

Согласованы предложения по росту железнодорожных тарифов на 2012 год, которые будут предложены правительству

На «пространстве 1520» появятся единые медицинские стандарты допуска сотрудников к работам

При каких условиях время обеденного перерыва может быть включено в рабочий день

Тренер молодёжного «Локомотива» Владимир Волчек готов поделиться с Диком Адвокатом идеями и игроками

9 июня 2011 года

WWW.GUDOK.RU

четверг

WWW.GUDOK.INFO

№ 98 (24818)

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная

Выходит

Тираж

транспортная

с 23 декабря

152695

газета

1917 года

экземпляров

ОТ РЕДАКЦИИ

Уровни безопасности

За пять месяцев произошло 100 случаев ЧП на переездах. Один из них просто потрясал: 23 мая на перегоне Кувандык – Медногорск «МАЗ» стал причиной повреждения сразу двух встречных поездов, у которых завалялись оба локомотива, сошли с рельсов 12 цистерн с мазутом (хорошо, что не с бензином) и два пассажирских вагона. К счастью, обошлось без жертв, не пострадал даже водитель автомобиля. В этом случае поражает не только масштаб, отсутствие жертв, но и то, что тяжёлый грузовик проскочил на пути через сработавшее устройство заграждения переезда.

Правда, если в большинстве подобных происшествий виновато лихачество водителей, то в майском причина была в неисправности тормозов автомобиля. А это означает, что, какие бы технические меры ни принимали РЖД, чтобы обезопасить переезды, стопроцентной гарантии дать невозможно.

Во-первых, потому, что компания не в состоянии переломить психологию водителей, да и не её это дело. Лихачей перевоспитать не в состоянии даже те, кто для этого специально создан, – мощная автоинспекция. А вторых, как мы убедились, автомобильная техника может в любой момент подвести. Впрочем, есть один способ довести безопасность на переездах, думается, процентов до 99. Он хорошо известен: перенести автодороги в местах перекрестья на другой уровень. Все про это знают, однако, поскольку дело дорогостоящее, замерли в ожидании, когда рыть тоннели и строить эстакады начнут именно РЖД. Но и у РЖД казна не резиновая.

Остаётся ждать, когда избиратели, разъярённые длиннющими «хвостами» у поездов, в преддверии выборов надавят на местную власть, когда бизнесмены, чьи фуры теряют время, пропуская поезда, поймут что время – это всё же деньги. Может быть, тогда и власти, и предприниматели сами придут к РЖД и предложат совместно финансировать строительство безостановочной переправы через пути.

А пока, накануне Международного дня безопасности на железнодорожных переездах, который отмечается 9 июня, компания обратилось к заместителю министра внутренних дел Виктору Кириянову с просьбой поддержать инициативу об ужесточении наказания за нарушение Правил дорожного движения на переездах вплоть до уголовной ответственности.

ЦИФРА ДНЯ

6 ТЫС.

молодых специалистов-целевиков из вузов и техникумов пополняют в 2011 году структурные подразделения филиалов и ДЗО компании. В новом учебном году в высшие и средние специальные учебные заведения будут направлены более 10 тыс. человек для получения специальности инженера железнодорожного транспорта.

ФИНАНСЫ

ОСАГО для вагонов

Операторам и производителям подвижного состава готовят страховые обязательства

ОАО «РЖД» предлагает законодательно закрепить основы обязательного страхования ответственности владельцев подвижного состава за причинение вреда и производителей транспортного машиностроения за качество своей продукции.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов в ходе IV Международной научно-практической конференции «Государственный подход к обеспечению безопасности перевозок и страхованию рисков на железных дорогах с применением логистических технологий» заявил, что данные нормативные механизмы не только обеспечат финансовую ответственность участников рынка железнодорожных перевозок и их поставщиков, но и станут существенным стимулом для их развития.

«Оператор и перевозчик обязаны быть финансово устойчивыми, и эта устойчивость должна быть подтверждена либо достаточным собственным капиталом, либо банковской гарантией, либо полисом страхования ответственности, – подчеркнул Вадим Морозов в своём докладе. – В рамках концепции законопроектов мы предлагаем обязать собственника подвижного состава страховать свою ответственность за ущерб, причинённый физическим и юридическим лицам и окружающей среде в результате случаев, произошедших по причине неисправностей подвижного состава, эксплуатируемого на путях общего пользования, а изготовителя – по причине производства некачественной продукции. Законодательное закрепление обязанности страхования гражданской ответственности

сти будет являться гарантией того, что такое требование будет выполнено».

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России (Росжелдор) Геннадий Петраков добавил, что введение института обязательного страхования ответственности для перевозчиков в долгосрочной перспективе может способствовать повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, в том числе за счёт снижения числа административных барьеров.

«С этой целью уже создана рабочая группа, в состав которой вошли представители Минтранса, Росжелдора, РЖД и Гильдии экспедиторов России», – отметил Геннадий Петраков.

>Окончание | 2

РАЗВИТИЕ

Ход к Поднебесной

Первый грузовой поезд на электротяге отправился из Карымской в сторону Китая



ФОТО: АНДРЕЙ АНДРЕЕВ

Вчера было открыто движение по электрифицированному участку Карымская – Оловянная Забайкальской дороги.

– Сегодня произошло важное событие не только для Забайкальской дороги, но и для всей сети. Компания вложила около 26 млрд руб. для того, чтобы мы сегодня могли констатировать: начинается новая жизнь южного хода. Это позволит не только сократить наши издержки, но и создать совершенно новые условия для перевозки грузов, – отметил на церемонии открытия движения Владимир Якунин.

Новая жизнь здесь началась в 2005 году. К тому времени соединяющий Транссиб и Китай южный ход уже не справлялся с растущим грузооборотом между странами. Тогда было решено сделать его полностью двухпутным и электрифицировать.

– И уже в 2007 году от Карымской до Забайкальска почти не осталось однопутных участков – было построено 218 км вторых путей. Шло и спрямление, для чего у станции Седловая пришлось пробить 50-метровую скалу – объём выемки грунта составил 4,5 млн кубометров, – рассказал Геннадий

Почти половину южного хода ЗабЖД поезда смогут теперь пройти на электрической тяге

Талашкин, первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой», генподрядчика реконструкции.

Уложено 226 стрелок, были развиты станции – проложено 51 км станционных путей. А также реконструировано локомотивное эксплуатационное депо Карымская. В том же году началась и электрификация южного хода. И вот первый её этап уже завершён – поезд на электротяге могут ходить от Карымской до Оловянной. А это почти 150 км. Как отметил начальник Забайкальской магистрали Сергей Иванов, развёрнутая длина контактной сети составила 345 км.

И всё-таки электрификация участка Карымская – Забайкальск – значительный, но не финальный этап этого проекта. В 2012-м предстоит электрификация участка от Оловянной до Борзи, а первый электропоезд должен пройти 366 км от Карымской до Забайкальска в 2013 году.

Есть ещё один, кроме развития торговых отношений с Китаем, значительный плюс от реконструкции южного хода.

– В районе строительства уже сейчас создано около тысячи рабочих мест. И уже этот факт заслуживает колоссальных слов благодарности людям, которые правильно оценивают перспективы развития региона, – отметил президент компании.

Довольны и местные жители.

– Очень рад, что обратили внимание на нашу станцию. Если здесь ещё наладят пригородное сообщение, например, пойдёт электричка от Оловянной до Карымской, будет вообще замечательно! – поделился пенсионер Валерий Потехин.

На станции Карымская Владимир Якунин также принял участие в церемонии закладки капсулы в фундамент церкви на привокзальной площади. После этого он открыл в честь строителей памятный знак – 17-метровый крест, установленный около одного из самых проблемных участков линии – на перевале Мир.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ, СОБ. КОРР. «Гудка» Чита – Карымская

Селектор

Курс на рост

Повышение участковой скорости улучшит качество услуг компаний

План погрузки на июнь установлен на уровне 3 млн 450 тыс. тонн в сутки (с приростом на +2,3% к июню прошлого года).

Такое задание поставил вчера на селекторном совещании по итогам производственно-финансовой и эксплуатационной деятельности в мае и задачам на июнь президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

«Наша задача – выполнить его не только за счёт продуманной организации работы подразделений и филиалов компании, но и повысив качество взаимодействия с грузоотправителями и операторами подвижного состава», – пояснил Владимир Якунин.

Как отметил президент компании, в условиях летних путевых работ и массовых пассажирских перевозок важно равномерно распределить объёмы погрузки в течение месяца, максимально



ФОТО: ИВАН ГОРБАТОВ

использовать пропускные способности. Кроме того, необходимо повысить надёжность локомотивного парка и выполнение нормативов его содержания. Особое внимание он обратил на своевременную подачу порожних вагонов, поскольку проблема продвижения вагонопотоков с каждым месяцем становится всё острее.

Говоря о сложной эксплуатационной обстановке в мае,

Владимир Якунин отметил ухудшение качества использования подвижного состава. Из трёх основных показателей эксплуатационной работы выполнен план только по среднему весу грузового поезда (100,6%). Однако план по грузообороту за 5 месяцев удалось выполнить, увеличив его на 10%. Погружено более 504 млн тонн грузов, что на 4,3% выше, чем за аналогичный период прошлого года.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Медленные законы

Президент Дмитрий Медведев подверг резкой критике работу Министерства природных ресурсов и его главы Юрия Трутнева. «За последний год были подготовлены шесть важнейших законопроектов, которые полностью меняют принципы охраны окружающей среды в нашей стране, но ни один до сих пор окончательно не принят!» – подчеркнул Дмитрий Медведев. Президент потребовал, в случае если документы застряли в правительстве, срочно сообщать ему, поскольку «обязанность правительства – выпускать законопроекты, а не готовить их».

Автодоговор

Российский автопроизводитель «Соллерс» и американский Ford подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству и дистрибуции автомобилей Ford на отечественном рынке. Соглашение было подписано в присутствии премьер-министра Владимира Путина в стенах Московского государственного университета путей сообщения. Автомобили будут создаваться на основе новых соглашений по промышленной сборке, и к 2015 году СП будет выпускать 350 тыс. автомобилей в год.

Оборонный разговор

Министр обороны Анатолий Сердюков встретился в Брюсселе с главой Пентагона Робертом Гейтсом. Отдельно была затронута тема создания Европейской противоракетной обороны и взаимодействия в этой сфере, сообщила пресс-секретарь министра обороны Ирина Ковальчук. Ранее Дмитрий Медведев заявлял, что, если не удастся выработать модель сотрудничества с США и НАТО в области ЕвроПРО, Россия примет ответные меры.

Запрещённые тонны

Смоленские таможенники задержали 87 партий (общим весом 500 тонн) свежей и замороженной овощной продукции, запрещённой к ввозу в Россию из стран Европы с момента вступления в силу запрета Роспотребнадзора. Глава отдела управления Роспотребнадзора по Смоленской области Любовь Савельева подчеркнула, что вся продукция находится на таможенных складах: производители овощей вправе отозвать свой груз.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

Значительные потери в переезде вагонопотоков в мае компания понесла из-за отказов техники (допущено 6 тыс. случаев). «Прошу уделить реализации «Комплексной программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию на 2011–2015 годы» самое пристальное внимание, дополнительно обратиться к опыту наших североамериканских коллег, которым внедрение аналогичной технологии позволило серьезно поднять эффективность бизнеса и качество услуг», – добавил Владимир Якунин.

Глава компании заострил внимание на работе по восполнению численности рабочих кадров, особенно машинистов локомотивов. «К III кварталу, когда мы ожидаем ошутимого прироста грузовой работы, проблемы с этими специалистами должны быть решены», – подчеркнул он.

ВЕРА ДЕРЖАВИНА

Награда

За мужество

Вчера из Читы глава компании Владимир Якунин провёл селекторное совещание по видеосвязи.

Во время совещания в студии в Самаре начальник Куйбышевской дороги Сергей Кобзев от имени президента ОАО «РЖД» вручил награды работникам магистрали, проявившим бдительность и мужество при взрыве боеприпасов на территории воинской части в посёлке Урман в Башкирии 26 мая 2011 года. В результате ЧП были повреждены объекты железной дороги, а также жилые дома. Дежурная по поезду Ашинской дистанции пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры Фануза Решетникова, которая под взрывами снарядов продолжала следить за безопасным пропуском поездов и автомашин, награждена знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 20 лет». Также объявлены благодарности президента ОАО «РЖД» машинисту эксплуатационного депо Стерлитамак Александру Курочкину, который вывел грузовой состав из Урмана на станцию Тавтиманово, закрепил его, вернулся для оказания помощи в эвакуации людей, и электромеханику Уфимской дистанции СЦБ Куйбышевской дирекции инфраструктуры Руслану Шагинурову. Он вместе с дежурным по станции обеспечил работу устройств СЦБ. «В форс-мажорной ситуации, когда последствия чужого разгильдяйства приходится расхлёбывать в том числе и работникам нашей компании, эти сотрудники проявили не только высокий профессионализм, но и заслуживающую большого уважения гражданскую ответственность», – сказал Владимир Якунин.

Вера Державина

Финансы

ОСАГО для вагонов

>Начало | 1

По мнению руководителя Росжелдора, в рамках группы необходимо рассмотреть вопрос введения обязательного страхования ответственности при перевозке грузов по железной дороге на текущем этапе реформирования отрасли и оценить возможные последствия для всех участников рынка услуг железнодорожного транспорта. Директор управления корпоративного страхования СОАО «Национальная страховая группа» Валентина Кац заявила «Гудку», что введение обязательного страхования ответственности для операторов и вагоностроителей не только повысит качество и безопасность железнодорожных перевозок, но и значительно сузит поле возникновения конфликтных ситуаций. «Выяснения отношений между участниками рынка перевозок станут более прозрачными и будут осуществляться сугубо в правовом поле при наличии чётких критериев правоты и ответственности сторон», – отметила она. Сегодня конференция продолжит работу.

Леонид Григорьев

Приволжская

Наука на прилавке

Технический кабинет для движенцев открыли в заброшенном магазине

На станции Жutowo Приволжской магистрали Волгоградский центр организации работы железнодорожных станций открыл технический кабинет. Он разместился в капитально отремонтированном здании бывшего магазина.

Кабинет оснастили компьютерами с обучающими и экзаменационными программами, а также стендами и макетами стрелочных переводов, приобрели для него технические видеофильмы.

В процессе обучения используется автоматизированная система АОС-Д для оперативного персонала хозяйства перевозок. Она не только облегчает преподавание нормативных документов и действий при организации движения поездов, но и позволяет проверять полученные знания. В системе есть возможность легко изменять вопросы в зависимости от темы занятия. Используется в техническом кабинете обучающая программа по порядку действий дежурного по станции при возникновении нестандартных ситуаций. А система «Безопасность технологических процессов выполнения



На полигоне учащимся демонстрируются устройство и неисправности стрелочных переводов

работ составителями поездов при маневрах» даёт возможность отрабатывать приёмы и методы труда. «Практические занятия мы проводим на полигоне. Здесь отрабатываются навыки по переводу стрелки курбелем, замканию её на навесной замок и типовую скобу. Демонстрируем учащимся устройство, а также неисправности стрелочных переводов», – говорит начальник станции Жutowo Александр Ковалёв. На занятия приглашаются работники дистанции пути, сигнализации, централизации, блокировки и связи.

Приходит поделиться опытом и участковый ревизор движения. Также, по словам Александра Ковалёва, на занятиях преподаватели и обучающиеся прорабатывают телеграммы о допущенных на сети случаях нарушений безопасности движения, разбирают их причины и обстоятельства. Это позволит избежать повторения ошибок. «В перспективе планируются дальнейшее оснащение технического кабинета и превращение его в центр практического обучения», – отмечает Александр Ковалёв.

Анатолий Венецианов
Жutowo

Переговоры

Нашли компромисс

Учтены предложения РЖД по росту тарифов



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Предложения по росту тарифов на перевозки отправят в правительство с вариантами

или по принципу «инфляция плюс». «Если примут вариант в 6%, то это будет вариант индексации «по инфляции», если же по верхней планке, то «инфляция плюс», – говорит заместитель министра экономического развития Андрей Клепач. Министрство традиционно считает, что более высокий рост тарифов замедлит экономический рост. Интересы РЖД при любом варианте не пострадают. «Если правительство примет за ориентир уровень инфляции, то небольшая разница в 1,4% будет «закрыта» увеличением субсидий, – заявил старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов. – На это потребуются 15 млрд руб.». Инвестиционная программа компании пополнится продажей ряда активов, в частности пакетов акций ППК и «Трансконтейнера». Кроме этого, планируется снова выйти на рынок иностранных займов, тем более что

весеннее размещение бондов на миллиард фунтов стерлингов показало, что иностранные инвесторы готовы давать займы на срок до 20 лет. «Это означает, что на заёмные деньги можно финансировать инфраструктурные проекты с длительным сроком окупаемости», – говорит Вадим Михайлов. Правительство рассмотрит вопрос о росте тарифов естественных монополий во второй половине июня. Решающим здесь будет позиция министра финансов Алексея Кудрина. На Неделе российского бизнеса он говорил, что понимает всю сложность проблемы. «С одной стороны, рост тарифов означает инфляцию, при высоком уровне которой падают частные инвестиции, с другой – сокращение инвестпрограмм госкомпаний сдерживает развитие инфраструктуры, что негативно влияет на экономический рост. Здесь правительству предстоит искать баланс».

Сергей Плетнёв

Объявление

Сообщение о проведении годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем»

Полное фирменное наименование Общества: Открытое акционерное общество «ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ Московский завод нетканых материалов». Место нахождения Общества: 115114 Российская Федерация, г. Москва, Летниковская ул., д. 6-а. Уважаемые акционеры! Совет директоров ОАО «Монтем» принял решение о созыве годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем» в форме совместного присутствия (собрания). Проведение годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем» назначено на 30 июня 2011 года в 14 час. 00 мин. по московскому времени по адресу: 115114 Российская Федерация, г. Москва, Летниковская ул., д. 10, стр. 2, Конференц-центр. Время начала регистрации участников годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем»: 13 час. 30 мин. по московскому времени. Список лиц, имеющих право на участие в годовом Общем собрании акционеров ОАО «Монтем», составлен по состоянию на 27 мая 2011 года.

В повестку дня годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем» включены следующие вопросы: 1. Избрание Счётной комиссии ОАО «Монтем». 2. Утверждение годового отчёта ОАО «Монтем», годовой бухгалтерской отчётности ОАО «Монтем», в том числе отчёта о прибылях и убытках, а также распределение прибыли и убытков ОАО «Монтем» по результатам финансового года. 3. Определение количественного состава Совета директоров ОАО «Монтем». 4. Избрание Совета директоров ОАО «Монтем». 5. Избрание ревизора ОАО «Монтем». 6. Утверждение аудитора ОАО «Монтем». 7. Об освобождении ОАО «Монтем» от обязанности раскрывать или предоставлять информацию в соответствии с законодательством о рынке ценных бумаг. О направлении в ФСФР заявления об освобождении ОАО «Монтем» от обязанности раскрывать или предоставлять информацию в соответствии со ст.30 Федерального закона «О рынке ценных бумаг». Лица, имеющие право на участие в годовом Общем собрании акционеров ОАО «Монтем», могут ознакомиться с материалами в рамках повестки дня годового Общего собрания акционеров ОАО «Монтем» с 09 июня 2011 года по 30 июня 2011 года (с 10 час. 00 мин. до 17 час. 00 мин. по московскому времени) по адресу: 115114 Российская Федерация, г. Москва, ул. Летниковская, д. 6-а. Материалы будут также доступны и на годовом Общем собрании акционеров ОАО «Монтем».

С УВАЖЕНИЕМ,
Совет директоров ОАО «Монтем»

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

ПЕНТАМА

Разбор

Пропустили «больного»

В сходе на Транссибе виноват человеческий фактор

Повышенный боковой износ рельсов и критическое состояние ходовых частей одного из вагонов – эти два фактора, как выяснила комиссия, стали причиной майского крушения грузового поезда под Нижнеудинском.

Как сообщал «Гудок», 27 мая в 19.25 мск на 4640-м км перегона Камышет – Удвухпутного электрифицированного участка Тайшет – Нижнеудинск на крутом повороте сошли с рельсов 25 вагонов грузового поезда, который вела бригада Красноярской дороги. В результате повреждены до степени исключения из инвентаря 13 вагонов, 450 м чётного пути, 500 м нечётного пути и опора контактной сети. Перерыв в движении поездов по Транссибу составил 17 часов 14 минут по нечётному пути и 19 часов 05 минут по чётному. – Причина схода, указанная в техзаключении, – раскатка левой упорной нити правой кривой из-за воздействия боковых сил с последующим сходом левых по ходу движения колёс колёсных пар 14-го с головы состава контейнеровоза вовнутрь колеи, – говорит заместитель начальника дороги, главный ревизор по безопасности движения поез-

дов ВСЖД Валентин Искоростенский. Установлено, что участок пути в месте схода находился в ненадлежащем техническом состоянии, что зафиксировала 27 мая путеобследовательская станция ВСЖД. В частности, на 4640-м км был выявлен повышенный боковой износ головки рельса упорной нити кривой величиной 22 мм, после чего выдано ограничение скорости 50 км/ч. Но старший дорожный мастер Нижнеудинской

работы рельсосмазывателя и он нередко нарушался. Недостаточно отслеживалось состояние рельсового хозяйства. В частности, заместитель начальника дистанции пути Роман Кобелев своевременно не запланировал и не организовал смену рельсов с предельным боковым износом от 18 до 20 мм, особенно в кривых малого радиуса. Не на высоте оказались и вагонники, которые пропустили на ВСЖД «больной» вагон

При таком боковом износе рельсы нужно было менять незамедлительно. Но этого сделано не было

дистанции пути Константин Щедрин не принял мер к натурной проверке проблемного участка, чтобы определить фактическое состояние пути. – При таком боковом износе рельсы нужно было менять незамедлительно, их нельзя эксплуатировать. Но этого сделано не было, – признал начальник службы пути ВСЖД Константин Белosh. Комиссия обнаружила и другие недостатки в работе Нижнеудинской дистанции пути. Оказывается, путейцы слабо контролировали график

№ 54985650, собственник которого – ООО «ФинТрансЛизинг». Как выяснилось, на подходе к станции Тайшет комплексом технических измерений у этого вагона было зафиксировано тревожное показание по износу гребня правого колеса третьей колёсной пары, что требовало обязательной отцепки от поезда даже только по одному этому показателю, не говоря уже о критическом состоянии ходовых частей. На разборе ЧП под председательством начальника дороги Анатолия Краснощёка была

дана жёсткая оценка работы отдельных представителей командного состава. В частности, освобождены от занимаемых должностей заместитель начальника Нижнеудинской дистанции пути Роман Кобелев и старший дорожный мастер Константин Щедрин, а часть командиров получила дисциплинарные взыскания. Кроме того, разрабатываются корректирующие и предупреждающие меры по недопущению подобного впредь. Отныне, например, в случае выявления бокового износа более 20 мм по результатам прохода путеизмерительного вагона и натурных промеров нужно будет немедленно принимать меры к ограничению скорости до 40 км/ч, а замена таких рельсов должна производиться в суточный срок. Пересмотреть местную инструкцию о порядке действия обслуживающего персонала при наличии тревожных и предупреждающих показаний комплекса технических измерений предстоит и вагонникам, чтобы исключить случаи непредвиденных случаев вагонов, зарегистрированных комплексом технического измерения.

Сергей Кез,
соб. корр. «Гудка»
Иркутск

ЧП

Устройство на путях

Последствия взрыва на главном ходу Транссиба устранили за час

Правоохранительные органы склоняются к версии, что взрыв на перегоне Чик – Обь Западно-Сибирской дороги – террористический акт.

В пользу этого предположения говорит мощность бомбы. По предварительным данным, в тротиловом эквиваленте масса взрывного устройства составила около килограмма. Взрыв прогремел во вторник, примерно в 11.30 по московскому времени. Его никто не слышал, но примерное время удалось установить потому, что по перегону Чик – Обь, расположенному на главном ходу Транссиба, поезда ходят с интервалом 10–15 минут.

В результате взрыва были повреждены крайний рельс второго пути и две шпалы. Жертв и пострадавших нет. Воронку от взрыва заметил машинист проходящего по соседнему пути грузового поезда. Он, снизив скорость, благополучно провёл состав через повреждённый участок и передал информацию дежурному по станции.

«Движение на участке, на котором произошло ЧП, не прерывалось, последствия взрыва были ликвидированы в течение часа», – рассказал «Гудку» заместитель начальника Западно-Сибирской магистрали по безопасности и режиму Андрей Голышко. Поезда шли по другим путям, и график движения не был сорван. Как рассказала старший помощник руководителя Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Татьяна Шерстова, сейчас тип и точная мощность взрывного устройства определяет экспертиза его изъятых фрагментов. Точно можно сказать, что бомба была без оболочки и, возможно, самодельной.

После осмотра места происшествия следователи не исключили и версию «имущественного следа». Об этом сообщил руководитель пресс-службы Управления МВД на транспорте по Сибирскому федеральному округу Тимур Курбаналиев. Однако при этом следствие умалчивает, на какие именно грузы покушались злоумышленники. Также не сообщается, кто мог быть заинтересован в причинении ущерба железной дороге или владельцу груза, находившегося в тот момент в грузовом составе.

«Данный участок не оборудован видеокамерами, но мы ищем свидетелей произошедшего», – рассказала Татьяна Шерстова. По факту взрыва возбуждено уголовное дело по части 2 статьи 167 УК (умышленные уничтожение или повреждение имущества) и части 1 статьи 222 (незаконный оборот взрывчатых веществ и взрывных устройств).

Владимир Павлов, соб. корр. «Гудка» Новосибирск



РЕЙД

Охота на «зайцев»

Разбудить в безбилетниках сознательность пытаются всем миром

Вчера на Курском вокзале столицы железнодорожники Центральной пригородной пассажирской компании (ОАО «ЦППК») совместно с сотрудниками правоохранительных органов и подразделением «РЖД-охрана» ловили «зайцев».

Собственно, название у мероприятия было солидное и звучало так: «Масштабная акция по пресечению несанкционированного прохода пассажиров в обход турникетных комплексов». Курский вокзал организаторами был выбран не случайно. В отличие от прочих московских вокзалов на этом обойти турникеты несложно. Так объяснил «Гудку» своё поведение один из пассажиров: «Спрыгнул, перешёл путь, поднялся на платформу поездов дальнего следования и пошёл спокойно в метро. Тебе не надо стоять ждать, чтобы пройти турникет, а значит, не тратишь время и не опоздаешь на работу».

Другой «заяц», представившийся Владимиром Горитовским, сообщил, что он бедный студент. «Мне проблематично найти деньги на то, чтобы платить несколько тысяч в месяц. Живу я далеко, в Павловском Посаде. Если бы цены были приемлемые, как в метро, то я



бы оплачивал свой проезд. Те льготы, которые существуют, я бы не назвал льготами. Покалечиться, прыгая с платформ, я не боюсь. Я уверен в своих силах – 5 лет езджу без билета. На нашем направлении, по моему мнению, так ездит около 60% людей.

Ещё один студент, не пожелавший представиться, согласился с тем, что труд железнодорожников должен быть оплачен, но предложил вместо идущих пустых электричек сокращать их составность, а за счёт этого снизить стоимость билета. Он привёл пример: проезд в электричке до станции Гжель оценивается в 100 руб., и на автобусе



Пресекать выходы «зайцев» железнодорожники и милиционеры намерены регулярно

тоже 100 руб., но с большими удобствами.

Генеральный директор ЦППК Александр Кузьмин так прокомментировал цель мероприятия: «Мы попытались сегодня привлечь внимание в первую очередь «Гудка» и других СМИ к тому, что безбилетный проезд – это проблема не одного или десяти пассажиров, а многих тысяч. По нашим оценкам, только в одном электропоезде безбилетников больше 200 человек. То есть, по сути, пятая часть пассажиров едет без билетов, а



это существенные потери. Мы стараемся, чтобы у пассажира была возможность выбора удобного для него тарифного плана – существует около 50 форм проездных документов, которыми пассажир может воспользоваться». При этом компания не против изменить форму тарифных схем, чтобы у пассажиров была возможность не лукавить, а купить билет.

Но, с другой стороны, считают железнодорожники, помимо уплат на совесть людей, должна быть мера наказания или побуждения к оплате проезда.

Безбилетный проезд – проблема и беда не одного перевозчика, это проблема в целом и вида транспорта, и страны, и, по большому счёту, любого мегаполиса. Если сегодня московские власти побеспокоились о наземном транспорте столицы и области, попытались воздействовать хотя бы на нравственном уровне, что штраф будет существенный – 1000 руб., то, к сожалению, федеральный уровень пока не передаёт эти полномочия на уровень субъекта Федерации и сам, не принимая никакого решения, оставляет эту проблему и её решение один на один с перевозчиком.

Заместитель начальника милиции общественной безопасности Московско-Курского ЛУВД подполковник Александр Лобузов считает, что надо не только проводить профилактические рейды. Нужно, чтобы в электричках было больше контролёров или чтобы увеличили сбор за проезд пассажиров без билета.

Поясняя характер обращения стража порядка с пойманным «зайцем», подполковник милиции рассказал, что «если с безбилетником проводится беседа, в которой он осознаёт свою вину за поступок, то к нему никаких мер административного характера не принимается. Если же пасса-

жир начинает хамить, с ним продолжается работа уже в административном порядке». Он убеждён, что данное мероприятие будет полезно для всех: и для милиции, и для железной дороги. В первую очередь, по его мнению, повысится денежный сбор от проезда в электропоездах.

Подобные мероприятия проводились не только на Курском, но и на других вокзалах. Как пообещали «Гудку» в ЦППК, ловля «зайцев» будет продолжаться, тем более что начался летний период, когда пассажиропоток увеличивается.

Марьяна Балашкина
Фото Алексея Петрова

Сотрудничество

Стандарт здоровья

Медосмотры в СНГ унифицируют



ФОТО: ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВ

На «пространстве 1520» появятся единые медицинские стандарты допуска сотрудников железнодорожного транспорта к работам, связанным с движением поездов.

Участники 30-го заседания комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций государств – участников СНГ в области здравоохранения, прошедшего в Санкт-Петербурге под председательством вице-президента ОАО «РЖД» Олега Атькова, пришли к выводу о необходимости выработки единых регламентов, касающихся допуска к работам, деятельности врачебно-экспертных комиссий, порядка проведения обязательных предрейсовых медицинских осмотров работников локомотивных бригад.

Кроме того, для обеспечения безопасности перевозок будет создан единый перечень лекарственных средств по степени их негативного влияния на профессионально значимые функции машинистов локомотивов и лиц операторских профессий. Также будут выработаны единые подходы к контролю за употреблением алкоголя и наркотических веществ.

На заседании комиссии было решено, что рекомендации по единым стандартам будут сформированы в сжатые сроки в рамках плана НИОКР железнодорожных

Давление машиниста не зависит от наличия новых границ

администраций государств – участников Содружества.

Первый заместитель начальника главного управления медицинских учреждений «Укрзалізниця» Иван Ткачук заявил, что магистралям «пространства 1520» нужны единые медицинские стандарты, поскольку они работают в едином про-

ных, тяжёлых, особо тяжёлых условиях, для тех, которые проходят предсменное медицинское освидетельствование. «Для стран СНГ необходимо создать единые критерии отбора, допуска к работе или отстранения от смены, периодичности медосмотров по профессиям, должны быть общие принципы лечения больных, присвоения инвалидности по профзаболеваниям или перевода на другую работу», – отметила она.

Железнодорожникам СНГ нужны общие медицинские стандарты, поскольку они работают в едином поле

фессиональном поле. «В наших странах разное законодательство об охране труда, разные нормативные и подзаконные акты, касающиеся здравоохранения. И если мы сотрудничаем в железнодорожной сфере, то логично развивать сотрудничество и в области железнодорожной медицины», – отметил он.

Главный менеджер управления по социальной работе «Казахстанских железных дорог» Улболсын Галимова считает, что должны быть единые нормативные документы для работников, обеспечивающих движение поездов, для тех сотрудников, которые работают во вред-

Заместитель начальника Врачебно-санитарной службы Белорусской железной дороги Василий Карпович отметил, что ведомство также поддержало предложения о единых медицинских стандартах. Однако дальнейшее участие белорусских железнодорожных врачей в совместной работе над стандартами может быть под вопросом. «В скором времени Врачебно-санитарная служба будет расформирована, она войдёт в структуру Министерства здравоохранения, которое передаст её в территориальное ведение», – отметил он.

Денис Виксне

Реформа

Закрытый вариант



ФОТО: ВАСИЛИЙ КАРПОВИЧ

Сербия начала реформу дорог с изменения формы собственности

Правительство Сербии решило внести изменения в устав государственного предприятия «Сербские железные дороги» (СЖД). Оно будет преобразовано в закрытое акционерное общество с тем же названием. Все 100% акций ЗАО будут принадлежать государству.

«Новая организация сербских дорог соответствует всем европейским стандартам, мы ожидаем положительные результаты от реформы, прежде всего это важно для ориентации компании на рынке, повышения качества предоставляемых услуг и, как следствие, более эффективного функционирования этой транспортной системы», – сообщил генеральный директор СЖД Милован Марковиц.

СЖД создадут четыре дочерние компании: по управлению общественной железнодорожной инфраструктурой, по пассажирским перевозкам, по грузовым перевозкам и по управлению недвижимостью и имуществом.

Финансовые отношения между правительством и компаниями будут осуществляться на контрактной основе. Государство будет по договору предоставлять деньги на развитие и техническое обслуживание инфраструктуры, а также предоставлять субсидии на определённый объём пассажирских перевозок.

Руководитель отдела исследований пассажирских перевозок Института проблем естественных монополий Евгений Алексеев считает, что проводимые реформы помогут железным дорогам Сербии интегрироваться в европейское транспортное пространство.

Анна Мурзина

Сетевое совещание

Инструменты взаимодействия

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ СЛУЖБЫ ДОЛЖНЫ СТАТЬ КООРДИНАТОРАМИ РАЦИОНАЛЬНОЙ РАБОТЫ

В Иркутске под руководством первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова прошло трёхдневное сетевое совещание на тему «Об опыте работы в условиях изменения системы управления железнодорожными дорогами и дальнейших планах по обеспечению технической и технологической координации на территориальном уровне». Результаты его работы были доложены на оперативном еженедельном совещании под председательством президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина и им одобрены. По итогам совещания принят протокол с конкретными оценками и заданиями.

«Пилоты» справились

В ходе совещания было рассмотрено шесть крупных вопросов: о реализации структурных преобразований на пилотных дорогах, о формировании дирекции инфраструктуры, о регламентации бизнес-процессов и взаимодействии между структурами, о роли первых заместителей начальников дорог, о технологической координации деятельности участников перевозок, об организации перевозочного процесса на укрупнённом Восточном полигоне.

Восточно-Сибирская магистраль стала местом проведения совещания не случайно. Именно здесь ещё в 90-х годах были предложены новые подходы в управлении. Отдельные из них тогда посчитали преждевременными, например трёхзвенную (или безотделенческую) структуру. «Но мы уже тогда понимали, что это возможно и нужно, – констатировал Вадим Морозов. – И совершенно логично, что в 2009 году, теперь уже в новом формате, мы оказались более подготовленными для перехода на трёхзвенную систему управления».

Полигоном для реализации пилотных проектов по совершенствованию системы управления стали три дороги – Восточно-Сибирская, Октябрьская и Красноярская. «Пилоты» в целом справились со своей задачей. На дорогах провели целый ряд мероприятий по изменению структуры, укрупнению подразделений и изменению технологии работы. Но появились и новые вопросы, немалая часть которых касается взаимодействия с дирекциями центрального подчинения: отношения между создаваемыми структурами и дорогами не всегда ещё находят адекватное нормативное закрепление. Как отметил первый заместитель начальника Октябрьской дороги Олег Валинский, это ведёт к существенным технологическим нестыковкам. «Сегодня, например, Дирекция управления движением в одностороннем порядке меняет вагонопотоки и при этом Дирекция тяги остаётся без обеспечения ресурсами. Плановые показатели Центр фирменного транспортного обслуживания определяет сам, но в результате появляется проблема, например, невыдачи подвижного состава. Естественно, такая не согласованность влияет в целом на общие показатели. Поэтому необходимо разработать чёткий механизм согласования планов всеми дирекциями на полигоне дороги», – предложил Олег Валинский.

Начальник Красноярской магистральной Владимир Рейнгардт отметил отсутствие механизма корректировки бюджета при внеплановых работах, выполненных одними филиалами и дирекциями по вине других. Нередко возникает ситуация, когда сбои допускает одна дирекция, а расходы несёт другая. По мнению Владимира Рейнгардта, необходима методика распределения бюджетов между дирекциями и филиалами, чтобы не приходилось расплачиваться за чужие ошибки.

До сих пор не определена и чёткая ответственность дирекций и филиалов за несоблюде-



ФОТО: ИРИНА ШИШОВА/ГОР

ние регламентов. Не установлены полномочия корпоративных центров управления.

Инициатор и координатор

По вопросам работы и развития дирекций инфраструктуры, которые пока ещё находятся в составе дорог, участники отметили, что эти подразделения попали в ситуацию двойного управления, поскольку уже юридически сформирована Центральная дирекция инфраструктуры. При этом становится очевидным, что переходный период формирования полноценной вертикали управления инфраструктурой следует сократить и сформировать полноценную вертикаль к концу 2012 года. По мнению Вадима Морозова, все необходимые возможности для этого имеются.

Первый вице-президент отметил также важность регламентации бизнес-процессов и взаимодействия между дорогами, вертикально интегрированными дирекциями, ДЗО и другими подразделениями в условиях внедрения новой системы управления. «Здесь нужно добиться чёткой согласованности в работе, основой которой должны стать качественные регламенты. Действующие ныне документы часто не описывают всех существенных элементов взаимодействия различных структур или не согласованы со всеми причастными. В ряде случаев они утверждены начальниками дорог в одностороннем порядке, что является превышением полномочий. Бывает и так, что многие связи между вновь создаваемыми структурами вообще нормативно не закреплены», – отметил Вадим Морозов.

На местах возникают вопросы о роли начальников дорог и их функциях после появления дирекций инфраструктуры, в которую вошло большинство дорожных хозяйств. «Мы смотрим на начальника дороги как на руководителя нового формата. Это определяющая фигура в управленческой системе, и такой она должна остаться впредь», – подчеркнул первый вице-президент.

Важнейшую роль в решении вопросов координации всех задействованных в перевозочном процессе структур должны играть новые подразделения – технологические службы, подчинённые первым заместителям начальников дорог. Эту вертикаль управления возглавит Центр технологической координации, которым будет руководить первый вице-президент компании. Приказ о создании центра уже подписан

президентом ОАО «РЖД», и сейчас формируются функциональные обязанности новой управленческой структуры.

Между тем и созданные ранее технологические службы на ряде дорог ещё только определяются со своими функциями. Как рассказал начальник Восточно-Сибирской дороги Анатолий Краснощёк, продолжается поиск наиболее рациональных форм и методов их работы. По его мнению, технологическая служба должна выявлять «узкие места» в организации перевозочного процесса и эксплуатационной работы, проводить анализ пропускных способностей инфраструктуры, возможностей станций, объёмов и направлений грузопотоков. При этом службе необходимо стать заказчиком и инициатором инвестиционной программы по модернизации технических устройств. «Кроме того, служба призвана разрабатывать мероприятия по обеспечению сбалансированности интересов всех участников перевозочного процесса, дирекций центрального подчинения, филиалов, ДЗО. На мой взгляд, руководитель этой службы должен иметь больше полномочий, чем это определено сегодня», – сказал Анатолий Краснощёк.

Как отметил Вадим Морозов, технологические службы проходят период становления, но им необходимо как можно быстрее начать решать конкретные проблемы. Эти подразделения должны иметь все необходимые инструменты для проведения анализа эффективности общей работы эксплуатационного блока, стать инициаторами и координаторами по реализации новых технологических решений, а не подменять собой, например, службу корпоративной информатизации. «Одна из главных ваших обязанностей состоит в том, чтобы обеспечить рациональную методологию сопровождения технологических процессов. Вы должны предлагать решения, а не быть просто статистами», – сказал Вадим Морозов, обращаясь к руководителям технологических служб.

Между тем уже сейчас многие из этих подразделений стремятся играть более значимую роль в производственном процессе. На Восточно-Сибирской дороге, например, по словам начальника технологической службы Артёма Влаасенского, занимаются не только анализом и выработкой предложений, но и практикуют выезды на проблемные предприятия.

А на Красноярской, как рассказал и.о. начальника технологической службы Александр

Волгогонов, не только разрабатывают регламенты взаимодействия, но и пытаются оказать реальное влияние на перевозочный процесс, на скорость доставки грузов. Ежесуточно проводятся заседания рабочей комиссии по рассмотрению нарушений в использовании локомотивных бригад в Дирекции тяги, Дирекции управления движением. Еженедельно рассматриваются итоги общей работы с вызовом руководителей, допущивших грубые нарушения. В результате непроизводительные простои локомотивных бригад уменьшились на 39%, следование пассажиром – на 6%, а «пересидок» стало меньше на 70%. Кроме того, технологическая служба готовит предложения по ремонту и развитию инфраструктуры. Разработан подробный километровый анализ действующих предупреждений о снижении скоростей с учётом лимитирующих подъёмов, даны предложения Дирекции инфраструктуры по включению в план выправки проблемных участков пути.

«Задача технологических служб – выстроить технологию, добиться результата, в этом как

нужно идти дальше», – сказал Вадим Морозов.

Как пояснил начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Павел Иванов, на Восточном полигоне ещё в 2001 году применили технологию единого управления тяговыми ресурсами. В результате удалось улучшить эксплуатационные показатели: среднесуточная производительность локомотивов за десять лет возросла на 21%, а участковая скорость – на 7%. С 820 до 1924 км на полигоне увеличилась и средняя протяжённость тяговых плеч. В свою очередь, в среднем на 800 км стали больше и вагонные гарантийные плечи обслуживания.

Но вместе с ростом грузопотока в направлении дальневосточных портов в последние два года стали всё сильнее проявляться проблемы. В перечне основных сдерживающих факторов – ограничения инфраструктуры. На Забайкальской, например, полигон с ограничениями скоростей для грузовых поездов по сравнению с прошлым годом увеличился и превышает 50% развёрнутой длины дороги. Протяжённость

Принято решение обеспечить единообразное тиражирование выработанных в ходе пилотных проектов решений на всей сети

раз и есть сегодня огромная потребность. Надо формировать новую систему показателей качества, исходить всё больше из потребностей клиента, повышать скорость доставки грузов, строго соблюдать график движения поездов», – подчеркнул Вадим Морозов.

Восточный вопрос

Много внимания на совещании было уделено вопросу организации перевозочного процесса на укрупнённом Восточном полигоне. Развёрнутая длина его главных путей составляет 19% от общесетевой, а грузооборот – 28%. За последние три года объёмы погрузки в дальневосточном направлении здесь увеличились на 71%.

Между тем, как отметил Вадим Морозов, вполне устойчивой работу полигона пока назвать трудно. «Качество работы, к сожалению, падает. Только одна Восточно-Сибирская ведёт участковую скорость, а для многих других дорог это стало серьёзной проблемой. Ситуацию необходимо переломить. Да, здесь уже многое сделано по удлинению тяговых плеч, совершенствованию технологий работы станций, локомотивных бригад. Но нам

участков с установленными скоростями более 60 км/ч составляет только 30%.

Ещё один сдерживающий фактор продвижения вагонопотока – отсутствие единых весовых норм грузовых поездов. От Тайшета до Советской Гавани имеется шесть участков с различными весовыми нормами, которые зависят от состояния инфраструктуры, видов тяги, серии локомотивов.

«Разные весовые нормы, разные условные длины поездов, разные технологии. Кто-то должен управлять этими процессами на полигоне в общих интересах», – подчеркнул начальник Восточно-Сибирской Анатолий Краснощёк. Но для этого необходима координация из одного центра управления.

Однако это предложение вызвало активную полемику среди участников совещания, и идея создания единого центра технологической ответственности на Восточном полигоне не была принята однозначно. По мнению начальника Забайкальской дороги Сергея Иванова, с этой ролью сейчас справляется и Центральная дирекция управления движением. С ним согласился и первый заместитель

начальника Дальневосточной магистральной Алексей Гладиллин. «Мы не выбрали ещё потенциал сложившейся системы управления. Так что обсуждать этот вопрос преждевременно», – сказал он.

Такой же позиции придерживается начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт. По его словам, ко всему нужно подходить поэтапно и нельзя, не закончив одно, хвататься за другое. «В первую очередь необходимо отладить технологическую координацию на уровне движнцев, чтобы все приказы точно исполнялись. Тогда и не надо ничего придумывать», – поддержал коллегу Владимир Рейнгардт.

Как констатировал Вадим Морозов, Восточно-Сибирская железная дорога выступила с перспективным решением, но сейчас ещё не все процессы отработаны внутри всего полигона, во взаимодействии дорог с центральными дирекциями. «Востоchnосибирцы сказали: есть инфраструктура, технологии, мощно развивается Центр управления перевозками, который может стать единым для всего полигона. Когда многие из существующих проблем будут решены, тогда ещё не раз вернёмся к этой инициативе», – подвёл итоги дискуссии первый вице-президент компании.

Оценки и решения

В подписанном по итогам совещания протоколе, в частности, приняты следующие констатации и задания. С учётом выполненной работы и результатов, достигнутых в ходе реализации пилотных проектов по совершенствованию системы управления на Октябрьской, Красноярской и Восточно-Сибирской дорогах, считать целесообразным их завершить и обеспечить единообразное тиражирование выработанных решений на всей сети. С этой целью даны поручения о завершении формирования нормативно-регламентной базы, выработке плана мероприятий по дальнейшему совершенствованию системы управления ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы, доработке Концепции организационного развития холдинга и др.

По вопросу формирования Дирекции инфраструктуры решение рассмотреть возможность сокращения переходного периода с учётом завершения формирования вертикали управления инфраструктурой в 2012 году.

нормативных и регламентирующих документов. Наряду с этим дано задание подготовить Типовые положения о технологической службе железной дороги и о первом заместителе начальника железной дороги.

По поводу развития Восточного полигона в протоколе отмечается, что вопрос создания здесь единого центра управления требует всесторонней оценки возможных рисков и, соответственно, формирования сначала необходимого фундамента в виде соответствующей технологической и информационной базы. Между тем в документе зафиксировано, что параметры состояния инфраструктуры и тяговых ресурсов дорог Восточного полигона пока не приведены к единым техническим и технологическим нормативам, что затрудняет реализацию сквозных технологий управления. Не синхронизированы все технологические процессы и регламенты взаимодействия подразделений филиалов. Требуется модернизация технического оснащения на целом ряде объектов, в особенности средств вычислительной техники.

Протоколом совещания прописаны решения по синхронизации в текущем году технологических процессов на полигоне и выведению на единые стандарты управления не только дирекций управления движением, но и подразделений смежных вертикалей. При этом отрыв дирекций инфраструктуры и тяги от дирекций управления движением на территориальном уровне признано считать преждевременным в условиях незавершённости процесса создания вертикалей управления инфраструктурой и тягой, отсутствия единых параметров содержания инфраструктуры и тяговых ресурсов, незаконченности работ по созданию эффективных регламентов взаимодействия и др.

Принято решение приступить во втором полугодии 2011 года к реализации программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию на участках Восточного полигона, определив в качестве целевой задачи пропуск 15% маршрутных поездов по твёрдым «ниткам» графика и отправление с сортировочных станций не менее 80% всех грузовых поездов по графику. Также необходимо разработать в текущем году концепцию унифицированной системы информатизационного обеспечения технологии управления на укрупнённом полигоне и наряду с этим завершить работы по автоматизации технологических и управленческих процессов эксплуатационной деятельности, включая целый ряд конкретных направлений. Кроме того, принят ряд решений по Восточному полигону, касающихся работы с клиентурой, нормирования эксплуатационной работы, поставок оборудования и др.

В целом же по вопросу Восточного полигона констатируется, что в едином комплексе следует рассматривать все проекты его развития и устранения «узких мест», как по БАМу, так и по Транссибу, учитывая решающее значение полигона в реализации проекта «Трансиб за 7 суток». Это направление определено в качестве приоритетного в проекте программы поэтапного перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию. «Таким образом, интеграция инфраструктурных, тяговых и информационных ресурсов вокруг единой технологии управления движением позволит создать реальную базу для дальнейшего совершенствования системы управления перевозочным процессом на полигоне», – отмечается в итоговом документе.

СЕРГЕЙ КЕЗ,
с.б. корр. «Гудка»
Иркутск

ПРОЕКТЫ

Вернуться на передовые позиции

Мы способны построить высокоскоростную магистраль

Вячеслав Рыбкин,
генеральный
директор ОАО
«Ленгипротранс»



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ЛЕНГИПРОТРАНСА

ПРОБЛЕМА ОРГАНИЗАЦИИ В РОССИИ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ СЕГОДНЯ ОДНА ИЗ САМЫХ ОБСУЖДАЕМЫХ НА ВСЕХ УРОВНЯХ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ ИНСТАНЦИЙ.

Дело не только в том, что вскоре России предстоит принять крупнейшие по своей значимости международные соревнования по футболу. Главное, что на карту поставлен имидж страны, которая до середины 60-х годов прошлого столетия занимала в этой сфере передовые позиции.

В последующие годы Россия имела возможность сохранить своё реноме или, по крайней мере, не допустить резкого отставания от зарубежных стран, если бы реализовала проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) с отечественным подвижным составом, начатый в конце 1980-х годов и продолжавшийся до середины 1990-х. Речь идёт о строительстве ВСМ Санкт-Петербург – Москва и поезде «Сокол». Но, несмотря на на-



ФОТО: WWW.FLICKR.COM

Тема строительства ВСМ в России сегодня важна, как никогда

работанный солидный объём нормативно-технической и проектной документации, базу для производства подвижного состава и огромные вложенные средства, проект был закрыт.

Тем не менее, цели и задачи, которые были заложены в первом проекте ВСМ, актуальны и сегодня. Это – скорость, время, доступность, экономическая и социальная значимость. Сегодня к ним добавились верхний предел скорости – 400 км/ч и не-

обходимость более активной интеграции российских железных дорог в международную транспортную систему.

Институт «Ленгипротранс» стоял у истоков первого проекта ВСМ, являясь генеральной проектной организацией. Коллектив института высоко ценит доверие руководства РЖД, которое поручило нам разработку Обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

СОСЕДИ

Рынок в руинах

Белорусские перевозчики ищут спасения за рубежом

Дмитрий Черноморец,
директор
по развитию
Группы компаний
APPLY LOGISTIC



ФОТО: КОМПАНИЯ APPLY LOGISTIC

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ БЕЛОРУССИЯ ПЕРЕЖИВАЕТ САМЫЙ ТЯЖЁЛЫЙ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ НЕЗАВИСИМОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС: ПРОИЗОШЛА ДЕВАЛЬВАЦИЯ БЕЛОРУССКОГО РУБЛЯ, ПРИ ЭТОМ НА РЫНКЕ ОТСУТСТВУЕТ ВАЛЮТА.

В СМИ говорится о том, что девальвация составляет 56%, но в реальности белорусский рубль обесценился на 120%. Если раньше предприятиям-импортёрам и транспортным компаниям доллар был доступен по 3150 белорусских рублей, то сегодня – в районе 8–9 тыс. Поясню, что речь идёт о чёрном рынке – официально доллар не продаётся вообще. То есть физические лица и компании потеряли более половины денег, находящихся на банковских счетах в национальной валюте. Отдельным пунктом стоит резко образовавшаяся безработица, цифры которой называть просто страшно. За последний месяц нам пришлось столько резкое сокращений, сколько пришло за весь прошлый год. Стоит отметить, что логистическая отрасль – одна из самых уязвимых в ситуациях недоступности валюты.



ФОТО: ЮРИЙ ТИХОВ

Обвалившийся белорусский рубль выдавливает бизнес к соседям

В настоящее время 70% импортёров находятся в состоянии коллапса. Многие из них распустили персонал, не осуществляя отгрузки товара, поскольку он продаётся за белорусские рубли, а они не могут купить валюту, чтобы рассчитаться с поставщиками. В результате у большинства импортёров примерно на 70% «вымылись» оборотные активы. Например, мы потеряли две трети наших белорусских клиентов. Большинство белорусских компаний стоят в «стоп-листах» у иностранных поставщиков. Сколько продлится такая ситуация – неизвестно. Власти не занимают созидательную позицию.

В этой ситуации у Белорусской железной дороги (БЖД), пожалуй, наименее уязвимая позиция по отношению к другим игрокам рынка транспортно-логистических услуг. Потому что, во-первых, это государственное предприятие. А между государственными предприятиями всё-таки происходит какое-то перераспределение валюты. К тому же основными клиентами БЖД являются также государственные предприятия. Кроме того, БЖД выполняет большую долю экспортных и транзитных операций, то есть получает доходы в валюте от иностранных контрагентов и экспортёров.

ЭКОНОМИКА

Гибкая политика

Необходимо продолжить формирование конкурентных отношений на транспорте

Наталья Терёшина,
заведующая
кафедрой
«Экономика
и управление
на транспорте»
МИИТА, д.э.н.



ФОТО: WWW.EAN.RU

ЧЕМ ВЫШЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ СТРАНЫ, ТЕМ ВЫШЕ И УСТОЙЧИВЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ И ЖИЗНЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЕЁ НАСЕЛЕНИЯ. ПОЭТОМУ НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ РАЗУМНУЮ И ГИБКУЮ СИСТЕМУ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОСТУПА ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ РЫНОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНСПОРТНЫЙ, В СООТВЕТСТВИИ СО СЛОЖИВШЕЙСЯ ПРАКТИКОЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ.

Например, российская промышленность нуждается в масштабном обновлении сильно изношенных основных производственных фондов. Особенно целесообразно развивать машиностроительную отрасль. Сейчас доля нашей страны на мировом рынке высокотехнологичных товаров составляет менее 0,5%, а могла бы занимать, по минимальным оценкам, в 20 раз больше.

Такая задача выполнима лишь при условии создания эффективной системы стимулирования инноваций, внедрении науко-



ФОТО: ГРИНА КОЗЛОВИЧ

Вопросы качества транспортных услуг становятся всё более актуальными

ёмких технологий через цивилизованный рынок интеллектуальных продуктов и ресурсов. В целом же для эффективного функционирования российской экономики нужно продолжить формировать конкурентный рынок, в том числе и на транспорте.

Однако железнодорожникам не так просто участвовать в этой борьбе, поскольку доля условно-постоянных расходов у них превышает 50%, тогда как в других отраслях она составляет 15–18%. В этих условиях,

учитывая государственное регулирование тарифов, особенно важно решить проблемы правильной оценки и повышения качества обслуживания. Нужно разработать корпоративную систему менеджмента качества. Для этого требуется использовать накопленный потенциал отраслевой науки и специалистов-практиков.

Надо учитывать, что проведение активной инвестиционной и инновационной политики на транспорте хотя и остро необ-

Поэтому, когда будет объявлен конкурс на разработку проекта, наш институт в консорциуме с партнёрами будет претендовать на выполнение этой работы. Мы к этому готовы. У нас всё для этого есть. Учитывая, что в области скоростного и высокоскоростного движения за рубежом за последние 15 лет многое изменилось, нашему институту пришлось изучить опыт Германии, Франции, Испании для использования многих конструктивных и технических решений при разработке обоснования.

Мы также прорабатывали основные инженерные решения совместно с западными экспертами. Что касается нормативной базы, то специальные технические условия, которые были разработаны на стадии обоснования, зарегистрированы в Минрегионразвития и по сути своей имеют статус нормативной документации.

Конечно, у России нет опыта в создании высокоскоростных магистралей. Но технология безбалластного пути, предназначенная для высоких скоростей, и в Европе появилась лишь 15–20 лет назад. К тому же во взаимодействии с нашими немецкими партнёрами мы уже проложили опытный участок. Приведу и обратный пример. Сегодня к шумозащитным экранам, которые применяются на российских железных дорогах, проявляют интерес немцы.

Всё это доказывает, что отечественные инженеры в состоянии решать задачи любой сложности.

В сравнении с БЖД у частных автомобильных перевозчиков и экспедиторов ситуация действительно плачевная.

В текущем положении у участников транспортно-логистического рынка есть только один выход: увеличение тарифов на внутреннем рынке для того, чтобы компенсировать валютные потери, параллельно с этим развивая своё присутствие на внешних рынках.

Например, транспортное подразделение нашей группы компаний перешло на расчёты с резидентами Белоруссии только в валюте (вместо грузополучателя оплачивает грузоотправитель) и только по предоплате, поскольку сложившаяся ситуация заставляет нас ставить под сомнение платёжеспособность каждого белорусского клиента. Те же, кто принимает оплату в рублях, устанавливают курс, в два-три раза превышающий официальный, чтобы хеджировать валютные риски.

Для сравнения: дефолт 1998 года в России значительно уступает по масштабу тому, что происходит сейчас в Белоруссии. И мы сомневаемся, что 70% белорусских потребителей транспортно-логистических услуг смогут вообще остаться на рынке. Единственное, что спасает нашу компанию, это хорошо диверсифицированный бизнес, при этом мы ещё больше активизировали наше присутствие на внешних рынках. Перевод бизнеса в другие страны, преимущественно в Россию и Украину, или смещение фокуса продаж в эти регионы – распространённая стратегия на рынке транспортно-логистических услуг.

ходимо, но будет осуществляться в ближайшей перспективе в условиях бюджетного дефицита. В связи с этим технологический прорыв может быть избирательным, основанным на ключевых точках роста и коммерческого успеха.

Создание грузовых и пассажирских компаний, упорядочение деятельности транспортно-экспедиционных фирм становится важным шагом формирования конкурентной среды.

Чтобы определять конкурентоспособность грузовых перевозок, нами разработан способ расчёта уровня монополизации рынка. Критерием оценки являются коэффициенты транспортного обеспечения регионов и относительные показатели интенсивности использования транспорта. Исследования, проведённые специалистами отрасли, позволили выделить районы, где железные дороги занимают монопольное положение, а также те регионы, где складываются конкурентные отношения.

Полученные выводы должны стать основой для совместной работы специалистов ФАС, ФСТ, Минтранса и предприятий железнодорожного транспорта по формированию гибкой тарифной политики, в том числе по обоснованию предоставляемых клиентуре скидок, способствующих оптимальному распределению грузопотоков между различными видами транспорта на конкурентных сегментах рынка.

Мнения

ВОПРОС ДНЯ?

Чего, на ваш взгляд, не хватает транспортной полиции для эффективной работы?

Александр Карпунин, оператор дефектоскопной тележки Дубнинской дистанции пути:

– Вокзалы, аэропорты, как показали недавние события в Домодедове, – весьма уязвимые объекты. Мне кажется, нужно оснащать сотрудников транспортной полиции специальной техникой, которая позволяет выявлять в потоке пассажиров взрывчатые, ядовитые жидкости и вещества. Наверняка такие приборы уже есть. И они намного эффективнее и мобильнее, чем те же «рамки» на вокзалах.

Александр Сундуков, начальник производственно-технического отдела Приволжской дирекции по управлению терминально-складским комплексом:

– Совести для начала не хватает. Потом уже можно перейти на такие высокие слова, как «ответственность», «патриотизм».

Нашей транспортной полиции надо брать пример с Грузии: всех разогнать и набрать абсолютно не корумпированных людей, установить им нормальную заработную плату. На Украине пошли по тому же пути, только там было более запущенно, и результат скромнее пока.

Игорь Нестеров, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Тайга:

– В каких-то конкретных эпизодах сам я с работой транспортной полиции не сталкивался. Поэтому судить могу только по фактам, поступающим от средств массовой информации. Не всех, конечно, а только тех, которые вызывают доверие. И надо сказать, что негатива у транспортников ещё много, как и во всём ведомстве в целом. Не зря ведь затеяли всю эту карусель с переименованием милиции. А чтобы улучшить её работу, считаю, надо обеспечить им достойную заработную плату, высокие социальные гарантии. И опять же речь идёт не о тех, которые занимают большие посты, а о непосредственных исполнителях. Тех, кто находится на острие оперативной работы.

Лариса Булачева, и.о. начальника вокзала Махачкала:

– Сказать, что мы не довольны работой полиции, что есть какие-то претензии к ним, я не могу. На мой взгляд, несущие службу на нашем вокзале полицейские выполняют свою работу хорошо и в полном объёме. Может быть, это объясняется криминогенной ситуацией, неспокойной обстановкой в регионе, но у нас к ним никаких претензий нет. Мы видим, как внимательно они относятся к своей работе, досматривают пассажиров, багаж, используют металлодетектор.

Кроме того, полиция всегда готова прийти нам на помощь. К примеру, у нас проходят регулярные совместные с полицейскими осмотры вокзала и привокзальной территории. Если нам необходимо провести внеочередной осмотр, то мы обращаемся к транспортной полиции, и они всегда готовы выделить нам необходимых сотрудников и кинологов с собаками.

Константин Ирхин, старший мастер электромонтажного цеха ремонтного локомотивного депо Лиски:

– Транспортной полиции, я уверен, просто не хватает людей. Когда мало сотрудников, они не успевают следить за тем, что происходит в парках при формировании составов, не всегда успевают патрулировать территорию.

Нужно, чтобы людей хватало даже для дежурства на проходных предприятий. Это сведёт на нет воровство. Я буду судить со своей колокольни деповского работника – не секрет, что рабочие несут с предприятия что-нибудь себе. Где-то это происходит чаще и в больших объёмах, где-то почти не проявляется. Например, у нас в депо на проходной дежурят охранники, не полицейские. Они проверяют пропуска, но досматривают только тех, у кого пропуска нет, – сторонних людей. Может быть, они бы и досматривали сумки рабочих – вдруг кто инструмент выносит, – но не каждый согласится показать, а кое-кто и пошёл бы дальше. Конечно, повального воровства нет, в противном случае меры бы начальство приняло, но ведь не факт, что ни один работник ничего не уносил. А даже мелкие кражи, я считаю, надо пресекать. Уверен, что полицейского на проходной никто бы не ослушался и уж тем более не отправил в известном направлении. Да и в цехах его появление мигом бы отбило нехорошие мысли у нечистых на руку людей. Так что, повторюсь, полицейских должно быть больше.

Александр Кабанов, мастер цеха периодического ремонта электровозов ремонтного локомотивного депо Самара-Пассажирская:

– Любой нашей полиции-милиции – и транспортной, и обычной – не хватает честности и добросовестности при исполнении своих должностных обязанностей. Я сейчас нахожусь на больничном, потому что порвал связку на ноге при задержании угонщиков моей машины. Ночью грабители разбили стекло и попытались угнать автомобиль, но я не спал и выскочил во двор. Одного из четырёх угонщиков задержал и привёл в полицию. Написал заявление, доставил свидетеля происшествия – всё как положено.

Каково же было моё удивление, когда через два месяца из полиции пришёл ответ: в возбуждении уголовного дела отказать ввиду отсутствия материального ущерба и состава преступления! При этом в течение этих двух месяцев со мной никто не связывался, не вызывал, не опрашивал, никаких следственных действий не производил. Не удивлюсь, если этот угонщик уже давно на свободе и продолжает заниматься своим грязным делом.

А вообще, нужен какой-то общественный контроль работы правоохранительных органов, а ещё лучше помощь со стороны общественности, например дружинники.

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

ВАШЕ ПРАВО

По своему усмотрению



Чаще всего обеденный перерыв в рабочее время не входит

– Включаются ли перерывы на обед в рабочее время?

Людмила Сергеева
– В соответствии с ч. 1 ст. 108 ТК в течение рабочего дня (смены) работнику должен быть предоставлен перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более двух часов и не менее 30 минут. Данная норма обязательна для исполнения работодателем вне зависимости от режима рабочего времени, установленного в организации, продолжительности рабочего дня (смены) и т.д. По общему правилу время перерыва для отдыха и питания не включается в рабочее время и не оплачивается, поэтому работник вправе использовать его по своему усмотрению. На работах, где по условиям производства (работы) предоставление перерыва для отдыха и питания невозможно (т.е. они не могут предоставляться с освобождением от работы), работодатель обязан обеспечить работнику возможность отдыха и приёма пищи в рабочее время (ч. 3 ст. 108 ТК). В таких случаях в отличие от общего правила, закреплённого в ч. 1 данной статьи, перерывы включаются в рабочее время.

Яков Купреев,
главный правовой инспектор труда
Роспрофжела

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Премии не увеличат

ЗВАНИЕ НА РАЗМЕР ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ НЕ ПОВЛИЯЕТ

– *Здравствуйте! Прежде всего хочу сказать большое спасибо за квалифицированные консультации и советы, которые печатаются в вашей газете. Они нам очень и очень помогают. Мы решили вновь обратиться к вам. Вот и моим коллегам, которые попали в аналогичную ситуацию, хотелось бы проснить следующий вопрос. Бывший работник нуза, почётный железнодорожник, с большим стажем работы в системе, в 2004 году, впервые уходя на пенсию, получил 9 окладов за выслугу лет. Через 2 недели возвращается на работу и, проработав вновь 5 лет 8 месяцев, попадает под сокращение штатов. За это проработанное время была выплачена премия за преданность компании, но без учёта звания «Почётный железнодорожник». Правильно ли это? Ещё раз большое спасибо.*

Маргарита Панкратова
Москва

– Уважаемая Маргарита Акимовна! В соответствии с п. 6 Положения о выплате работникам негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность компании, утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 5 сентября 2008 года № 1893р, право на получение вознаграждения начиная с 1 января 2008 года имеют работники нузов ОАО «РЖД», проработавшие 3 года, 5, 10, 15 лет и далее через каждые 5 лет, увольняемые по собственному желанию в связи с достижением пенсионного возраста, по сокращению штата или численности, по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением, если продолжительность их непрерывной работы составляет более 3 лет. Работникам, уволенным по собственному желанию в связи с достижением пенсионного возраста, по сокращению штата или численности, по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением, размер вознаграждения рассчитывается пропорционально непрерывной продолжительности их работы. Увеличение размера данного вознаграждения работникам, награждённым знаком «Почётный железнодорожник», положением не предусмотрено. Сообщаем также, что работникам, награждённым знаком «Почётный железнодорожник», на 50% увеличивается размер единовременного поощрения за добросовестный труд при увольнении по собственному желанию из компании впервые в связи с выходом на пенсию.

Сергей Данилов,
первый заместитель начальника
департамента по организации, оплате
и мотивации труда ОАО «РЖД»

ПРОФЕССИОНАЛ

Жизнь в науке

Он испытывал тепловоз, установивший мировой рекорд скорости

У каждого жизнь в науке складывается по-своему. Виктор Богданов попал в крупнейший отраслевой НИИ сразу после окончания МИИТА. И тогда же, в 1962 году, начал заниматься важнейшей темой – проблемами габаритов подвижного состава и инфраструктуры. А через пять лет он окончил ещё и вечернее отделение механико-математического факультета МГУ.

Накопленный багаж знаний помог молодому учёному классифицировать сеть дорог по габаритному признаку. В институте разрабатывалась тогда стратегия повышения погонных нагрузок грузовых вагонов и увеличения габаритов для полувагонов и цистерн. Предлагалось, например, ввести зональный габарит для лесных грузов, что позволяло увеличить грузоподъёмность открытого подвижного состава на 5 тонн. В масштабах сети это давало немалую экономию погрузочных ресурсов.

Спустя десять лет Виктор Михайлович стал заведующим отделением комплексных испытаний и взаимодействия пути и подвижного состава. Затем почти два десятка лет он испытывал новую железнодорожную технику, устанавливал допуски скоростей движения локомотивов и вагонов, изучал динамику и воздействие на путь подвижного состава. Много времени учёный проводил на скоростном испытательном полигоне ВНИИЖТа Белореченская – Майкоп на Северо-Кавказской железной дороге. Именно здесь получали путёвку в жизнь практически все локомотивы и вагоны, поступавшие на железные дороги страны. Среди них – пассажирские электровазозы ЧС4, ЧС7, ЧС200 и электропоезд ЭР200, который долгие годы оставался самым быстрым экспрессом, курсировавшим между Москвой и Ленинградом.

Испытывал Виктор Богданов и знаменитый пассажирский тепловоз ТЭП80, созданный конструкторами Коломенского тепловозостроительного завода. В 1993 году этот локомотив установил мировой рекорд скорости – 271 км/ч. К сожалению, великоленную машину так и не запустили в серийное производство. Помешали переход к капитализму и экономический кризис.

Отраслевая наука всегда занималась насущными проблемами железнодорожного транспорта. Так, когда возникла катастрофическая ситуация с износом гребней колёс и боковым износом головки рельса, специалисты ВНИИЖТа выехали на Дальневосточную магистраль и в течение года занимались научными экспериментами в депо Смоляниново. За счёт



Уже почти полвека Виктор Богданов проверяет железнодорожную технику на надёжность

внедрения интенсивной лубрикации им удалось снизить износ гребней бандажей электровазозов в 10 раз.

А затем были разработаны оригинальные технологии наплавки гребней вагонных колёсных пар, магнитоплазменного упрочнения гребней бандажей и другие. В 1999 году Виктор Богданов в числе других учёных и специалистов был отмечен премией Правительства России за разработку технологий восстановления изношенных гребней колёс подвижного состава методом электродуговой автоматической наплавки и массовое их внедрение на сети железных дорог.

Работая первым заместителем директора института, Виктор Михайлович отвечал за выполнение плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также курировал вопросы железнодорожной инфраструктуры. Они встали особенно остро

в связи с решением ОАО «РЖД» реконструировать магистраль Петербург – Москва под высокоскоростное движение (250 км/ч), а также организовать вождение поездов повышенной массы и длины на основных грузонапряжённых направлениях сети. В сжатые

Когда на сети дорог возникла катастрофическая ситуация с износом гребней колёс локомотивов и боковым износом головки рельса, этой проблемой занялись учёные

сроки учёные разработали соответствующие стандарты ОАО «РЖД».

Сейчас Виктор Богданов в качестве советника генерального директора ВНИИЖТа занимается организацией скоростного движения контейнерных поездов по маршруту

порт Находка – станция Красное, что на границе с Белоруссией. Для осуществления проекта ОАО «РЖД» «Трансисб – за 7 суток» необходимо, чтобы контейнерные поезда увеличили скорость с нынешних 60–80 до 90 км/ч и преодолевали ежесуточно не менее 1400 км. Но устаревшие тележки пока не позволяют этого добиться в массовом порядке. Хотя в ходе опытной поездки специалистам института удалось преодолеть расстояние от Находки до Москвы за 6 суток и 18 часов. Введение скоростных контейнерных маршрутов безусловно повысит конкурентоспособность железнодорожного транспорта и увеличит объёмы транзитных перевозок грузов между странами АТР и Европой. Однако для этого надо модернизировать подвижной состав, обратив особое внимание на его качество и надёжность. Чего греха таить, сертификат ведь не всегда соответствует заявленным производителем характеристикам.

К примеру, в инструкции по эксплуатации новых контейнерных платформ сочленённого типа указано, что допустимая скорость движения 120 км/ч. А испытания показали, что они могут двигаться со скоростью всего 80 км/ч. Получается так: заявляют подвижной состав нового поколения, а скоростные характеристики у него прошлого века. Некоторые производители считают, что показатели эксплуатационной надёжности в нормах безопасности не нужны. Но сотрудники ВНИИЖТа заявили протест: это может нанести серьёзный ущерб. По мнению Виктора Михайловича, только профессионалы могут поставить заслон некачественной технике. Учёные уже разработали технический регламент безопасности инфраструктуры, он наведёт порядок и в испытаниях новой техники. Но вступит он в силу только через три года.

Сегодня учёные занимаются ещё одним интересным проектом: ОАО «РЖД» планирует перевод значительной части грузопотока с Трансисба на Байкало-Амурскую магистраль. Необходима её модернизация. И Вик-

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Зарплата по разряду

ЧЕМ СЛОЖНЕЕ РАБОТА, ТЕМ БОЛЬШЕ ОПЛАТА



– *Я работаю помощником машиниста в локомотивном депо станции Чита-1. Хотел бы узнать, как рассчитывается зарплата локомотивным бригадам. неоднократно обращался по этому поводу в свою бухгалтерию, но безрезультатно. Надеюсь с вашей помощью получить квалифицированный ответ.*

Андрей Ветров
Чита
– Расчёт заработка локомотивных бригад производится в соответствии с положением о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», а также иных локальных нормативных актов.

В частности, оплата труда рабочих локомотивных бригад (машинисты и помощники машинистов электровазозов, тепловозов, паровозов, электропоездов и дизель-поездов) производится по часовым тарифным ставкам, соответствующим

РАЗМЕР ОПЛАТЫ РЕГУЛИРУЕТСЯ БОЛЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ДОКУМЕНТОВ

установленным им разрядам оплаты труда и тарифным коэффициентам четвёртого уровня оплаты труда тарифной сетки, с учётом сложности работ за фактически отработанное время.

Разряды оплаты труда определяются в зависимости от видов выполняемых работ и устанавливаются в трудовом договоре. При выполнении показателей премирования работник поощряется в зависимости от действующего на дороге положения о премировании. Чтобы предоставить автору более подробную информацию по вопросу расчёта его заработной платы, необходимы дополнительные сведения (фамилия, имя, отчество, вид движения, отработанное время и т.д.).

Михаил Семёнычев,
заместитель начальника Дирекции тяги

РАЗЪЯСНЕНИЕ

И комсомольский билет пригодится

ЕСЛИ СГОРЕЛ АРХИВ, ПОДТВЕРДИТЬ ВАШ ЗАРАБОТОК МОЖНО ПО УЧЁТНОЙ КАРТОЧКЕ ЧЛЕНА ПАРТИИ И ПРОФСОЮЗА

– *Здравствуйте, уважаемая редакция! Мне пришла бумага из ПФР, в которой говорится, что для расчёта максимального размера пенсионного капитала (а пенсия не за горами) необходимо предоставить справку о зарплате за пять лет до 2002 года. В этот период я работал в рефрижераторном вагонном депо в Тихорецке. Пошёл туда, а мне там сказали, что сгорел архив и данных нет. А значит, у меня будет минимальная зарплата за этот период и, соответственно, маленькая пенсия. Но разве моя вина, что сгорел архив? Есть же, наверно, какой-то выход из этой ситуации?*

Сергей Лагуткин
Тихорецк,
Краснодарский край

– Уважаемый Сергей Дмитриевич! В случае утраты документов пенсионные фонды принимают комиссионное решение об исчислении заработной платы по документам, косвенно подтверждающим фактический заработок работника.

К ним могут быть отнесены учётные карточки членов партии, комсомола, профсоюза и партийные, комсомольские, профсоюзные билеты, расчётные книжки (расчётные листы), которые оформлены в



Поиски в архивах вполне могут окупиться

соответствии с требованиями, предъявляемыми к оформлению первичных учётных документов по оплате труда, приказы и другие документы, из которых можно сделать вывод об индивидуальном характере заработка работника.

Указанный порядок установления среднего заработка предусмотрен совместным письмом Министерства труда и социального развития и Пенсионного фонда от 27 ноября 2001 года № ЛЧ-6-27/9704.

Если же у вас нет комсомольского, профсоюзного билетов и т.д., вам необходимо обратиться в управление ПФР в Тихорецке со справкой о несохранности документов Тихорецкого рефрижераторного вагонного депо и получить разъяснение, как в судебном порядке свидетельскими показаниями подтвердить заработную плату в депо.

Виктор Бураков,
начальник отдела архивов
службы
управления делами СКЖД

ВОПРОС – ОТВЕТ

Сообщения в средствах массовой информации о сложностях во взаимоотношениях между Пенсионным фондом России и негосударственными пенсионными фондами вызвали резонные вопросы как со стороны участников – вкладчиков фонда, так и обычных граждан. Их число за последние дни увеличилось, поэтому, чтобы не порождать слухи и недоверие, руководство фонда провело «горячую линию» для своих клиентов. На все поступившие вопросы руководители НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ответили уверенно и открыто. Редакция газеты публикует наиболее популярные вопросы с ответами.

– *Слышал, что Пенсионный фонд больше не хочет работать с негосударственными пенсионными фондами. Что случилось и что это значит для нас, клиентов фонда?*

Валентин Кабаров

Тайшет

– Работа с ПФР как велась, так и продолжает вестись. Однако он уведомил нас о том, что в ближайшее время он планирует расторгнуть трансфер-агентское соглашение (соглашение о взаимном удостоверении подписей). Эта же процедура будет проведена и с рядом других негосударственных пенсионных фондов. Причина, на которую ссылаются сотрудники ПФР, – действия недобросовестных агентов, которые в нескольких регионах заключили договоры с клиентами без их ведома.

Что это значит для наших клиентов? На тех гражданах, которые уже являются нашими клиентами, это никак не отразится.

Несколько усложнится процедура подачи заявления для новых клиентов по ОПС – будет необходимо обратиться в Пенсионный фонд и в уполномоченный им трансфер-агентский центр. То есть для новых клиентов меняется только место, куда его следует отнести. Больше никаких изменений не произойдёт. Более того, на ряде железных дорог уже действуют собственные соглашения о взаимном удостоверении подписей с Пенсионным фондом России. Это значит, что работники ОАО «РЖД» имеют возможность заверить заявление о выборе негосударственного пенсионного фонда прямо по месту работы. Как это будет выглядеть? Так же, как и раньше. Представитель работодателя, например сотрудник отдела кадров, зная работника предприятия, заверяет его подпись и передаёт его данные в Пенсионный фонд России.

Для тех же, кто не работает на предприятиях «Российских железных дорог», иначе. Как уже говорилось выше, для перевода пенсионных средств из ПФР – в случае если человек желает, чтобы его пенсия копилась в нашем фонде – необходимо будет обратиться или непосредственно в Пенсионный фонд России, или в трансфер-агентский центр, указанный на его сайте. Необходимо подчеркнуть: НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по-прежнему остаётся в системе обязательного пенсионного страхования. Мы продолжаем работать с застрахованными лицами и по-прежнему качественно их обслуживать.

– *Из-за всех этих бумажных пертурбаций моя пенсия может пропасть или уменьшиться?*

Евгений Еременко

Москва

– Те решения, которые были приняты и озвучены Пенсионным фондом, влияют только на процедуру привлечения новых клиентов по ОПС, усложняя её для самих клиентов. Для тех, кто уже является нашим клиентом по обязательному пенсионному страхованию, никаких изменений не будет. Они по-прежнему остаются нашими клиентами, мы работаем с ними на основании действующей лицензии, и никакого влияния на их будущую пенсию эти изменения не оказывают.

Никуда пенсия, разумеется, не пропадёт, все средства фонда по-прежнему находятся на счетах клиентов, и мы будем с ними работать абсолютно в том же порядке, в котором и работали. Ни один негосударственный пенсионный фонд не может использовать средства клиента в своих интересах, а перечень инструментов инвестирования определён и жёстко контролируется законодательством. Таким образом, ни о каких потерях накопительной части будущей пенсии в системе обязательного пенсионного страхования

не может быть и речи. В ближайшее время будет проведено информирование всех клиентов о состоянии их клиентского счёта через рассылку писем.

– *Как-то Владимир Путин на встрече с железнодорожниками в депо заявил, что доверяет накопительной пенсионной системе – неужели чиновники в ПФР об этом не знают и не доверяют вам и таким фондам, как ваш?*

Ольга Бужеева

Ростов-на-Дону

– Позиция Пенсионного фонда вполне объяснима и совпадает с нашей: мы вместе стремимся, чтобы не было никаких нарушений при привлечении клиента. Мы вместе противостоям недобросовестным агентам. Мы хотим, чтобы люди в наш фонд приходили осмысленно. При том что мы обслуживаем более 1,5 млн клиентов, 61 жалоба, относящаяся к 4 из 21 отделения ПФР, – это единичные случаи. На уровне взаимодействия с региональными отделениями ПФР наш фонд всегда считался образцовым, а его деятельность не вызывала каких-либо вопросов. Сложившаяся ситуация вызывает недоумение и непонимание на местах, в том числе и у наших коллег из ПФР в регионах. По каждому из обращений мы сейчас тщательно разбираемся. Будем выявлять и наказывать недобросовестных агентов.

Однако нам нужно понимать взаимодействие: какие обращения поступили, кто это, нет ли ошибки. Этих данных мы ждём от ПФР и по каждому из них проведём индивидуальную работу. Помимо этого, мы готовим предложения, как усовершенствовать эту систему, чтобы больше такого не повторилось.

Со временем ситуация получит переоценку, мы работаем над этим вопросом. Недобросовестные агенты нами частично уже выявлены, они будут привлечены к ответственности. Уверены, что мы с ПФР друг друга понимаем, ведь сложившаяся ситуация бьёт прежде всего по клиентам, для которых походы в ПФР – это дополнительные хлопоты.

– *Я слышал, что проблемы возникли из-за недобросовестных агентов. Как отличить недобросовестного агента от добросовестного?*

Иван Сербин

Чита

– Прежде всего надо обратить внимание на то, где вам назначена встреча с агентом. Если вы подписываете договор непосредственно по месту работы – например, для работников ОАО «РЖД» – это кадровые службы, – то можете быть спокойны. С кадровиками у нас долгосрочные отношения, мы работаем не первый год. Плюс вы всегда можете уточнить в ближайшем филиале нашего фонда статус работника, предлагающего подписать вам договор обязательного пенсионного страхования.

Что касается тех, кто не работает на железной дороге или в предприятиях, связанных с ОАО «РЖД», то тут надо быть бдительнее. Если возникают сомнения, самый простой способ их снять – это наша бесплатная «горячая линия»: 8-800-775-15-20. Сюда вы можете позвонить, например, непосредственно перед подписанием договора. Вас соединят со специалистом, работающим с агентами в вашем регионе. Назвав фамилию агента, вы сможете уточнить, имеет ли данное лицо полномочия на оформление договоров обязательного пенсионного страхования. Если же вы уже подписали договор, но до конца не уверены во всех деталях (например, агент вам плохо что-то разъяснил), обращайтесь в филиал фонда в вашем регионе. У нас одна из самых широких филиальных сетей. Вам сразу же предоставят информацию, кем был оформлен договор



Коваленко Татьяна Алексеевна, заместитель исполнительного директора (технический блок), Шерстнев Вячеслав Игоревич, заместитель исполнительного директора (блок продаж), Сухорукова Елена Викторовна, исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»

и уполномочен ли этот человек совершать такие действия. И самый простой и наглядный способ проверить подлинность заключённого контракта: если на договоре стоит наша печать, документ вам предоставлен вместе с оригинальной подписью директора филиала нашего фонда, то тогда сомнений в корректности договора быть не должно. Он подлинный.

– *Как бороться с недобросовестными агентами? Что делается для того, чтобы их стало меньше?*

Павел Загороднюк

Ачинск

– Начиная с 2010 года мы последовательно реализуем систему контроля за работой агентов. Во-первых, не удивляйтесь, если вам позвонят из фонда и попросят предоставить данные для проверки вашей личности – это работает наша система исходя-

точнения данных к клиенту, однако оказывается, что указанный в договоре человек по данному адресу не проживает. Или же такого адреса вообще нет – недобросовестный агент указал его наобум. И делает он это для того, чтобы мы не смогли провести проверку. Но при выявлении таких случаев мы сразу же передаём информацию в правоохранительные органы.

Нами уже переданы документы о возбуждении уголовных дел против агентов, которые фальсифицировали подписи своих клиентов, и мы надеемся, что в этом году подобные ситуации больше не повторятся. Уточним: на сегодняшний день в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» поступила 61 жалоба из ПФР о неправомерном переводе средств без ведома клиента – это приблизительно 0,015% от общего числа подпи-

– *Решение о временном расторжении соглашения с «БЛАГОСОСТОЯНИЕМ», которое принял ПФР, бесспорно или нет? Что делает ваш фонд, чтобы клиентам было проще?*

Оксана Ломакина

Североуральск

– Решение, как следует из опубликованного пресс-релиза на сайте Пенсионного фонда России, не является окончательным и бесповоротным. Соглашения о взаимном удостоверении подписей, то есть бумаги, дающие нам право самостоятельно привлекать клиентов и удостоверять личности этих клиентов при подписании ими документов о переводе пенсионных средств в наш фонд, будут восстановлены, как только мы урегулируем все поступившие в наш фонд жалобы. Напомним, что часть жалоб мы уже урегулировали, более чем по половине уже достигнуты

Позиция Пенсионного фонда РФ вполне объяснима

и совпадает с нашей: мы вместе стремимся, чтобы не было никаких нарушений при привлечении клиента. Мы вместе противостоям недобросовестным агентам. Мы хотим, чтобы люди в наш фонд приходили осмысленно

щего обзвона. То есть подписанные договоры – полностью или выборочно, это зависит от филиала и от агента – повторно прозваниваются нашими сотрудниками. При этом наши сотрудники попросят вас назвать вашу фамилию, подтвердят дату рождения. Такой контроль необходим для того, чтобы выяснить, действительно ли вы подписывали договор, верно ли указаны ваши контактные данные, в частности адрес и телефон.

Другие мероприятия касаются уже работы нашей службы экономической безопасности. Речь идёт о выездных проверках. Если есть, например, подозрение, что агент указал неправильный телефон и поэтому невозможно дозвониться до клиента, мы можем выехать по месту работы или проживания и уточнить данные. Это не значит, что наши сотрудники будут стучать в ваших дверей, даже если вы этого не хотите. Но это эффективная мера. При такой проверке сразу становится очевидно: если это клиент, которому правильно разъяснили все условия договора, представлена информация о фонде и он сделал осознанный выбор, то человек с пониманием отвечает на вопросы. Но вот другая ситуация: мы выезжаем для

санных в 2010 году договоров. Кажется, это ничтожно мало. Но за этой цифрой – реальные люди, которые обеспокоены случившимся. Поэтому мы стараемся лично побеседовать с каждым из этих граждан. Если они живут в Москве, то приглашаем их в наш центральный офис. Если человек живёт в регионе, то в региональное отделение. Более того, мы готовы при необходимости приехать к каждому из них для уточнения обстоятельств случившегося. Мы стараемся досконально выяснить, как персональные данные гражданина попали к мошенникам, и вместе проводим разбирательство для привлечения виновных к ответственности. Этим людям, если они действительно не выбрали наш фонд, мы предлагаем выбрать Пенсионный фонд России или любой другой и предоставляем все документы, чтобы человек оформил перевод туда, куда он хочет сам, либо остался нашим клиентом. Бывают такие случаи, что люди просто забыли, что именно они подписали, это не обязательно жертвы мошенников, но это значит, что наши служащие плохо донесли информацию до клиентов. Но мы никак не в каждый случай и принимаем меры по разрешению спорных ситуаций.

договорённости – осталось только в удобное для клиента время подписать нужные документы. По остальным жалобам мы выходим на контакт, так как информация об этих лицах нам поступила менее двух недель назад – кто-то в отъезде, кто-то не имеет времени на встречу, но в течение месяца мы намерены решить все эти вопросы. Надеемся, что вопросы Пенсионного фонда России будут улажены и НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» будет работать по более простой схеме.

Отметим, что по 16 регионам России в наш адрес претензий нет вообще, и мы рассчитываем, что в этих регионах наши с ПФР соглашения не будут расторгнуты и никаких изменений при работе с клиентами вообще не будет. Мошеннические действия недобросовестных агентов имели место всего в четырёх регионах: Калининградской области, Москве, Московской области и Нижегородской области. Во всех остальных субъектах Федерации ситуация была штатная. Мы довели до Пенсионного фонда нашу позицию и надеемся, что решение не будет принято скопом, временные санкции не коснутся всех отделений НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», а затронут только те регионы



Сухорукова Елена Викторовна, исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»



Прокопенко Александр Александрович, начальник управления по организации продаж

и тех агентов, которые допустили конкретные нарушения. Ведь мы работаем с более чем полумиллионами застрахованных лиц. Кстати, у нас очень важная именно для вас новость: агентство «ЭКСПЕРТ РА УРАЛ» подтвердило, что мы занимаем первое место на Урале и в Западной Сибири.

– *Мой муж – клиент НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», но в мае мы узнали, что его недобросовестные агенты перевели его – без его ведома – в другой фонд. Как ему вернуться обратно? Мы же доверяем вам!*

Лариса Шведун

Пермь

– Такие ситуации действительно случались, и по каждой из них мы проводим тщательное расследование – как мошенники смогли получить ваши данные. Мы же, разумеется, не заинтересованы в том, чтобы наши клиенты нас покидали.

Что же делать, если сложилась такая ситуация? Обратиться в представительство Свердловского филиала в Перми. Там вам предоставят комплект документов, которые нужно будет заполнить для перехода обратно в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Если у вас есть версии по поводу того, как именно вас перевели в другой фонд и откуда недобросовестные агенты могли взять ваши данные, мы поможем вам в поиске мошенников для привлечения их к ответственности. Есть и другой вариант – пойти в Пенсионный фонд России и оформить необходимые документы по переводу пенсионных накоплений в наш фонд.

– *А в чём всё-таки преимущество НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»? Может быть, в свете событий лучше вернуться в главный государственный фонд, то есть в ПФР, ведь он самый крупный?*

Павел Суминский

Волгоград

– Прежде всего это рейтинги надёжности. НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» обладает максимальными рейтингами надёжности, подтверждаемыми рейтинговыми агентствами из года в год. Фонд занимает первые места в России по числу застрахованных лиц (1,4 млн человек) и объёму пенсионных накоплений (26,9 млрд руб.). По итогам 2010 года фонд награждён профессиональным сообществом за лидерство в системе ОПС и высокую надёжность. НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – это фонд, имеющий самую разветвлённую сеть собственных филиалов. Мы сможем предложить вам одинаково качественное обслуживание во всех субъектах РФ.

Стоит отметить, что после подписания договора клиенты к нам обращаются в двух случаях. Либо за назначением пенсии (кстати, в прошлом году мы были первыми в стране, кто назначил пенсии по обязательному пенсионному страхованию). Либо приходят наследники. В обоих случаях сервис и по оперативности решения вопроса, и по комфортности обслуживания будет гарантированно высоким по всей стране.

– *Если я, клиент НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», захочу перейти в другой пенсионный фонд, смогу ли я сохранить льготы, закреплённые за мной в рамках Коллективного договора ОАО «РЖД»?*

Алексей Савостеев

Клин

– Конечно, коллективный договор и законодательство по обязательному пенсионному страхованию никак не связаны между собой. Ведь коллективный договор – документ, на основании которого регулируются отношения работника с работодателем. Пенсии через НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – одна из гарантий коллективного договора. ОАО «РЖД» выбрало этот фонд для реализации корпоративной пенсионной системы. А выбор человеком того или иного НПФ – это уже поле действия закона об обязательном пенсионном страховании. Если вы выбрали другой фонд, то коллективный договор для вас останется прежним. Но есть один нюанс. Холдинг «Российские железные дороги» устраивает общекопоративную программу социального обеспечения своих сотрудников. Все мероприятия в этой области увязываются в общую систему мотивации и поддержки его работников. Мы плотно взаимодействуем с подразделениями компании, ответственными за социальную работу по всему перечню вопросов, связанных с социальным обеспечением работников ОАО «РЖД», – начиная от наших первоочередных задач, то есть пенсионного обеспечения сотрудников отрасли, и заканчивая заботой о ветеранах и материальной помощи молодым семьям и нуждающимся. Поэтому именно причастность к общей социальной системе ОАО «РЖД», в том числе сотрудничество с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», который является уполномоченным отраслевым фондом, позволяет нам участвовать в общекопоративной программе социальных гарантий для сотрудников компании. Но, повторяем, взаимодействие с ПФР к данному вопросу не относится.

ВСТРЕЧА

Нулевая игра

СБОРНАЯ РОССИИ В ТОВАРИЩЕСКОМ МАТЧЕ, КОТОРЫЙ ПРОШЁЛ В АВСТРИЙСКОМ ЗАЛЬЦБУРГЕ, СЫГРАЛА С КОМАНДОЙ КАМЕРУНА ВНИЧЬЮ – 0:0.

Главный тренер нашей сборной Дик Адвокат на эту встречу выставил экспериментальный состав. Впервые на поле в футболках национальной команды вышли Александр Шешуков, Александр Рязанцев и Тарас Бурлак. Вместе с тем против Камеруна не сыграли автор хет-трика в недавнем матче против Армении Роман Павлюченко, а также Андрей Аршавин. Да и вообще из игроков «основы» на поле присутствовали лишь Василий Березуцкий, Юрий Жирков, Дмитрий Торбинский.

Помимо Торбинского в игре приняли участие и другие футболисты «Локомотива»: Ренат Янбаев, Денис Глушаков и Тарас Бурлак. Что касается сборной Камеруна, то в составе этой команды вышли шесть



СБОРНАЯ РОССИИ В ЗАЩИТЕ СТОЯЛА УВЕРЕННО, НО КОМАНДУ НЕ РАЗ ВЫРУЧАЛИ ВРАТАРЬ «ЗЕНИТА» МАЛАФЕЕВ И КАРКАС ВОРОТ

участников чемпионата мира – 2010, в том числе и знаменитый Самюэль Это'О. Однако ни ему, ни другим участникам матча отличиться не удалось. Игра проходила при небольшом преимуществе россиян, в составе которых могли отличиться Алан Дзагоев, Юрий Жирков, Павел Погребняк, но и им не хватило точности. В выигрыше остался Российский футбольный союз, который за участие в этом матче получил от Камерунской федерации футбола солидную сумму. Активно проявили себя российские болельщики, с трибун заклеймившие позором нашу сборную, а четверо из них в конце матча выбежали на поле забивать гол соперникам.

Роман Вишнёв

СПАРТАКИАДА

Старты юных

В САМАРЕ ПРОХОДИТ ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА СРЕДИ ДЕТЕЙ РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД». Соревнования посвящены 75-летию РФСО «Локомотив». Главной задачей спартакиады является пропаганда здорового образа жизни, популяризация физической культуры среди детей. В программу вошли лично-командные соревнования по лёгкой атлетике, настольному теннису, плаванию и шашкам. Легкоатлеты будут соревноваться в беге на 800 и 1000 м, а также в эстафете. Юных пловцов ждут дистанция 50 м вольным стилем и эстафета. Общекомандное место в спартакиаде определяется по наименьшей сумме мест, занятых сборными командами дорог в соревнованиях по всем видам программы.

Виктор Романов

ФУТБОЛ

Тенор для ФИФА

Недавно переизбранный на новый срок президент ФИФА Йозеф Блаттер сделал несколько неожиданных заявлений. Герр Блаттер объявил о том, что никакого расследования выборов страны – хозяйки чемпионата мира 2022 года не будет. Также Блаттер рассказал, что в ближайшее время при ФИФА будет создан совет мудрецов. В него войдут бывший госсекретарь США Генри Киссинджер, легенда голландского футбола Йохан Кройф, а также знаменитый оперный певец Пласидо Доминго. Этот список уже вызвал немало вопросов. Скажем, Киссинджер находится в преклонном возрасте, а Доминго никакого отношения к футболу, кроме как выступление на церемонии открытия чемпионата мира в Италии, не имеет. Английские СМИ уже усомнились в адекватности Блаттера. Однако тот заявил, что всё недовольство исходит от исполнительного комитета ФИФА, который считает, что он и есть совет мудрецов.

Матвей Володин

Линия атаки

Зов крови

Молодёжный «Локо» – лидер первенства России



ФОТО: ТАСС / ИГОРЬ ТАСС

МОЛОДЁЖНЫЙ «ЛОКОМОТИВ», КАК И ГЛАВНАЯ КОМАНДА, СЕЗОН-2011/12 НАЧАЛ ВЕСЬМА УСПЕШНО И СЕЙЧАС ВОЗГЛАВЛЯЕТ ТУРНИРНУЮ ТАБЛИЦУ СВОЕГО ПЕРВЕНСТВА. ПО СЛОВАМ ЕГО НАСТАВНИКА ВЛАДИМИРА ВОЛЧЕКА, НЕ ЗА ГОРАМИ ТЕ ВРЕМЕНА, КОГДА ЕГО ПОДОПЕЧНЫЕ ПОСТУЧАТСЯ В ДВЕРЬ ОСНОВНОГО СОСТАВА.

– Как вы оцениваете столь резвый старт молодёжной команды? – Это стало настоящим сюрпризом в том числе и для нас самих. Дело в том, что сейчас у нас играют в основном выпускники клубной спортшколы 1993 года рождения, и им приходится биться с более взрослыми ребятами. Да, весна 2011 года прошла для нас просто здорово, но, разумеется, я не могу гарантировать, что и дальше всё будет продолжаться так же успешно. Ведь мы работаем с молодёжью, а она склонна к нестабильности... – Легко ли быть во главе турнирной таблицы или это налагает на команду лишний груз ответственности? – Мы на своё положение в турнире особого внимания не обращаем. Почему? Дело в том, что главная задача молодёжной команды – готовить игроков для основного состава. Здесь я сразу отмечу, что кандидаты на вход в основу у нас есть, и мы делаем всё, чтобы помочь им набрать необходимые кондиции. – В предыдущие сезоны дублёры «Локомотива» неизменно боролись за высокие места, но до абсолютного лидерства им всякий раз чего-то не хватало. По-вашему, чего?

С ТАКИМ ТРЕНЕРОМ КОМАНДА БУДЕТ БИТЬСЯ ДО КОНЦА

– Так ведь и раньше цели занять высокое место молодёжка не преследовала. А вот задачу подготовки новых кадров для основной команды она стабильно выполняла. Сегодня в её основе постоянно играют Алан Гатагов, Тарас Бурлак и Магомед Оздоев. Конечно, добиваться серьёзных результатов и быть в турнирной таблице как можно выше, с педагогической точки зрения, очень важно – это накаливает уверенность в собственных силах, воспитывает в игроках характер победителей. Но цели выиграть любой ценой на этом уровне быть всё-таки не должно. Главное – чтобы футболисты от матча к матчу прибавляли.

Абсолютно не согласен с Диком Адвокатом. Новая кровь нашей сборной попросту необходима

– Кого из своих подопечных вы видите в основе «Локо» в ближайшем будущем? – Мы порекомендуем кандидатов на усиление как минимум трёх позиций. На мой взгляд, наиболее перспективны голкипер Александр Фильцов, защитник Георгий Бурнаш, хавбек Николай Калинин, а также форварды Сослан Джикоев, Максим Барсов и Георгий Нуров. Кстати, я перечислил далеко не всех способных ребят. – Как на молодёжном уровне ведут себя судьи? В этом году молодёжный «Локо» от них ещё не страдал? – Судейство бывает разным. Но на это мы также стараемся не обращать внимания. Ребята должны уметь играть при любом арбитраже – и качествен-

но, и не лишённом ошибок. Ну а в целом могу сказать, что в этом году судьи работают достаточно ровно. – Болельщики излишним вниманием вас не жалуют. Не обидно? – Действительно, сейчас зрителей на наших матчах бывает на порядок меньше, чем в начале сезона. Но тому есть вполне объяснимая причина. Мы начинаем играть в не слишком удобное для них время: во-первых, среди недели, а во-вторых, наши встречи начинаются в полдень. К тому же молодёжная команда сейчас играет не в Черкизове, а на поле отделения школы «Локомотива» в Перове. Но совсем что ребята у нас всё-таки мо- ложе своих соперников. Кроме того, их регулярно вызывают в юношескую сборную страны, и по возвращении им трудно вновь войти в ритм игры клубной команды. Впрочем, можете верить: мы будем биться и постараемся занять как можно более высокое место. – Состав сборной России вот уже который год практически не меняется. Её наставник Дик Адвокат новых кадров для своей команды не видит и делает соответствующие заявления... – Нет уж, с Диком я здесь абсолютно не согласен. Уверен: уже сегодня на уровне сборной способны играть многие молодые россияне – новая, молодая кровь команде попросту необходима. Те же футболисты нашего «Локомотива» Владислав Игнатьев, Тарас Бурлак и Алан Гатагов вполне могут выходить на замену и приносить команде Адвоката немало пользы. Сюда же добавлю игроков ЦСКА Павла Мамаева и Георгия Щенникова, а также динамовцев Александра Кокорина и Фёдора Смолова. Наверное, позицию Дика Адвоката можно объяснить тем, что на первом месте для него стоит результат, и поэтому он опирается на тех мастеров, что уже проверены в боях. Молодёжь лишь на минуты выходит на поле в матчах даже с такими средними соперниками, как команды Ирана и Катара. К сожалению, повлиять на Адвоката мы никак не можем. И поэтому продолжаем верить, что рано или поздно на смену ему придёт специалист, который откроет наших новых звёзд.

Беседовал Андрей Мельников

Болельщики

Без петард

ПЛЯЖНЫЕ ФУТБОЛИСТЫ НАЧАЛИ СЕЗОН СО ВСТРЕЧИ С ПОКЛОННИКАМИ

В Черкизове прошла первая официальная встреча болельщиков и руководства, тренерского штаба и игроков действующего чемпионата России по пляжному футболу – ПФК «Локомотив»

На встречу пришли около 200 болельщиков «Локомотива». Вначале президент ПФК «Локомотив» Виталий Погодин попросил железнодорожную торсиду активно поддерживать команду на её домашних матчах на стадионе «Янтарь» в Строгине и отметил, что в новом сезоне пляжному «Локо» ставятся максимальные задачи в российских турнирах и победа в дебютном розыгрыше Лиги Содружества. Президент клуба также надеется на достойное выступление футболистов «Локо» в сборной России (на данный момент – 10 кандидатов), которая в сентябре примет участие в финальной части ЧМ-2011 в Италии. Вице-президент ПФК «Локомотив» Валерий Колотило рассказал, что сегодня в команде нет слабых мест. «Она укомплектована не просто хорошими – только лучшими игроками», – пояснил он. Однако, учитывая сложность сезона, уже в конце июня «Локо» пополнится двумя португальскими легионерами, лидерами своей национальной команды: Маджером и Аланом. По словам вице-президента, эти ребята демонстрируют на песке просто фантастическую игру. После завершения официальной части встречи памятные подарки (мячи и футболки) от команды получили самые активные болельщики – пользователи сайта ПФК «Локомотив», участники «Конкурса прогнозов» клубного ЧМ-2011 в бразильском Сан-Паулу, где «Локо» занял четвёртое место. Самый точный прогноз дал менеджер одной из строительных компаний столицы Максим Копейкин.

В завершение встречи главный тренер «Локо» Илья Леонов обратился к болельщикам с просьбой поддерживать клуб на трибунах, приходить на матчи с клубной символикой, при этом попросил их не приносить с собой петарды и не устраивать дымовые завесы.

Владимир Суетин

ГРЕБЛЯ

Прибыл первым

БОЛЬШАЯ МОСКОВСКАЯ РЕГАТА ПРОШЛА УСПЕШНО

Представитель ЦСК «Локомотив» Денис Прибыл стал победителем «Большой Московской регаты» по академической гребле в четвёрке парной среди спортсменов до 23 лет.

Нынешняя регата запомнилась противостоянием молодых российских и белорусских гребцов. В первый день регаты состязались одиночки и двойки. И если в одиночках два первых места остались за нашими спортсменами, то в двойках первенствовали белорусы, а экипаж Дениса Прибыла и Ивана Усцелимова стал вторым. «В паре с Иваном мы тренировались вместе лишь несколько дней», – рассказал Прибыл. – Мы могли опередить конкурентов, так как к финишу набрали хорошую скорость и стали настигать белорусов, но нам помешал ветер, поднявший сильную волну». Зато во второй день соревнований российский экипаж-четвёрка, в состав которого вошёл Прибыл, не оставил соперникам ни единого шанса. Денис и его товарищи опередили белорусов, финишировавших вторыми на дистанции 2000 м, на девять секунд. Это огромное преимущество. «Настрой у нас был сумасшедший», – рассказал Прибыл. – Обычно вторую половину двухкилометровой дистанции все проходят быстрее, чем первую. Здесь важно прибавлять и потом уже терпеть, сколько можно. Вот мы и прибавили». Стоит отметить и результат – 5.46,72. С таким временем можно претендовать на призовые места на больших международных соревнованиях. Они, кстати, не за горами. Четвёрка, в которой выступает Прибыл, благодаря отличным результатам на Большой Московской регате примет участие в чемпионате мира среди спортсменов до 23 лет, который 19 июня стартует в Голландии.

Роман Вишнёв

КРОССВОРД

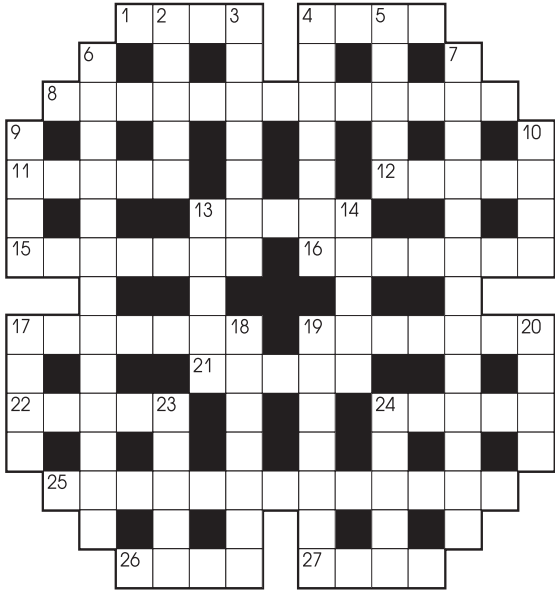
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Газ, стирающийся в атмосфере до дыр.
- Материал для изготовления медвежат.
- Черта свирепых и жестоких существ.
- Период в игре «Что? Где? Когда?».
- Боевик в горах при царском режиме.
- Источник баек для телетриллеров.
- Сладостное состояние, нападающее на сотрудника после вкусного обеда.
- Репка для бурёнки.
- И «Бездомный» моллоск, и безвольный человек.
- Сооружение для публкии на стадионе.
- Змея, пляшущая под дудку факира.
- Что получит в делах, по народной примете, тот, кто увидит новую луну с левой стороны?
- Отточенная сторона лезвия.
- Лишение доверия, подрыв авторитета.
- Дерево, из которого на Руси делали гусли.
- Некая таинственная субстанция, эманация человеческой души.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Предприятие имени Лихачёва.
- «Сибарит» в переводе на русский.
- Нижний этаж древнерусского дома, имевший хозяйственное значение.
- Один из тех, кому Маяковский советовал «делать жизнь с товарища Дзержинского».
- Что такое гипербола в поэтике?
- Студент на последнем году обучения.
- Свежезамороженный дождь.
- Травма, которую нельзя причинить собственному локтю.
- Вертикальный брус, служащий опорой.
- Косметика для лица, «используемая» некоторыми для чужих мозгов.
- Он обязательно есть у хорошего музыканта.
- Промышленная корпорация.
- Она может поползти по ветхой стене.
- Клубный мошенник на старинный лад.
- Самая бьющаяся посуда на свадьбе.
- Жадность его, как известно, стубила.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 8 июня

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Потомство.
 - Вадим.
 - Люстра.
 - Аншлаг.
 - Рокот.
 - Тиски.
 - Скоба.
 - Кочерга.
 - Плато.
 - Пекин.
 - Торжище.
 - Сёмба.
 - Резус.
 - Запас.
 - Целина.
 - «Ариэль».
 - Макар.
 - Настройка.
- ПО ВЕРТИКАЛИ:
- Приток.
 - Товар.
 - Медик.
 - Томат.
 - Орешек.
 - Летописец.
 - Гласность.
 - Овчарка.
 - Окраина.
 - Спазм.
 - Икота.
 - Салёр.
 - Отказ.
 - Гвидон.
 - Ехидна.
 - Замес.
 - Покер.
 - Сарай.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росптрофаз. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Поторель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зотграф
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечаловин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамлюков (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вкл Павел Беловок.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

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

Выход в свет: 9 июня 2011 года
Номер: 98 (24818) | Тираж: 152895 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 20.30
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Набравший Паска ширинком», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттис», 23 км [Заказ № 11-06-00149] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кисловодске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.