве 1520», – заявил на заседании Межгосударственного технического комитета по стандартизации старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. – Мы готовы направить свой документ во все государства для ознакомления. Техническая эксплуатация

РЖД предлагают коллегам по «Пространству 1520» не обращать внимание на политику

ци – 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 Министерством, 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 Амангиз 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 выывает 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 колёсой 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 – НЕДОБРОСОСВЕТНЫХ 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 подпись 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

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-

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

принимать все негативные вызовы, направленные в сторону НПФ

принимать все негативные вызовы, направленные в сторону НПФ – основных объектов накопительной пенсионной системы.

Рост объёмов привлечения, активизация фондов на открытом рынке и нарастающая конкуренция на рынке обяза-

тельный пенсионного страхования привели к появлению недобросовестных агентов, заключающих неправомерные договоры о переводе на копительной 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

Блиц

Серийный «асинхронник»

ОАО «РЖД» ПОКУПАЕТ 200 ЭЛЕКТРОВОЗОВ 2ЭС5



ФОТО: ТАСС

2ЭС5 начнётся только с 2013 года?

– К этой дате будет завершена разработка локомотива, проведён цикл испытаний и получен сертификат уполномоченного государственного органа – Регистр 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 элекротовозов, которые используются на железных дорогах страны сегодня.

При проектировании электровоза закладывались технические решения, в результате которых межремонтные пребеги увеличены многократно.

Артём Игоревич, почему поставка электровозов

«Российские же-
лезные до-
роги» и Трансмашхолдинг

заключили контракт на поставку с 2013 по 2020 год 200 инновационных магистральных грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5.

– Артём Игоревич, почему поставка электровозов

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

7 июня 2011 года

ВТОРНИК

№ 96 (24816)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 простоя поездов на дороге минимизировали. Тем не менее в итоге встали 12 поездов. Значительная часть электричек прошла больше часа.

Деньги в безопасность

В этом году на модернизацию переездов Свердловской дороги потратят почти 35 млн руб. В частности, будет капитально отремонтировано 12 переездов, 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 Московской дороги.

Во время поездки пассажиры поезда встречаются 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 метеоритов (+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 Икшикеле – Яунонгра (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



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

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 подаётся своевременно под погрузку, что составляет 46,3% от всех причин. Так, 120 тыс. собственных вагонов не были подведены своевременно под погрузку.

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 полностью 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

ПАРК

Покупка вместо ремонта

УКРАИНА ИНВЕСТИРУЕТ БОЛЕЕ \$1,5 МЛРД В ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ТЯГИ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («Укрзализныця», УЗ) планирует до 2016 года купить 275 локомотивов.

В течение 2011–2015 годов из инвентарного парка администрации будут выведены 195 электровозов и 340 тепловозов. По словам заместителя начальника Главного управления локомотивного хозяйства Игоря Батюшина, в настоящее время средний износ парка тепловозов УЗ составляет 97%, электровозов – 90%. Большую часть парка составляют локомотивы, спроектированные и изготовленные в 50–60-х годах прошлого века. В 2010 году было проведено более 3 тыс. внеплановых ремонтов, из них на тепловозах – более 1 тыс. случаев, на электровозах – более 2 тыс. случаев.

«Вместо приобретения нового подвижного состава «Укрзализныця» вынуждена проводить капитальные ремонты с продлением установленного завода-производителями нормативного срока службы с обязательным определением остаточного ресурса несущих конструкций локомотивов. В частности, в 2011 году предполагается оздоровить капиталь-

ным ремонтом и модернизацией в условиях заводов 110 электровозов и 53 тепловоза на общую сумму около 900 млн грн (\$112,7 млн. – Ред.), а также текущими ремонтами почти 8 тыс. электровозов, 2,5 тыс. тепловозов на общую сумму свыше 1,2 млрд грн (\$150,3 млн. – Ред.»), – сказал господин Батюшин.

Напомним, что согласно программе обновления подвижного состава в период 2008–2010 годов необходимо было приобрести 146 электровозов и 26 тепловозов. Однако за эти три года было приобретено всего 45 электровозов (в 2008 году – 34 электровоза, в 2009 году – 4, в 2010 году – 7) и 4 тепловоза (в 2008 году).

В течение 2011–2015 годов «Укрзализныця» намерена приобрести 250 электровозов и 25 тепловозов на общую сумму более 12 млрд грн (\$1,5 млрд.). Непосредственно в 2011 году планируется купить 4 грузовых электровоза постоянного тока для Донецкой и Приднепровской железных дорог, 2 грузовых электровоза переменного тока для Одесской, 1 маневровый тепловоз для Львовской дороги на общую сумму 135,354 млн грн (\$16,9 млн.). Инвестиции в обновление парка тяги адми-

нистрация будет вкладывать собственные и привлечённые частные.

По словам генерального директора УЗ Владимира Козака, банки готовы предоставить администрации средства на обновление парка, но лишь в случае акционирования железных дорог Украины.

«Нам нужно спешить, тем более что мировые инвестиционные институты ожидают от нас такого решения для того, чтобы мы могли привлечь необходимые инвестиции, прежде всего на обновление основных фондов, в том числе локомотивов для комфортной и своевременной перевозки пассажиров», – отметил он.

По мнению руководителя аналитической группы консорциума Management Consulting Group Дмитрия Подтуркина, одним из реальных финансовых инструментов, позволяющих «Укрзализныце» реализовывать программу по обновлению парка локомотивов, является лизинг. «Лизинг как инструмент у нас до сих пор был слабо развит. Локомотивная программа может пойти именно не под кредитные схемы, а под схемы лизинга», – считает он.

РИНА МОРИЦ

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 ОГРАДЛЕНИЯМИ.

Такое предложение прозвучало в Воронеже на сетевом совещании по вопросам взаимодействия ОАО «РЖД» с властями в связи с этим одним из ключевых решений сетевого совещания в Воронеже стало намерение поддержать Министерство юстиции в отношении изменения нормативно-правовой базы.

«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 Лихоедов.

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

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 Лещинин. – Поэтому гораздо целесообразнее поддержать Министерство юстиции, которое предлагает вносить изменения не в один закон, а во все нормативно-правовые документы, касающиеся транспорта. Единый пакет изменений исключит неизбежные разнотечения в законах, а значит, сконцентрирует несколько лет, которые уйдут на устранение таких разнотечений. Это крайне важно».

СЕРГЕЙ МИХАЕЛЯ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

Объявление

Приглашение для участия в тендере

Уважаемые господа!
Настоящим приглашают Вас принять участие в открытом, двухэтапном, с проведением торгов тендере: «Капитальный ремонт тепловоза ТЭМ2 № 5277 в объеме 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: Milasha.Pukhova@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 тендера документации может быть получен всеми заинтересованными лицами (претендентами) в рабочие дни с 9 часов 00 минут до 18 часов 00 минут по адресам: ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, к. 4; тел. (495) 980-33-00 доб. 21-91, e-mail: Milasha.Pukhova@lukoil.com.

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

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

Услуги

ПТЭ

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

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 по-грузки.

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-Байского 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 Подсинки 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 вернули 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,
соб. корр. «Гудка»
КРАСНОЯРСК

ПРИГОРОД**За явным преимуществом**

«ГОЛУБАЯ СТРЕЛА» ПРИШЛА БЫСТРЕЕ



В минувшее 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 начальники 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 «оператором» 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 «Голубой стреле» 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», – уверяет 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 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 Ларинов.

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

ВЕРА БАШКАНОВА,
соб. корр. «Гудка»
Калининград
ФОТО АВТОРА

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 составляет 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 аукционы всё-таки состоятся, 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 компаний 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

ПРОЕКТ**Мечта притягивает**

Путь от Челябинска до Екатеринбурга хотят сократить до получаса

Между двумя уральскими городами-миллионниками могут пустить поезд на магнитной подушке. Остается 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 выше 500 км/ч. «Надо, чтобы в пути между городами пассажир успел только выпить чашку кофе», – считает депутат.

Свою идею Константина Захарова обясняет 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 шоссейной 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 невостребованности. Сейчас поезд идет из одного города в другой 5–6 часов.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

СЕРВИС**Фирменные предложения**

ПАССАЖИРОВ ЖДЁТ МНОГО НОВШЕСТВ

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

Ранее эта услуга предоставлялась только пассажирам «Сапсанов». 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 Федоровской 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 поезде 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.

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

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

Без новшеств не остались и пассажиры «Сапсанов». Начиная со второй половины июня в поезде можно будет приобрести билеты на водные экскурсии по каналам Санкт-Петербурга. Одновременно в вагонах-бистро «Сапсан» начнутся недели итальянской и японской кухни. Яна Позолотчикова, соб. 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 суходутного 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 немыслима: каждый год на несколько месяцев – во время весеннего паводка и осенного ледостава на Лене – прерывается наземное транспортное сообщение с Якутском и половиной территории республики. Строительство железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск для того и затевалось, чтобы обеспечить Якутии круглогодичную связь с сеть 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 Бестях 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 Беркакит – Томмот – Якутск с сооружением совместного 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



6 км, а теперь уже говорят, что надо рыть до Якутского речного порта. Но если учсть 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 вечномерзлых грунтов нет не только в России, но и в мире. Поэтому «потребуются принципиально новые конструктивные и технологические решения по проходке тоннеля и устройству обделки. В противном случае в растягнутых 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 обзыва 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 (автомобили 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 совместного автомобильно-железнодорожного моста в Табагинском створе.

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

Анна Борейко

«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 рамках логики. «Ста экономия в итоге обойдётся дороже», – говорит президент Якутии Егор Борисов.

ОАО «РЖД» тоже высказалось однозначно: «Загрузка железнодорожной линии Беркакит – Томмот при отсутствии совместного

Долотоплавильный 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, обесцветят дополнительный прирост грузовой базы в размере 8–10 млн тонн. В связи со значительными объёмами перевозок в указанном регионе обеспечить завод строительных материалов и оборудования, а также вывоз сырья с использованием лишь автомобильного транспорта будет крайне проблематично. Поэтому необходимо поддерживать вариант строительства совместного автомобильно-железнодорожного мостового перехода через реку Лену в районе Якутска, как это предусмотрено в утверждённой проектом ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».

Первый проект моста был выполнен ещё в 1989 году институтом «Ленгипротрансмост». 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

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-

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 двухярусный, а его стоимость

нологий 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 скономило 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

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 ПРИМЕНЕНИЕМ К ОПАСНЫМ ГРУЗАМ.

В результате были выписаны 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 примыкающих 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 – Взрывпром» отметили, что уже десять лет работают со взрывчатыми материалами. «С точки зрения закона о промышленной безопасности и других законодательных нормативов на-

**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 направлена 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 – Взрывпром».

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

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

В компании с данным решением не согласны, протест направлена 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 – Взрывпром».

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, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИЕСЯ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ПОВЫШЕННЫХ ТЕМПЕРАТУРЫ 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

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

По словам профессора, такой защитный кожух может выдержать 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 позволят 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

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

По словам профессора, такой защитный кожух может выдержать 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 позволят 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 Отчества сладок и опасен

С курением боролись железнодорожники, авиаторы и милиция

Александр
Востриков,
начальник
милиции
общественной
безопасности
Управления
на транспорте
по Центральному
Федеральному
округу



ФОТО: АРИНА ВОЛОСИК

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

Акцией «Меняю 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 расфасованы по мешкам и отправлены 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



ФОТО: ЮЛИЯ ГУСЕВА

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 возрастающей популярностью акции было принято решение в этом году не ограничиваться только Москвой, а провести мероприятие в 16 городах Центрального федерального округа.

Мы рассчитываем, что проведение таких акций способствует снижению числа административных нарушений, например связанных с курением в электричках, ведь многие забывают, что дымить в тамбуре и в вагоне запрещено законом, не говоря уже о том, что курильщики наносят вред здоровью окружающих, особенно на вокзалах и в поездах, где большая концентрация людей.

Уверен, что проведённая акция дала ожидаемый эффект и заставила граждан в очередной раз задуматься о вреде курения. Сейчас борьба с этой вредной привычкой ведётся во всём мире, ведь именно курение является причиной тяжёлых заболеваний, нередко приводящих к летальному исходу. Крайне негативное влияние оно оказывает на детский организм, а, к сожалению, число курящих подростков пока не снижается. И если наше мероприятие помогло бросить курить хотя бы десяти подросткам и взрослым, то это уже можно считать успехом.

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. Акцию с аналогичными целями провёл и столичный аэропорт Шереметьево. Целью месяца, 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

Маленьkim пассажирам положено горячее питание

Юрий Каськов,
главный
государственный
санитарный врач
по железнодорожному
транспорту



ФОТО: АРИНА ВОЛОСИК

– 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 железнодорожных 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.



ФОТО: ВЛАДИМИР ШИЛОВ

В поездах дети должны иметь полноценное горячее питание

Наиболее часто встречающиеся 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-

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 медработниками 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 организаторами поездки медицинского сопровождения и соблюдения нормативов по числу сопровождающих на каждую группу.

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

Сервис

Качество без исключений

Международный поезд всем пришёлся по душе

За каждый рейс поезд сообщением Москва – Ницца собирает от 10 до 20 благодарностей от пассажиров.



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, не мыслю и дня без неё, но, увы, ряд проблем приносит немало горечаний. 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 зарплате 12 тыс. руб., из которой после всех вычетов на руки остаётся 9 тыс. Как их растигнуть на целый месяц, особенно если у тебя дети? Из этой суммы после оплаты газа, света, коммунальных услуг, детского сада оста-

ются 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 наложенным контрактами 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 кладовщикам, 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 упразднят и должность секретаря – можно ведь взять нештатного, по договору, и платить ему ещё меньше...

По понятным причинам не называю своё предприятие, но очень прошу: обратите на нас, секретарей, внимание – нельзя нам голодать, сидеть со злой и кислой физиономией. Получающий должностную 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 заделом 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 путёвская 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 ощущают 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 повысить свои знания, квалификацию. То есть важно настроить весь коллектив на качественную работу. Тут новая система мне в помощь.

Сами машинисты и помощники, похоже, пока не ощущают 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 повысить 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, монтёры особой прибавки к зарплате не почувствовали, ведь они привыкли ориентироваться на итоговую цифру в расчёте. 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 ЗБЖД:

– В нашей дистанции с марта действует трёхуровневая система оплаты труда. Пока механизм всех начислений мне не понятен. Да я и не винил 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 начисляться 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, наказывается весь коллектив. Например, у нас один машинист отправился раньше времени с платформы, пригородная компания выставила штраф, который выплачивает депо. И таких штрафов набирается на полмиллиона рублей за квартал. С точки зрения такого гигантского депо, как наше, это 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, публикуются на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции

6. | ПИСЬМА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

7 июня 2011 года

ВТОРНИК

№ 96 (24816)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

БЛАГОДАРНОСТЬ

Красиво работают



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 садились, нас встретил начальник поезда Сергей Марков 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 Марков, 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,

ВАРТАН БУЛГУРЯН
село Чалтыры, Ростовская обл.

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Всем миром



– 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-сортиментные 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 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 Вощев,
начальник Дирекции
по обслуживанию пассажиров
в пригородном сообщении ЮВЖД

ФОТО: ЕЛЕНА ВОДОПИЦКАЯ

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

По справедливости

ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ
НАЗНАЧИЛИ И ОДОБРИЛИ В КОЛЛЕКТИВЕ

В обширной редакционной почте в последнее время появилось немало обращений на тему выплаты вознаграждения за обеспечение безопасности движения поездов. Помимо вопросов о том, кому и как выплачивается эта премия, многие читатели сетуют на несправедливое, по их мнению, распределение данного вознаграждения, а то и полное лишение по непонятным для них причинам.

Так, позвонивший на «телефон доверия» «Гудок» помощник машиниста локомотивного эксплуатационного депо Карабук пожаловался, что у них в коллективе многим непонятно, каким образом зарабатывается так называемая безаварийная доплата.

«В прошлом году меня трижды лишили премии, я этого не скрываю, – рассказал звонивший. – Но ни один из этих случаев, на мой взгляд, не подходит под категорию, по которой меня должны были лишить вознаграждения за безаварийную работу в конце года. Машинист-инструктор внёс фамилии моего машиниста и мою в список по начислению. Честно говоря, приятно было услышать, что я наконец-то удостоен. Но, когда получил квиток по зарплате, оказалось, что и на сей раз ничего не получу. А машинисту начислили, хотя у нас с ним были одинаковые взыскания и премии нас лишили один к одному. Я ничего не имею против него – он прекрасный специалист, но как-то несправедливо получается. Когда задал вопрос нашему инженеру по организации и нормированию труда, получил ответ, который меня просто возмутил, цитирую: «В бригаде должен получать кто-то один. И почти всегда приоритет отдается машинисту». А помощники не люди, что ли? Кстати, меня возмущает и принцип нашего начальника, который говорит, что если машинист-инструктор в контролльно-инспекторской поездке никого не лишил премиальной оплаты, значит, он недоработал. Почему таким тихим способом и кто решает, кому предназначены заработанные нами деньги? Ведь кто-то же в итоге проверил списки последним, вычеркнул многих людей, которым даже не пытались объяснить, по какой причине это было сделано».

Первая реакция на такие обвинения – возмущение по поводу несправедливого отношения руководства к своим работникам. Но ответ, который пришёл на наш запрос с Западно-Сибирской железной дороги, многое расставил по своим местам.

Как сообщил начальник Дирекции тяги ЗСЖД Сергей Ахмадеев, по данному обращению в «Гудок» в локомотивном депо Карабук была проведена серёзная проверка, «в результате которой нарушений распоряжения ОАО «РЖД» «Об утверждении Положения о вознаграждении работ-



Учёба – ещё один плюс для получения безаварийной доплаты

ников ведущих должностей и профессий железнодорожных 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 Регера».

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

получение вознаграждения проходил на рабочих собраниях колонн, протоколы которых были представлены машинистами-инструкторами, – 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 норм

Таким образом, по итогам года вознаграждение, составившее не менее половины 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, 049-6-31-31, 050-4-47-29», – говорится в ответе с магистралью. Остается 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 отдается 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 Карабук 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 непонятным в данной истории.

Людмила Алёшина

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Меню удержит в компании

В «КАФЕТЕРИЙ» ПУСКАЮТ ПОКА ТОЛЬКО САМЫХ ДЕФИЦИТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ



ФОТО: СЕРГЕЙ ГРИГОРЬЕВ

– 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. Представляется 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 представления КСП на Забайкальской дороге определила значимые группы персонала для его получения в 2011 году. Это, например, монтёры и бригадиры путей, дорожные мастера Ерофея Павловича 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 Тулунца 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 пройдём, то о качестве осмотра можно говорить! Нижнеудинск поближе, но и это для нас проблематично. Город, конечно, нас с удовольствием возьмёт, но там постоянные очереди, в стационары не попасть. А каково будет пенсионерам, которые всю жизнь отработали на транспорте, посёлком-то у нас железнодорожный! Пропустили через газету ответить на вопрос, сохранится ли поликлиники в Тулуне, потому что она нам жизненно необходима.

Валерий Савельев
(Фамилия изменена)

Тулун, Иркутская обл.

– Для повышения качества медицинского обслуживания



ФОТО: ПАВЕЛ ГРИГОРЬЕВ

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 подразделения с врачебно-экспертной комиссией.

Сергей Краевой,
начальник департамента здравоохранения ОАО «РЖД»

ТЕННИС

Российский след в Париже

Победительницей Открытого чемпионата Франции 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 Сания Мирза из Индии уступили чешкам Андреи Главачковой и Люси Графецкой – 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.



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

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 белоруске Ким Клейстерс, то в Париже она смогла обыграть прошлогоднюю победительницу турнира «Ролан Гаррос» итальянку Скьявоне – 6:4, 7:6.

Мужской турнир выиграл испанец Рафаэль Надаль, взавший 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 ВИШНЕЙ

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 «Нитар» в Строгине, железнодорожники были на голову сильнее самарских «Крыльев Советов». Как известно, «Локо» получил право пропортировать за Суперкубок в качестве чемпиона России, а «Крылья» – как обладатель Кубка страны. Ождалось, 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 скорость. Москвичи быстро захватили инициативу и в итоге отличились восемь раз – Егор Шайков стал автором хет-трика, по одному разу забили 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

функций 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

Главный редактор: Александр Репин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беликов, Анна Загор
Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александра Рубцова (актуальной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанахетова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Составил главный редактор: Валентин Заплевалов | Начальный редактор: Анатолий Ходоровский
Номер вёрстки: Павел Беликов

РЕГБИ

Возвращение

В первом сезоне железнодорожники амбициозных задач перед собой не ставят



Фото: Сергей Родин

Спустя 20 лет самый титулованный клуб Российской Регбилиг (регби-13) московский «Локомотив» возвращается в классический регби-15 (Регбионион).

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 белоруске Ким Клейстерс, то в Париже она смогла обыграть прошлогоднюю победительницу турнира «Ролан Гаррос» итальянку Скьявоне – 6:4, 7:6.

В первом туре чемпионата России «Локо» уступил казанскому «АгроДжинситету» – 14:27.

О причинах перемены курса, старте в Регбионион и о планах на сезон, где параллельно команде предстоит выступать в чемпионате Суперлиги по регби-13, корреспонденту «Гудка» рассказал главный тренер «Локомотива» Евгений Клебанов.

– Признаюсь, что расставание с регби-13 было грустным как для тренерского штаба, так и для игроков. «Локо» с его 13 титулами чемпионов страны являлся не только лидером нашей Регбилиг, базовой командой сборной, но и благодаря регулярному участию в розыгрышах кубка Челлендж был известен и в Европе, и в мире. Но руководство Минспорта считало, что культивировать все три разновидности регби – непозволительная роскошь. Особенно после того, как мини-регби вошёл в программу летних Олимпиад.

– Означает ли это, что в России на регби-13 поставили крест?

– На профессиональном уровне – да. Регби-13 теперь будут развивать только альтернативные, любительские лиги.

– В Международной федерации Регбилиг об этом известно?

– Известно. Её президент Колин Лав, генеральный менеджер Тас Батиери отнеслись к ситуации с пониманием. И пожелали «Локомотиву» успехов в его

«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: «АгроДжинситет», 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 «АгроДжинситета» какие ещё клубы участвуют в чемпионате?

– «BBC-Подмосковье», питерская «Невская Застава», «Радуга» из Таганрога, никоногородский «Варяг» и ещё одна казанская команда – «Динамо-Энергия». Чемпионат пройдёт в два круга с разъездами (всего 12 туров) и завершится в октябре.

– Завоевывать медали в дебютном сезоне долгого перерыва сезона «Локо» по силам?

– Нет. Наша задача в нём достаточно скромная, адаптационная: надо вспомнить «классику», осно-

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

– В команде есть универсальные регбисты, которых болельщики видят 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.

– Слышишь, что в межсезонье «Локо» подписал договор о взаимной поддержке с регбийским клубом «Марыно». Это соглашение выполняется?

– Игроки «Марыно» на правах аренды помогут «Локомотиву» в основном в регби-15. По этой причине на регбийках «Локо» наряду с его символикой будет присутствовать и эмблема «Марыно». А также название нашего нового спонсора: ОАО «Первая грузовая компания» – dochерней структуры ОАО «РЖД».

– В регби-13 «Локо» имел репутацию лучшей команды Восточной и Центральной Европы, когда состоялся 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

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 розыгрыша, то регби-15 – более силовой, агрессивный вид. В нём

игроки сносят, считай, всё на своём пути

вательно окрепнут. И только после этого возвращаться в Суперлигу-15, где нас, признаюсь, уже подзабыли.

– А какова ваша цель в чемпионате страны по регби-7?

– Задача минимум – повторить прошлогодний результат – завоевать «бронзу». Максимум – добиться медалей более высокого достоинства. Почему нет? Замечу, что олимпийская дисциплина такую амбициозную команду, как «Локомотив», заставляет играть на пределе сил. Да и вкус к «серебру» 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.

Беседовал
Владимир Суетин

КРОССВОРД

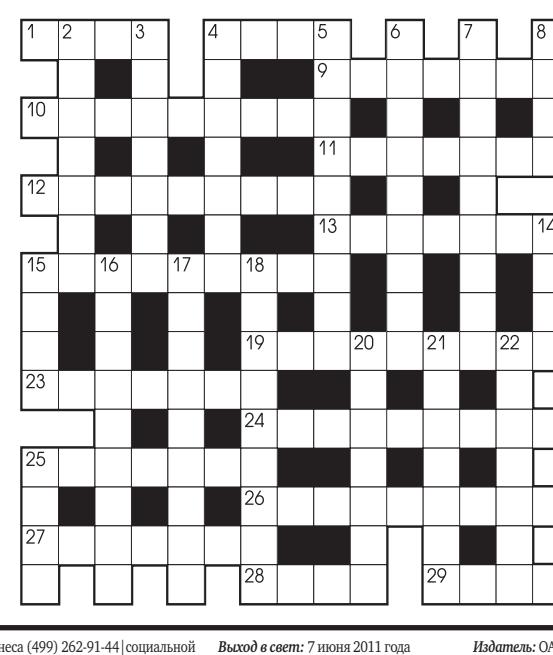
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Оружие скorpиона для инъекций врагам.
4. «Грелка» на шее.
9. Забытое название пустыни.
10. Его уровень в крови поднимается, когда душа в пятки опускается.
11. Человек, готовый на словах сделать всё для избирателей, лишь бы не стать одним из них.
12. Брюнетка на негативе.
13. Башня, с которой музейщик призывает на молитве.
15. Широкомасштабное вторжение войск захватчиков.
19. Парусное или моторное судно, состоящее из двух корпусов.
23. Циркач, выделяющий кульбиты.
24. Нависшая угроза.
25. Человек, которому дозволено стрелять на стадионе из пистолета.
26. Пронумерованные предметы на работе.
27. Торт, где первое слово дешевле второго.
28. Акын, перехавший с Памира на Кавказ.
29. Любой водоём для морского волка, кроме океана.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Один из героев фильма «Белое солнце пустыни».
3. Платье, наряд старинным или шутливым слогом.
4. Спортсмен, стремящийся уколоть соперника.
5. Подземная часть здания, воспринимающая нагрузки.
6. Высокогорный туризм.
7. Внешний вид и телосложение животного.
8. Главное богатство «третьего калача».
14. Писатель, однажды поменявший местами принца и нищего.
15. Марка ведущода Волжского автозавода.
16. Тайная записка для освещения памяти на экзамене.
17. «Великий почин», на котором Ленин нес бревно.
18. Игра в ответы на вопросы.
20. Непреодолимое притяжение для «Титаника».
21. Ученник Христа, несущий людям его учение.
22. Окружающая обстановка, предметы.
25. Кайф, пойманый во время еды.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 6 июня

1. Акведук. 2. Коромысло. 3. Обоняние. 4. Евро. 5. Око. 6. Отступ. 7. Паранджа. 8. Анонс. 9. Спринцовка. 10. Атом. 11. Малёк. 12. Копир. 13. Раритет. 14. Трёп. 15. Пастернак. 16. Кошмар. 17. Рог. 18. Гирлянда. 19. Анахрист. 20. Тормоз. 21. Записка. 22. Авокадо. 23. Овчарка. 24. Аппендикс. 25. Стручок. 26. Квартира.

Выход в свет: 7 июня 2011 года

Номер: 96 (24816) | Тираж: 152695 экз.

Время подтверждения по трафику: 19:15

Подписано в печать: 19:55

Цена свободная

Адрес редакции: ул. Страстная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Выход в свет: 7 июня 2011 года

Номер: 96 (24816) | Тираж: 152695 экз.

Время подтверждения по трафику: 19:15

Подписано в печать: 19:55

Цена свободная</p