

РЖД открыли Единый информационно-сервисный центр для пассажиров всей страны

Работники ПривЖД одними из первых смогли оценить преимущества трёхуровневой системы премирования

Первый опыт железнодорожной работы определил всю карьеру бывшего инженера с оборонного завода

Депутаты Госдумы выступают за ликвидацию внутрисервисного роуминга

8-800-700-1520  
**ВОВРЕМЯ ИСПОЛЬЗУЙ ВСЕ ПРАВА НА ДОСТОЙНУЮ ПЕНСИЮ**  
 www.blagosostoyanie.ru  
 Лицензия №294/02 выдана ФССП 22.03.2005 г. Рекламная

4 октября 2010 года **WWW.GUDOK.RU**  
**понедельник** **WWW.GUDOK.INFO**  
 № 179 (24658) **E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU**

# ГУДОК



Ежедневная **Выходит** **Тираж**  
 транспортная **с 23 декабря** **137978**  
 газета **1917 года** **экземпляров**

## ОТ РЕДАКЦИИ

### Новые механизмы

В Москве прошёл III Всероссийский съезд строительных саморегулируемых организаций. Его участники обсуждали новые организационные основы отрасли: единое национальное объединение СРО с обязательным и автоматическим в нём членством организаций и др. Строители являются в плане перехода на саморегулирование первопроходцами. Присматриваются к их опыту, разумеется, и транспортники. Надо сказать, что, не форсируя событий и опираясь на собственные взгляды, представители всех видов транспорта уже немало сделали на пути становления механизмов саморегулирования и регулирования. Автомобилисты создали свои первые локальные СРО и разработали Концепцию развития саморегулирования автотранспортной деятельности, авиаторы зарегистрировали СРО «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий» и НП «Саморегулируемая организация авиационного бизнеса», идёт процесс создания СРО у речников. Не остались в стороне и железнодорожники, нарабатывая свой практический опыт. Так, Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава, объединяющий 26 компаний с охватом 570 тыс. грузовых вагонов, уверенно набирает обороты. Сегодня на площадке этой организации совместно со специалистами ОАО «РЖД» идёт интенсивная выработка новых нормативных документов и технологии перевозок. Наряду с этим продолжается процесс создания и других СРО в железнодорожной сфере. «Система саморегулирования отсекает недобросовестных участников и будет характеризоваться сильными игроками, соблюдающими принцип здоровой конкуренции, что гарантирует потребителям стабильность и безопасность железнодорожных перевозок», — считают в Совете рынка. Напомним, что в плане мероприятий реформы отрасли в 2010–2011 годах предусмотрено создание правовых основ для развития системы саморегулирования, в том числе принятие федерального закона. При этом уже ясно, что в транспортной сфере механизмы саморегулирования будут формироваться отнюдь не обязательно в тех же формах, что в строительной и иных отраслях. Главное здесь — учесть, с одной стороны, потребности самих участников рынка в целесообразных правилах ведения данного бизнеса, а с другой — своеобразие железнодорожного транспорта и его особую роль для российской экономики. К этому есть все предпосылки.

## ЧТО БУДЕТ

### 4 октября, понедельник

● Президенты России и Украины Дмитрий Медведев и Виктор Янукович примут участие в российско-украинском межрегиональном экономическом форуме в Геленджике.

### 5 октября, вторник

● В Санкт-Петербурге пройдёт Международная выставка по здравоохранению «Больница».  
 ● В Торгово-промышленной палате состоится конференция «Применение антидотинговых и других защитных мер в условиях функционирования Таможенного союза».  
 ● В Москве откроется Международная специализированная выставка «Станкостроение-2010».  
 ● В Хабаровске начнёт работу Дальневосточный экономический форум.

### 6 октября, среда

● В Улан-Уде в рамках реализации национального проекта «Доступное и комфортное жильё — гражданам России» состоится Всероссийское совещание «Альтернативные формы обеспечения жильём молодёжи».  
 ● Состоится заседание Совета Федерации, посвящённое проблеме экологического состояния припортовых морских акваторий России и законодательного обеспечения каботажного плавания судов под российскими флагами при пересечении государственной границы.

### 7 октября, четверг

● Как ожидается, в Госдуме пройдут парламентские слушания на тему «Проблемы и перспективы финансирования дорожной отрасли в Российской Федерации. Дорожные фонды».

## РЕФОРМА | РЕГИОН

# Две в одной

Островную магистраль прочно связали с Большой землёй



С 1 октября предприятия Сахалинской железной дороги начали работать в составе Дальневосточной.

Уже через пять лет островную магистраль планируется полностью перевести на общесетевую стандарт колеи

Напомним, решение о реорганизации островной магистрали путём её присоединения к соседней дороге было принято советом директоров ОАО «РЖД».

По словам начальника ДВЖД Михаила Заиченко, такой шаг во многом продиктован необходимостью усиления взаимосвязи между материковыми и островными линиями, а также совершенствованием единого технологического и производственного процессов. «Управление перевозками на стыке двух дорог через паромную переправу Ванино — Холмск будет вестись в масштабах единой логистической схемы. Сейчас эта цепочка, можно сказать, разорвана», — отмечал ранее Михаил Заиченко.

Кстати, сообщил он на пресс-конференции, посвящённой Дню компании, преобразование СахЖД поддержало ОАО «Сахалинское морское пароходство». Там считают, что объединение двух дорог позволит более рационально организовывать подвод специализированных паромов для перевозки грузовых вагонов.

Михаил Заиченко напомнил о похожем опыте слияния. В 1997 году реорганизовали

БАМ: одна часть вошла в состав Восточно-Сибирской, другая — Дальневосточной магистрали. «И укрушение не пошло во вред», — подчеркнул он.

Как сообщил «Гудку» заместитель начальника ДВЖД по экономике и финансам Владимир Рубан, с 1 октября численность дороги пополнилась более чем на 3,5 тыс. человек за счёт перевода работников островной магистрали. Сегодня утверждены штатные расписания всех 13 структурных подразделений Сахалинского региона, переходящих в состав ДВЖД.

«Учитывая большой территориальный охват, в штат органа управления Дальневосточной дороги частично переведён штат работников аппарата управления СахЖД, что позволит повысить оперативность решения производственных вопросов и более эффективно использовать рабочее время руководителей и специалистов ДВЖД за счёт сокращения числа и длительности командировок на Сахалин», — сказал Владимир Рубан.

Для формирования эффективной системы регулирования грузопотоков, обеспечения безопасности движения в условиях слияния двух дорог на ДВЖД откорректированы

правовые и нормативные документы, разработаны технологические процессы и регламенты взаимодействия с подразделениями Сахалинского региона. Также определён порядок финансового управления, материально-технического снабжения, банковского обслуживания железнодорожных предприятий Сахалина.

Вхождению Сахалинской в состав Дальневосточной предшествовала инвентаризация имущества и финансовых обязательств дороги, а также её техническая ревизия. В целом состояние железнодорожной инфраструктуры на Сахалине оценивается как удовлетворительное для обеспечения нынешних и даже перспективных объёмов перевозок. Однако островитянам есть немало проблем. В частности, рассказал заместитель начальника ДВЖД по инфраструктуре Сергей Максимцев, озобоченность вызывает состояние искусственных сооружений на юге острова, особенно водопропускных труб, построенных японцами в 1920–1930-е годы.

>Окончание | 2

## ИНФРАСТРУКТУРА | СИТУАЦИЯ

# Зона железнодорожного внимания

РЖД заинтересованы в сохранении статуса акционера УК «Мурманский транспортный узел»

После создания в Мурманске особой экономической зоны портового типа правительство должно будет установить полный контроль над ОАО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел» (УК МТУ), где 25% акций принадлежит ОАО «РЖД».

**И для компании, и для развития самого порта было бы полезно сохранить представительство железнодорожников в проекте**

Как сообщил на заседании прошедшей в субботу в Мурманске Морской коллегии вице-премьер Сергей Иванов, документы о создании особой экономической зоны портового типа (ОЭЗПТ) в

этом регионе сейчас находятся в правительстве, и вопрос «будет решён буквально на днях».

Создание ОЭЗПТ будет означать реорганизацию действующей управляющей компании и переход её под полный государственный контроль. Этого требует закон «Об особых экономических зонах», согласно которому управлять такой зоной может только компания, 100% капитала которой принадлежит государству. В составе же учредителей УК МТУ — и «Роснефть», и «Мурманский морской торговый порт» (ММТП), где есть доли частного капитала.

Заместитель министра транспорта Виктор Олерский заявил, что существует два варианта развития ситуации. Либо правительство предлагает выкупить долю у частных компаний, либо будет создана новая управляющая компа-

ния, учредителями которой станут правительство Мурманской области, ФГУП «Росморпорт» и ООО «Особые экономические зоны». Вопрос о сохранении РЖД в качестве акционера управляющей компании пока не рассматривался, поскольку Минэкономразвития должно определиться с дальнейшим сценарием развития ситуации.

Не исключено, что именно ОАО «РЖД» выкупит доли у «Роснефти» и ММТП. Речь идёт о сравнительно небольших в масштабах компании средствах. Уставный капитал УК МТУ составляет 250 млн руб.

Как полагают источник в ОАО «РЖД», и для компании, и для развития самого порта было бы полезно сохранить представительство железнодорожников в проекте, чтобы иметь информа-

## РАЗВИТИЕ | СОГЛАШЕНИЕ

# Дальше и быстрее

СКОРОСТНЫЕ ПЕЗДА ОСВОЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

До конца года ОАО «РЖД» рассмотрит возможность продления маршрута поезда «Сапсан» от Нижнего Новгорода до Казани.

Об этом 2 октября сообщил президент компании Владимир Якунин в Казани по итогам подписания с президентом Татарии Рустамом Миннихановым соглашения о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2011–2013 годы.

Рассмотрение вопросов, связанных с проектированием и модернизацией дополнительного участка скоростной магистрали до Казани, начнётся в конце этого года.

«Программа развития высокоскоростного движения присутствует в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года». Несмотря на кризис, мы эту работу проводим», — пояснил президент компании.

Соглашение предусматривает развитие железнодорожной инфраструктуры Татарии с учётом транспортного обслуживания студенческой Универсиады 2013 года, разработку генеральной схемы развития Казанского железнодорожного узла и повышение уровня транспортной обеспеченности республики, развитие станций, вокзалов, остановочных пунктов. Кроме того, компания и регион совместными усилиями будут создавать и развивать в Татарии логистические центры.

В этот же день в Нижнекамске президент ОАО «РЖД» Владимир

Якунин и генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин подписали соглашение о сотрудничестве. ОАО «РЖД» для проведения путевых ремонтных работ использует технику на базе шасси производства Камского автомобильного завода.

Соглашение о сотрудничестве стало первым шагом для организации сервиса подобной автотехники сервисными центрами ОАО «КАМАЗ». Подписанный документ включает также договорённости по реализации запасных частей и расширение ассортимента поставляемой для нужд ОАО «РЖД» продукции, включая автомобили на комбинированном ходу.

Как рассказал «Гудку» и. о. начальника отдела механизации департамента пути и сооружений ОАО «РЖД» Владимир Шмидт, применение таких машин позволяет более мобильно перебрасывать для устранения неисправностей путевые бригады и сокращает время закрытия перегонов для проведения работ. Ещё одно преимущество — способность быстро доставлять работников даже на самые труднодоступные, например находящиеся в окружении болотистой местности, участки пути. Подобные машины у компании уже есть, такой техникой пользуются, например, при дефектоскопии пути и работах с контактной сетью. Тем не менее их недостаточно, поэтому дальнейшее развитие производства подобной техники необходимо.

Игнат Выюгин

## Компания | Итоги

# Годы преобразований

За 7 лет ОАО «РЖД» стало эффективным холдингом

С момента создания ОАО «РЖД» суммарный объём инвестиционной программы компании превысил 1,6 трлн руб. Стабильный спрос со стороны отрасли позволил возродиться и развиваться многим предприятиям транспортного машиностроения и промышленности.

Об этом заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в 2010–2013 годы в ожидании оживления рыночной конъюнктуры компания имеет все шансы выйти в 2013 году на уровень погрузки докризисного 2008 года.

Глава компании дал высокую оценку результатам работы за прошедший период и отметил, что за сравнительно небольшой срок российские железные дороги проделали огромный путь с точки зрения событий, испытаний и перемен.

«Сложно представить, что когда-то было такое понятие, как планово-убыточная деятельность, не существовало борьбы ни за клиента-грузоотправителя, ни за пассажира», — сказал Владимир Якунин. — Сейчас при всех сложностях и недостатках ОАО «РЖД» стало рыночно- и клиентоориентированным, создана конкурентная среда, которая заставляет все звенья компании работать более эффективно. Важно, что переход от Министерства путей сообщения к современному транспортному холдингу не сопровождался «шоковой терапией». Каждый шаг был тщательно продуман, что позволило сохранить многие положительные моменты работы отрасли.

Правильность выбранного направления постоянно подтверждается результатами работы. К примеру, первоначально целевой задачей текущего года было обеспечение роста погрузки на 3,7% к уровню прошлого года. Однако

восстановление промышленности, увеличение грузовой базы и слаженная работа сети железных дорог позволили компании оценить её годовой прирост не менее чем на 7,5%. В прошлом месяце новая «платка» была утверждена правлением ОАО «РЖД».

В целом с учётом прогноза Минэкономразвития по росту объёмов промышленного производства на 2011–2013 годы и ожидаемого оживления рыночной конъюнктуры компания имеет все шансы выйти в 2013 году на уровень погрузки докризисного 2008 года.

Что же касается пассажирского комплекса, то здесь результаты не менее очевидны. Только за последний год компания реализовала несколько крупных проектов — от электронного билета с удалённой регистрацией до запуска движения скоростных поездов «Сапсан» и открытия нового международного маршрута Москва — Ницца.

Во время селективного совещания президент ОАО «РЖД» не только отмечал успехи компании, но и акцентировал внимание на недостатках в работе. Так, несмотря на положительную динамику в вопросах безопасности движения в целом по компании, положение в локомотивном комплексе остаётся сложным. Выросли уровень аварийности и количество возгораний на локомотивах. Причём возгорания в большинстве своём происходят по причине некачественного ремонта.

Есть недостатки в обеспечении качества грузовых и пассажирских перевозок, работе кадровых подразделений, взаимодействии внутри холдинга.

>Окончание | 2

Курс  
 ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ  
 04.10.10  
 Доллар США | 30,5094  
 Евро | 41,6606



## РЕФОРМА | РЕГИОН

## Две в одной

&gt; НАЧАЛО | 1

Кроме того, по комплексному переустройству СахЖД на общесетевую ширину колеи сейчас реконструировано только около 40% главного хода. Задание 2010 года по перешивке – чуть более 42 км, тогда как в докризисный период оно было почти вдвое больше. «Поэтому будем добиваться увеличения плана реконструкции путевого хозяйства», – говорит Сергей Максимцев. – Наша задача – за пять лет перевести острую магистраль на колею 1520 мм».

Высок и износ локомотивного парка. Но проблема, рассказал Михаил Заиченко, отчасти уже начала решаться капремонт с продлением срока службы сахалинских тепловозов на Уссурийском локомотиворемонтном заводе. Сегодня для налаживания совместной деятельности решаются вопросы включения железной дороги острова в единую информационную систему Дальневосточной магистрали. В частности, изучается возможность создания дополнительных волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных каналов связи.

Согласно распоряжению первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова с 1 января 2011 года все данные по перевозочной работе, использованию подвижного состава, производительности труда на Сахалине будут входить в общие показатели ДВЖД. Для станции Холмск устанавливается статус внутридорожного пункта передачи подвижного состава и грузов. Сейчас прорабатывается вопрос учёта в автоматизированной системе оперативного управления перевозками пробега вагонов, следующих по острову после перестановки на тележку для узкой колеи и обратно.

Как отмечают на ДВЖД, слияние с соседями повлияет на достигнутые темпы роста эксплуатационных и экономических показателей. Это естественно, поскольку перевозки на Дальневосточной по сравнению с прошлогодним периодом увеличились почти на треть, в то время как на Сахалинской – на 19,3%.

«Если говорить об эксплуатационной работе, то объёмы грузовых перевозок Сахалинской большого влияния на работу Дальневосточной не окажут. Её грузооборот в общих объёмах перевозочных нашей дорогой грузов составляет около 0,5%. А вот в погрузке получим прибавку более 2,5–3 млн тонн в год. Что касается качественных показателей использования подвижного состава, то их выполнение, конечно же, ниже уровня ДВЖД. Вместе будем работать над улучшением», – заключил Михаил Заиченко.

Игнат Вьюгин

## Компания | Итоги

## Годы преобразований

&gt; НАЧАЛО | 1

Очевидно, что это в конечном итоге сказывается на уровне и своевременности оказания услуг как внутри самого холдинга, так и клиентам российских железных дорог. Помимо этого нерешёнными остаются вопросы оптимизации издержек, что является важным инструментом повышения экономической эффективности любой компании. Несмотря на достигнутый прогресс в сокращении затрат, сделано далеко не всё. Компания ежедневно сталкивается со случаями неэффективного использования оборудования, низкой загрузки персонала, неудовлетворительной организации их труда, с плохим управлением запасами и отсутствием должного учёта потребляемых ресурсов.

В завершение совещания Владимир Якунин озвучил задачи на октябрь. В этом месяце компания должна освоить пассажирооборот в объёме 9,8 млрд пасс.-км, обеспечить погрузку в объёме 3402 тыс. тонн в сутки с ростом к предыдущему году на 5,3%, грузооборот с учётом порожнего пробега собственных и арендованных вагонов и создания ОАО «ВГТ» в объёме 215,8 млрд ткм. Увеличение к прошлому году составит 6,3%.

Наталья Алексеева

## Справка «Гудка»

За семь лет работы ОАО «РЖД» было перевезено около 8,8 млрд тонн грузов и более 8,4 млрд пассажиров. За это время общее количество нарушений безопасности движения в целом по компании снизилось на 23%. С момента создания компании участковая скорость движения грузовых поездов возросла на 5,3% и составила 41,6 км/ч, а вес поезда повышен на 5,7% – до 3873 тонн. В то же время удельный расход дизельного топлива на тягу поездов снижен почти на 6%, электроэнергии – на 3%. Благодаря работе по ресурсосбережению и внедрению передовых технологий обеспечено снижение себестоимости перевозок более чем на 20% в реальном исчислении с учётом инфляции.

За время деятельности ОАО «РЖД» производительность труда на перевозках увеличена в 1,6 раза, что стабильно отражалось на росте заработной платы. Так, с момента создания компании зарплата работников железных дорог и основных функциональных филиалов, занятых на перевозках, выросла почти в три раза. С начала реформы по настоящее время создано 75 дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».

## Услуги | Детали

## Единый сервис

## НАЧАЛА РАБОТУ НОВАЯ СИСТЕМА ИНФОРМИРОВАНИЯ ПассажиРОВ



В МИНУШЮ ПЯТНИЦУ В МОСКВЕ ОТКРЫЛСЯ Единый информационно-сервисный центр (ЕИСЦ) ОАО «РЖД».

Кроме Москвы, ЕИСЦ будет работать ещё на двух площадках – в Ростове-на-Дону и в Челябинске.

Как отметил на открытии президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, идея создания ЕИСЦ родилась из принципиальной позиции компании, направленной на повышение качества обслуживания пассажиров. «С началом работы центра каждый пассажир сможет в кратчайшие сроки получить всю интересующую его информацию по поездкам дальнего следования и пригородного сообщения, набрав всего лишь один телефонный номер», – заключил он.

Кроме того, по единому номеру 8-800-775-00-00 (звонок на который бесплатный) можно будет уточнить сведения о работе вокзалов, стоимости проездных документов, а также подать заявку на различные виды дополнительных услуг. Например, забронировать номер в гостинице, заказать такси и т.д.

С появлением ЕИСЦ справочные на вокзалах уйдут в прошлое – существующая система имеет

На ВСЕ ИНТЕРЕСУЮЩИЕ ВОПРОСЫ ПассажиРЫ ПОЛУЧАТ квалифицированный ответ

ряд существенных недостатков. Между тем «горячие линии», которые сегодня есть у ряда перевозчиков, например пригородных компаний, могут продолжить свою работу.

Как пояснил генеральный директор ООО «Телеком-экспресс» (один из участников рабочей группы проекта) Дмитрий Витчина, ЕИСЦ заменит 324 железнодорожных телефонных справочных номера, существующих в настоящее время. Планируется, что офис в Ростове-на-Дону откроется уже в ноябре текущего года, а в Челябинске – в марте 2011 года. На трёх площадках ЕИСЦ будет создано в целом 950 рабочих мест, общее количество сотрудников составит более 3 тыс. человек.

Штат московского центра насчитывает около 350 человек. В смену работают около 150 операторов, работа ведётся круглосуточно. Сейчас центр обрабатывает порядка 9 тыс. вызовов в день.

Своими впечатлениями о работе в новом информационно-сервисном центре поделилась с корреспондентом «Гудка» оператор Наталья Хоптий: «Пока поступает не так много звон-

ков, и в день каждый оператор обрабатывает в среднем 40–50 заявок. В основном это вопросы, касающиеся расписания пригородных электропоездов, поскольку люди пользуются этим транспортом ежедневно».

Также операторы информируют пассажиров о плановых изменениях в расписании. Кроме того, часто поступают звонки от граждан с вопросами о расписании поездов дальнего следования, о наличии мест и стоимости билетов, как можно доехать до нужного пункта с пересадкой. «Довольно часто люди интересуются, как приобрести электронный билет на «Сапсан». Многие не могут пока разобраться с тем, что такое электронная регистрация и электронный билет. Бывает, звонят люди с негативным настроением, даже грубят, но мы пытаемся настроить их на спокойную беседу», – рассказала Наталья Хоптий.

Дмитрий Витчина отметил, что в ближайшее время ОАО «РЖД» планирует запустить рекламную кампанию, рассказывающую населению о ЕИСЦ и его услугах.

Елена Акимова

## Восточно-Сибирская | Сезон

## На все случаи жизни

Хорошо оборудованный пункт обогрева спасёт и от медведя

СЕВЕРБАЙКАЛЬСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ПУТИ ВСЖД ПОДГОТОВИЛА К зиме пункты обогрева для путейцев.

«На горноперевальном участке Дабан – Дельбичинда ещё неделю назад выпал снег. И он уже не сойдёт до весны, до тепла. Здесь мы уже сегодня вынуждены держать людей для снегоборьбы, не говоря уж о текущем обслуживании пути. Так что зима для нас наступила», – говорит начальник дистанции пути Андрей Антипин.

С учётом таких вот бамовских особенностей, по его словам, и ремонтировали тепляки там, где это было необходимо. В первую очередь на дистанции приводела в порядок пункты обогрева на перевалах и тех участках, где нет автомобильных подъездов к магистрали.

«Сюда монтеры пути могут добраться только рабочим поездом. Они должны иметь возможность где-то обогреться, посушить вещи, поесть. Да и в смысле безопасности в здепных местах без тепляка никак. Нынешней весной, например, на обходчика пути вышел отошавший матерый медведь. Существует весьма опасное. Нашему коллеге ничего не оставалось делать, как броситься бегом к пункту обогрева, мигом взлететь на крышу. С неё мы его и сняли, когда подехали на поезде. Хорошо, косопалый за ним не полез», – рассказывает Андрей Антипин.

Так что к подготовке пунктов обогрева у севербайкальских путейцев самое трепетное отношение. Три года назад здесь своими силами взялись и построили

сразу шесть небольших строений из бруса, есть и железобетонные строения, стали поступать современные модульные помещения, полностью оборудованные мебелью, умывальниками, раздевалками, микроволновками.

Как отметил главный инженер службы пути ВСЖД Андрей Лисицин, в этом году дистанции пути и дистанции гражданских сооружений к подготовке пунктов обогрева приступили с самого начала лета.

«Всего на магистрали 1066 пунктов обогрева. Подготовлено более 90%. Часть из них отремонтирована капитально. То есть там заменены кровля, окна, двери, произведена внутренняя отделка», – сказал Андрей Лисицин.

В лидерах, по его словам, оказались бамовские дистанции пути, дистанции Улан-Удэнского региона, некоторые другие предприятия.

Кстати, для ускорения подготовки к зиме на дороге предусмотрены «премиальный капитал».

«Стимул для быстрой и качественной работы неплохой. За лучший пункт обогрева на перегоне, например, поощрение будет в размере 30 тыс. руб. Более солидные премии получают, естественно, предприятия-победители, ведь в нашем смотре-конкурсе несколько номинаций. Итоги подведём в середине декабря», – сообщил заместитель председателя дорпрофсоюза ВСЖД Виктор Громов.

Сергей Кез, соб. корр. «Гудка» Иркутск

## Соседи | Техника

## В расчёте на скорость

В БЕЛОРУССИИ ПЛАНИРУЮТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО СОВРЕМЕННЫХ РЕЛЬСОВЫХ СКРЕПЛЕНИЙ



НА ПРОШЕДШЕЙ В ГОМЕЛИ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, УЧЁНЫЕ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ФИРМ – ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ УСТРОЙСТВ ПУТИ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ ПРОМЕЖУТОЧНЫХ РЕЛЬСОВЫХ СКРЕПЛЕНИЙ.

Согласно планам их производство будет организовано в стране совместно с одной из зарубежных компаний-производителей.

Причём все элементы современных рельсовых скреплений могут изготавливаться в самой Белоруссии, поскольку необходимая производственная база для этого имеется. Правда, для их внедрения потребуются провести комплекс мероприятий по модернизации ряда действующих производств (шпал, деталей скрепления и др.), а также ввести в эксплуатацию новые технологические линии по выпуску отдельных элементов узла скрепления.

Свои варианты скреплений на конференции продемонстрировали фирмы «Трансрудгруп» (Украина), «Пандрол 1520» (Россия), «Фоссо Фастинг Системс ГмбХ» (Германия). Все они предложили интересные

Путевую инфраструктуру Белорусской железной дороги модернизируют

варианты, которые практически не требуют регулярного обслуживания пути.

Необходимость внедрения новых конструкций промежуточных рельсовых скреплений обусловлена предстоящим на дороге в ближайшие годы повышением скоростей движения поездов, а также увеличением нагрузки на ось грузовых вагонов до 25 тонн.

Те модели скреплений, которые используются на Белорусской магистрали сегодня, уже морально устарели. Они состоят из большого количества деталей, довольно сложны в укомплектовании, требуют периодического обслуживания.

Внедрение современных конструкций промежуточных рельсовых скреплений обеспечит безопасный пропуск поездов с максимальными скоростями движения и минимальными затратами при обслуживании железнодорожного пути. По расчётам специалистов дороги, использование новых скреплений должно также снизить затраты на содержание пути в целом.

Андрей Владимиров

## Западно-Сибирская | Вокзал

## Выдержит встряску

РЕКОНСТРУИРОВАННОМУ ЗДАНИЮ НЕ СТРАШНЫ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ

НА СТАЦИИ Алтайская для пассажиров открылся новый сейсмостойчивый вокзал.

Несколько лет назад Новосибирск слегка тряхнуло. Однако и этих двух баллов по шкале Рихтера хватило для того, чтобы люди выбегали из многоэтажек, расположенных вблизи вокзала. У многих тогда возникал недомыслимый вопрос: с чего это вдруг в городе, надёжно стоящем на тектонической плите, произошло землетрясение? А волна между тем пришла с Алтая, где без разрушений не обошлось.

Так что вполне объяснимо, почему новое здание вокзала станции Алтайская, открывшееся в последний день сентября, расположилось на специальной сейсмостойчивой площадке, рассчитанной на восьмibalльный удар стихии. Запас прочности неплохой, учитывая, что сейсмичность района оценивается в шесть баллов.

Впрочем, проектировщики и строители создали не только крепкое, но и симпатичное, удобное сооружение, общая площадь которого превышает 1,5 тыс. кв. м. В зале ожидания – три билетные кассы, в одной из которых работает система «Экспресс-Э». Установлена автоматическая камера хранения ручной клади на 10 ячеек. Всегда будут рады обслужить пассажира в буфете на 12 посадочных мест.

– В реконструкцию и модернизацию станции Алтайская вложено почти 3 млрд руб. Надеюсь, горожане Новоалтайска, гости города полюбят и с душой примут новый вокзал, – отметил начальник ЗСЖД Александр Целько.

Жители Новоалтайска, хранящие в памяти невзрачный силуэт старого вокзала, действительно довольны новостройкой. Здание практично, функционально и к тому же приспособлено для пассажиров с ограниченными возможностями.

Один из них, инвалид-колясочник Сергей Костин, испытал пандус прямо в день открытия.

– И как, не трудно подняться? – обращаюсь к нему.

– Что ты, в самый раз! Вот через неделю и махну к родным в Омск, давно меня зовут.

Радуэт глаз и прилегающая к вокзалу территория, полностью благоустроенная и цветущая. А для украшения привокзальной площади возведена альпийская горка, разбит сквер.

Как отметил губернатор Алтайского края Александр Карлин, за последние шесть лет это уже шестое новоселье. До этого были обновлены вокзалы на станциях Славгород, Рубцовск, Алейск, Камень-на-Оби и Бийск.

Станция Алтайская развивается не только в пассажирском отношении.

– Наша станция – плацдарм для формирования тяжеловесов. Из зарождающегося в Кузбассе грузопотока за сутки здесь формируется по 10 поездов массой 9 тыс. тонн. Стоит задача взять рубеж в 15–17 тяжеловесов. Этому будет способствовать недавно построенный соединительный путь для возврата тяжеловесов через южную горловину парка В, – рассказал «Гудку» начальник станции Сергей Удоленко.

Владимир Павлов, соб. корр. «Гудка» Новоалтайск

## Сообщение | Аукцион

## Объявление о проведении аукциона № 23

по определению покупателей имущества открытого акционерного общества «РЖДСтрой» (ОАО «РЖДСтрой»)

В соответствии со статьями 447–449 ГК РФ ОАО «РЖДСтрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДСтрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона. Аукцион состоится 8 ноября 2010 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 204.3.

Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДСтрой» в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДСтрой». Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДСтрой»:

Лот	Наименование лота	Начальная цена лота, руб., в том числе НДС
1	Объект недвижимого имущества: земельный участок, расположенный по адресу: Астраханская область, Ахтубинский район, с. Болхуны	840 000,00
2	Объекты недвижимого имущества: здание магазина и земельный участок, расположенные по адресу: Удмуртская Республика, г. Яр, Советская, д. 32в	520 000,00
3	Объект недвижимого имущества: дом бригадный, расположенный по адресу: Волгоградская область, г. Волжский, ул. Горького, д. 53	1 300 000,00
4	Производственная база (48 объектов недвижимого имущества, земельный участок, неотъемлемое оборудование и движимое имущество), расположенная по адресу: г. Батайск, ул. Производственная, д. 8	170 000 000,00

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остаётся неизменным в течение всего аукциона.

Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, тел.: (495) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте: [www.rzdstroy.ru](http://www.rzdstroy.ru).

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2 не позднее 16 часов 45 минут по московскому времени 03 ноября 2010 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе.

Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчётный счёт, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесён до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признаётся время его зачисления на указанный расчётный счёт.

Победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подводятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.

Балканы | Проекты

## Коридор со средствами

ЕБРР ПРЕДОСТАВИТ СЕРБИИ КРЕДИТ НА РЕМОНТ МАГИСТРАЛИ

Руководитель компании **ZELEZNICE SRBIJE** («Сербские железные дороги») **Милован Маркович** и исполнительный директор по инфраструктуре Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) **Томас Майер** подписали в Белграде договор о предоставлении магистральной займа в размере 100 млн евро.

Об этом «Гудку» сообщил глава медиацентра «Сербских железных дорог» **Ненад Станисавлевич**. Кредит выдаётся под гарантии правительства Сербии. Он предназначен для обновления магистральных путей десятого панъвропейского транспортного коридора и закупки новейших локомотивов на электротяге, которые будут использоваться на новых СП балканских железнодорожников «Карго 10».

Милован Маркович пояснил, что до подписания договора специалисты компании и инфраструктурного подразделения банка побывали на трассах коридора, совместно проанализировали, как наиболее эффективно использовать выделяемые средства. В итоге решено 35 млн евро вложить в модернизацию 112 км главных путей и приобрести спецтехнику для их содержания. На покупку электровозов намечено израсходовать 64 млн евро. На эти деньги на тендере должно быть куплено 15 локомотивов. Миллион евро уйдёт на различные накладные расходы. Проект должен реализоваться до 1 мая 2014 года. Он вписывается в государственный план развития железнодорожной отрасли на среднесрочную перспективу, подчеркнул Милован Маркович.

Еврокомиссия уже одобрила меры, принимаемые сербскими властями по модернизации десятого транспортного коридора. Всего в развитие **Zeleznice Srbije** должно быть инвестировано более 7 млрд евро. Согласно плану развития инфраструктуры, который утверждён на днях правительством Сербии, первый этап обновления

важнейшей железнодорожной сети в республике будет завершён до мая 2012 года, а второй – до 2015 года.

Инвестиции в инфраструктуру обеспечены не только с помощью международных кредитов, но и госбюджета. Магистраль при поддержке правительства Сербии получила возможность самостоятельно планировать инфраструктурные проекты. Стоимость работ на железнодорожной части коридора, по словам министра инфраструктуры Милутина Мрконица, составит 5,5 млрд евро.

Для создания скоростного сообщения между Западной Европой и Юго-Восточной Азией через Балканы ЕС выдвинул ряд условий: магистраль должны быть двухпутными, а скорость движения поездов – 160 км/ч и выше. Все пути предстоит электрифицировать. Коридор обязан обеспечить скоростное движение не только пассажирских, но и грузовых поездов. Создание «Карго 10» должно помочь реализовать основные правила и нормы скоростного сообщения, действующие на территории ЕС.

Постоянный представитель ЕБРР в Белграде Хильдегард Гачек сообщила журналистам, что в связи с созданием СП возможен коренной перелом в привлечении прямых иностранных инвестиций в Сербии, Словении, Хорватии, другие соседние страны. В 2011 году Сербия, например, может получить новый кредит на сумму от 400 до 500 млн евро. Эти средства в основном пойдут на реализацию инфраструктурных и энергетических проектов. Хильдегард Гачек напомнила, что с 2001 года банк вложил в Сербии почти 1,7 млрд евро путём кредитования 84 различных проектов, причём почти половина этих средств потрачена на сооружение транспортного инфраструктуры. Г-жа Гачек выразила готовность начать переговоры с сербским правительством о его инвестиционных планах в области инфраструктуры.

**Евгений Вострухов**

Поезд | Презентация

# Макет будущего

УВИДЕТЬ ЭЛЕКТРИЧКУ, КОТОРОЙ ЕЩЁ НЕТ, МОЖНО УЖЕ СЕГОДНЯ



В минувшую пятницу на Казанском вокзале столицы состоялась презентация макета головного вагона электропоезда «Ласточка».

Полномасштабный макет электропоезда нового поколения будет доступен для пассажиров. Каждый, кто побывает в нём в этом месяце, сможет оставить своё мнение о качестве отделочных материалов, цветовой гамме, освещении, уровне комфорта, планировке салона и о других аспектах. Для сбора пожеланий рядом с вагоном установлены специальные терминалы.

В перспективе такими поездами, как «Ласточка», ОАО «РЖД» намерено заменить традиционные «зелёные» электрички, которые давно морально устарели. По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, принявшего участие в презентации макета, «Ласточка» – это будущее пригородного железнодорожного сообщения в России. Договор на разработку и поставку первых 38 электропоездов был подписан компанией с Siemens AG в декабре прошлого года. Стоимость контракта составила 410 млн евро.

Уже сейчас с «Ласточкой» могут ознакомиться все желающие

Первая «Ласточка», разработанная на технической платформе Desiro, поступит в Россию для проведения испытаний в феврале 2012 года. Остальные РЖД рассчитывают получить к октябрю 2013 года. Эксплуатировать новые электропоезда планируется на железных дорогах центральной и южной части страны. В частности, они будут обеспечивать перевозки во время Олимпиады в Сочи в 2014 году. Каждый состав вместимостью более 850 пассажиров будет включать пять вагонов, в которых предусмотрено четыре места для пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

Как рассказал «Гудку» старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, все поезда будут двухсистемными. Другой особенностью машин является применение crash-элементов, обеспечивающих высокий уровень безопасности пассажиров. За счёт использования особых алюминиевых профилей кузов вагонов «Ласточка» практически в два раза легче своих старших «собратьев»

ЭД4МК, которые эксплуатируются в нашей стране. Другими несомненными плюсами нового электропоезда является наличие пневмоподвески кузова вагона, а модульная конструкция обеспечивает простоту технического обслуживания. Энергоэффективность новых поездов также значительно выше отечественных аналогов. Важно и то, что «Ласточки» адаптированы для работы в условиях низких температур – без дополнительной модификации они могут использоваться при температуре до -40. Максимальная эксплуатационная скорость «Ласточки» составляет 160 км/ч.

Сборка 38 электропоездов будет осуществляться в германском городе Крефельд-Юрдинген. Однако, как уже сообщал «Гудок», ОАО «РЖД» и компания Siemens AG подписали контракт на поставку ещё 16 «Ласточек» с началом локализации их производства в России. По словам Владимира Якунина, на старте уровень локализации составит порядка 35%, а в перспективе достигнет 80%. Производство планируется организовать на Уральском заводе железнодорожного машиностроения в Верхней Пышме Свердловской области.

**Наталья Алексеева**

СКЖД | Стихия

### Деревья стали преградой

Три с половиной часа понадобилось железнодорожникам, чтобы ликвидировать последствия урагана и восстановить движение на участке Туапсе – Adler.

Как сообщили в управлении СКЖД, в четверг около трёх часов дня движение на участке Туапсе – Adler было остановлено из-за деревьев, вырванных и снесённых ветром со скальных вершин на пути перегона Мацеста – Сочи – Дагомыс. Падение было вызвано прошедшими на побережье ливневыми дождями со шквалистым ветром скоростью до 25 м/с.

Упавшие деревья повредили линию автоблокировки. Для восстановительных работ и очистки пути были задействованы специальная техника, работники дистанций пути, электроснабжения и СЦБ.

После проведения очистных и восстановительных работ в 18 часов 40 минут движение открыли. В результате стихии было задержано 15 пассажирских поездов. Для их пассажиров было организовано питание и снабжение питьевой водой. Поездами диспетчерами дороги принимались все меры для скорейшего введения поездов в график.

Через несколько часов сильный ветер, добравшийся с Черноморского побережья до Ростова-на-Дону, оставил без света около 30 тыс. человек в Ростовской области. Как сообщили в Южном региональном центре МЧС, в результате обрывов высоковольтных линий и уличной сети электропередачи в ночь на пятницу произошло частичное отключение электроэнергии в Матвеево-Курганском, Неклиновском, Азовском, Аксайском, Багаевском районах Ростовской области и в городах Ростове-на-Дону, Шахтах, Новочеркасске. Было отмечено массовое падение деревьев, зафиксировано несколько повреждённых автомобилей.

Кроме того, повысился уровень воды в низовье Дона и в Таганрогском заливе до неблагоприятных отметок. К утру пятницы было подтоплено около 30 дворов в хуторе Донском, около 40 дворов – в хуторе Узьяк, а также трасса Азов – Ейск на участке от хутора Береговой и села Займо-Обрыв до Кагальника. Жилые дома подтоплены не были, но из-за возможного ухудшения ситуации спасатели готовились к эвакуации жителей посёлка.

Однако уже к вечеру пятницы ситуация нормализовалась, и, по словам специалистов МЧС, угроза затопления отступила, а к полудню пятницы электроснабжение в пострадавших населённых пунктах было полностью восстановлено.

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

**1520**  
КАВКАЗСКИЙ РЕГИОН

11-13 октября 2010 | г. Баку | Азербайджан | Hyatt Regency

**Ключевая тема:**  
Эффективное развитие транспортного коридора «СЕВЕР – ЮГ»

Международный региональный железнодорожный бизнес-форум  
**«СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: КАВКАЗСКИЙ РЕГИОН»**

Генеральный международный партнер

Генеральный партнер

Быстрый отклик

Генеральный информационный партнер

Официальная газета

Организатор

www.forum1520.ru | +7 (495) 988-18-00

**Info 2010 trans**

XV Международная конференция

## ИНФОТРАНС 2010

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

Генеральный партнер

Стратегический партнер

**26-29 октября 2010** Санкт-Петербург

«Холмидей Инн Санкт-Петербург Московские ворота»

Организатор

При поддержке

Генеральные информационные партнеры

По вопросам участия и спонсорства: тел.: +7 (495) 988-18-00, факс: +7 (495) 624-59-32

Технологии | Мнение

## Есть что предложить



**Пётр Бестемьянов,**  
директор  
Института  
систем управления,  
телекоммуникаций  
и электрификации  
(ИСУТЭ) МГУПСА,  
профессор, д.т.н.

Несмотря на то, что в последние годы объём финансирования НИОКР, проводимых в ИСУТЭ, в связи с кризисом сократился примерно на 30%, нам есть что предложить компании ОАО «РЖД».

На Московской дороге внедрена разработанная институтом АСУ безопасностью движения, основанная на расчёте показателей рисков для различных хозяйств (автоматики и телемеханики, путейцев, вагонников), создан вычислительный центр для сбора и анализа информации. На полигоне Москва – Звенигород сейчас проходит опытную эксплуатацию централизованная система автоматической блокировки.

На Смоленском отделении уже несколько лет работает система контроля выполнения удалённых технологических процессов. Она позволяет получать фотографии высокого разрешения с места проведения ремонтных работ, что необходимо для контроля их качества. Институт готов расширить полигоны внедрения данных разработок.

Два года назад мы выполнили большой объём исследований в связи с пуском «Сапсана» на Октябрьской дороге по обеспечению электромагнитной совместимости нового подвижного состава с от-

чественными устройствами автоматики и телемеханики. Наши замечания были учтены разработчиками компании «Сименс», они уменьшили мощность помех, влияющих на устройства СЦБ.

Тем самым была повышена безопасность движения поезда. Данная работа была проведена в лаборатории электромагнитной совместимости при кафедре «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте» под руководством профессора Виктора Лисенкова.

Сотрудники кафедры «Электрическая тяга» (заведующий – профессор, д.т.н. Евгений Сердобинцев) активно участвовали в приёмочных испытаниях всего комплекса «Сапсан». В испытательных поездках скоростных поездов по маршрутам Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород помощниками машинистов работали студенты старших курсов и аспиранты нашего института.

На Октябрьской магистрали были отработаны и проанализированы многие вопросы, связанные с безопасностью скоростного движения. Это позволило в кратчайшие сроки организовать регулярное сообщение «Сапсан» между Москвой и Нижним Новгородом.

При кафедре «Теоретические основы электротехники» мы создали центр по аудиту электроэнергии на тяговых подстанциях железнодорожного транспорта. Надеемся, что заключённое в этом году соглашение с ОАО «Элтеза» о научно-техническом сотрудничестве позволит уменьшить время от возникновения идеи до разработки и внедрения новых устройств автоматики и телемеханики на железных дорогах России.

Высокий уровень проводимых нами исследований подтверждает тот факт, что недавно фирма «Сименс» приобрела у МГУПСА две лицензии на использование патентов на создание системы энергоснабжения на железнодорожном транспорте напряжением 94 кВ.

Институт | Разработка

## Ионное укрепление

Учёные создали методы упрочнения деталей машин и инструментов



Специалисты столичного Института электрохимического оборудования (ВНИИЭТО) предложили для термообработки поверхности зубчатых колёс локомотивов и других быстро изнашивающихся частей механизмов применять способ ионного азотирования.

Как рассказал «Гудку» заместитель директора этого института Максим Карпенков, разработанная его сотрудниками оригинальная технология позволяет сократить время обработки деталей в два – четыре раза по сравнению с газовым азотированием.

При этом расход электроэнергии уменьшается в полтора – три раза, а аммиака – в 20–50 раз. Тем самым обеспечивается экологическая чистота производства.

Кроме того, высокое качество обработки поверхности металла ионами азота позволяет обойтись без финишной шлифовки деталей.

По расчётам учёных ВНИИЭТО, ресурс работы упрочнённой по новому методу поверхности возрастает в 2–5 раз по сравнению с обычной закалкой. Ионное азотирование может также заменить гальванические процессы нанесения коррозионно-стойких покрытий, например хромирование, в случае агрессивных сред или при стопроцентной влажности воздуха.

Стоимость режущего инструмента после такой обработки увеличивается в четыре раза.

Ресурс зубчатых колёс локомотивов увеличат

По словам Максима Карпенкова, новая технология подходит для изготовления высокоточных тяжело нагруженных деталей, в частности зубчатых колёс с внутренним зацеплением от 0,5 до 10 мм, штоков гидроцилиндров, клапанов и др. Упрочнять с её помощью можно фрезы, сверла, метчики и другие инструменты, а также пресс-формы для литья алюминиевых сплавов, пластмасс, стеклопластиков и резины.

Для применения новшества специалисты института разработали установки ионного азотирования и ионной цементации различных размеров, мощности, используемой силы тока и других параметров.

Процесс обработки деталей проходит в нагревательной камере при номинальной температуре 600 градусов. Предусмотрены системы водоохлаждения, вакуумные и газовые насосы, другие агрегаты.

Одними из первых данный метод опробовали на заводе «Уральский локомотив» в Верхней Пышме (Свердловская обл.). Здесь таким образом упрочняют поверхность зубчатых колёс локомотивов. По отзывам машинистов, новая технология, помимо экономического эффекта, обеспечивает повышенную надёжность работы ответственных узлов техники.

**АНДРЕЙ СТЕЛЬЦОВ**

Приволжская | Зарплата

## Отличники разбогатели

Трёхуровневый метод премирования одних одарил, других ударил по карману



В АВГУСТЕ РАБОТНИКИ ПРИВОЛЖСКОЙ МАГИСТРАЛИ НА СОБСТВЕННОМ КОШЕЛЬКЕ ПОЧУВСТВОВАЛИ ВЗАИМОСВЯЗЬ ПЕРСОНАЛЬНОЙ И КОЛЛЕКТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ИТОГОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ РАБОТЫ ДОРОГИ.

«Если раньше рабочие ведущих профессий получали премию за индивидуальные показатели, то сегодня их право на вознаграждение проверяется на трёх уровнях новой системы премирования. Самый главный из них первый, отвечающий за безопасность движения поездов и охрану труда в подразделениях. Только при его выполнении появляется право на премирование оставшихся двух уровней, зависящих от финансово-экономических показателей подразделения и индивидуального вклада работника. С введением нового положения у железнодорожников появилась возможность дополнительно заработать премию по второму уровню за общие результаты всего предприятия», – говорит начальник отдела организации и оплаты труда Приволжской железной дороги Наталья Грачёва.

В настоящее время величина вознаграждения за качественный труд выросла в полтора раза: с 15% от тарифной ставки или оклада по прежней методе начисления до 22% за счёт принятых РЖД антикризисных мер.

«Однако, несмотря на явный рост реальных, нам сложно было донести до рядового сотрудника, что его интерес зависит не только от собственных стараний, но и от успешности всего подразделения, состоящего из множества участков и бригад, что труд одного влияет на сотни других. Люди пока не верят, что зависимость друг от друга может положительно повлиять на личный доход», – говорит экономист Арчединской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Татьяна Лебедева.

Однако старательные работники уже успели почувствовать на себе преимущества нововведения. Например, для старшего электромеханика Кумльженского участка по обслуживанию устройств СЦБ Михаила Лаптева август выдался хлебным месяцем.

«Михаил обслуживает один из самых главных однопутных участков, по которому идут все пассажирские поезда в Москву и Санкт-Петербург. Любой отказ стрелки, автоблокировки или светофора может привести к задержке поездов. Кроме того, участок протяжённостью 71 км имеет 7 станций с множеством устройств СЦБ, что делает его очень напряжённым», – говорит главный инженер Арчединской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Сергей Снеговский.

В течение июля – августа на этом участке не отказало ни одно техническое средство. Электромеханик не только выполнил график планово-предупредительных работ по обслуживанию устройств СЦБ, но и взял на себя дополнительные работы. Участвовал в замене ненадёжных маятниковых трансмиттеров на электронные приборы на трёх переездах, укладывал новый кабель (протяжённостью около 1 км) вместо неисправного, на автоблокировках устанавливал дополнительную за-

Премия каждого теперь зависит от успешности работы всего подразделения

щиту от грозных разрядов. Он переключает аппаратуру 30 старых релейных шкафов на новую более надёжную и современную.

«Михаил внёс весомый вклад в отличную оценку работы всей Арчединской дистанции, состоящей из 9 участков. А дистанция наравне с другими такими же дистанциями не допустила ни одного события, связанного с безопасностью движения. В результате каждый из 107 наших работников получил согласно трёхуровневой системе 22% премимальных. Размер премии Михаила Лаптева составил 9 тыс. руб. При старой системе премирования он получил бы максимум 3,3 тыс. руб.», – говорит Татьяна Лебедева.

Правда, получить такую большую премию удаётся далеко не каждому.

Работники Волгоградской дистанции сигнализации, централизации и блокировки в августе остались, что называется, «на голодном пайке» из-за невыполнения требований первого, ключевого уровня – безопасности движения.

На станции Пост 6-й км из-за неисправности устройств СЦБ произошла задержка поездов. В результате причастные к браку работники участка Бетонная – Разгуляевка – 6-й км и начальник производственного участка не получили ни копейки премимальных. Промах нескольких человек отразился и на материальном положении всего коллектива дистанции.

«Электромеханики и монтажники, не виновные в событии, были поощрены лишь в рамках третьего индивидуального уровня, получив по 15–18% премии, а аппарат управления и того меньше – всего 7% из-за низкой балльной оценки нашего предприятия», – говорит экономист Волгоградской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Елена Рызнина.

Невыполнение требований первого уровня отразилось на благосостоянии и работников дирекции управления движением. Нарушение правил безопасности движения поездов в августе на одной из станций по-разному повлияло на размер поощрений железнодорожников: причастные к случаю не получили премию совсем, остальные, включая руководство дирекции, только по третьему уровню, отвечающему за индивидуальный вклад.

Справка «Гудка»

Новая система премирования внедрена на всех подразделениях Приволжской магистрали, кроме эксплуатационных локомотивных депо, в которых она будет введена в четвёртом квартале этого года.

Система состоит из трёх уровней. Первый включает в себя такие условия, как безопасность движения и охрана труда в подразделении. Второй – выполнение коллективами финансово-экономических показателей, а третий – индивидуальный вклад работника. Если в отчётный период условия первого уровня не выполнены: произошла авария, увеличение событий, связанных с нарушением правил безопасности движения, или несчастный случай со смертельным исходом, премия виновным работникам не выплачивается.

При авариях и сходах подвижного состава работникам аппарата управления не выплачивается премия и по второму уровню. Однако они всё же могут получить вознаграждение по третьему уровню.

«До введения новой системы премирования такое нарушение не считалось основным показателем. Премии, правда, сниженной, кроме виновных, получали все. Сегодня же показатель безопасности движения поездов стал лидирующим, и это стимулирует коллектив к большей ответственности», – говорит начальник отдела организации и оплаты труда дирекции управления движением Михаил Калашников.

По его словам, кардинальные отличия прежней системы от новой были нелегко принять коллективом. Например, до нового положения основные хозрасчётные станции Анисовка, Им. Максима Горького и Аксарайская-2 Саратовского, Волгоградского и Астраханского регионов вообще не были связаны между собой результатами работы.

«Они обособлено зарабатывали премию, успехи или промахи соседей на них никак не отражались. Сейчас же все станции дирекции, будь то грузовые, участковые или пассажирские, объединены одной целью, единими показателями. Оплошность одной маленькой станции ударит по карману остальных и дирекции в целом. К счастью, положительные стороны старой системы коллектив почувствовал в июне и июле. Основная часть нашего коллектива на 100% выполнила требования трёх уровней», – отмечает Михаил Калашников.

Трёхуровневая система премирования предполагает и дополнительные возможности улучшить материальное положение железнодорожников.

«Теперь ежемесячно, а не раз в квартал, как раньше, предприятия-победители получают из фонда стимулирования дороги дополнительные деньги. Например, нашему предприятию за высокие августовские результаты работы к трёхуровневой премии будет добавлено ещё 150 тыс. руб. из фонда. Стимулов повышать эффективность труда сегодня предостаточно, дело за желанием работников отдавать больше и соответственно получать вознаграждение», – говорит Татьяна Лебедева.

**ИНГА БЫКОВА,**  
сов. корр. «Гудка»  
САРАТОВ

РЫНОК | СИТУАЦИЯ

По новым правилам игры

После создания Второй грузовой компании ряд железнодорожных администраций, привыкших работать с российским инвентарным парком, вскоре столкнутся с трудностями.

«Гудок» опросил топ-менеджеров некоторых железнодорожных компаний стран СНГ и Балтии и выяснил, что у многих из них возникает беспокойство по поводу грядущих перемен. Но практически все они возлагают надежды на концепцию управления общим парком грузовых вагонов, которая разрабатывается в настоящее время по поручению Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

«Раньше в популярных перевозках на Россию использовался российский же инвентарный подвижной состав, – рассказывает заместитель начальника главного коммерческого управления «Укрзалізниця» Андрей Мирошников. – С переходом оставшейся части инвентарных вагонов в распоряжение Второй грузовой компании такая возможность исключается. Использование собственного вагона возможно только с согласия собственника, потребуются дополнительные согласования, что повлечёт за собой потерю погрузочных ресурсов для Украины». Андрей Мирошников считает, что отсутствие российского инвентарного парка повлечёт за собой удорожание перевозок для грузополучателей, поскольку собственник ориентирован на получение максимальной прибыли от использования своих вагонов. Есть и третий негативный фактор. «Увеличатся сроки оборота украинских вагонов, находящихся на территории России, поскольку на них распространяются все преимущества использования инвентарного парка», – отметил представитель «Укрзалізниця».

В Казахстане может возникнуть схожая проблема. «У нас сейчас 20–25% подвижного состава – российский «инвентарь», который весь уйдёт в ВГК. Мы ожидаем резкого падения эффективности использования этих вагонов, поскольку такой механизм пока не отработан», – отметил управляющий директор по эксплуатационной работе «Казахстан темір жолы» (КТЖ) Канат Альмагамбетов. «Мы хотели бы, чтобы Вторая грузовая компания начала работу, когда будет готова концепция управления общим парком вагонов различных форм собственности», – добавил он. Канат Альмагамбетов напомнил, что при образовании Первой грузовой компании также возникали сложности с оборотом вагонов: по мере поступления в ходе переговоров и совместных совещаний, проблемы были решены. «Надеюсь, так будет и в случае со Второй грузовой», – отметил представитель КТЖ.

С появлением Второй грузовой компании ситуация на «пространстве 1520» изменится

Руководство Белорусской железной дороги заняло выжидательную позицию и не испытывает беспокойства по поводу предстоящего исчезновения российского инвентарного парка. «Мы как работники российского инвентарного парка, так и будем продолжать работать по такой же схеме», – заявил «Гудку» начальник службы перевозок БЖД Владимир Михайлюк. «Мы даём заявки ЦФТО на перевозку народнохозяйственных грузов, и в любом случае они должны быть удовлетворены», – убежден он.

«Литовские железные дороги» будут планировать свою деятельность, исходя из концепции управления общим парком в новых условиях. «В этом документе, возможно, мы найдём решения экономических и технологических проблем, связанных с работой вагонных парков различных форм собственности. В частности, должно быть выработано экономическое обоснование для установления платы за пользование частными вагонами, чтобы заинтересовать собственников участвовать в общем парке», – заявил «Гудку» главный инженер дирекции грузовых перевозок «Литовские железные дороги» Ярослав Деханович.

Аналогичным образом поступит и Латвийская железная дорога. Пока же концепция не увидела свет, возможна работа по временной схеме. «Существует порядок исключения вагонов из общего принципа взаиморасчётов, который оговаривается в правилах эксплуатации парка инвентарных вагонов, переданных в аренду. Этот порядок регулируется путём обмена телеграммами по согласованию между железнодорожными администрациями. Одна администрация обращается к другой и просит рассмотреть возможность курсирования таких вагонов, имеющих особый статус, на условиях арендованного и частного парка», – пояснил заместитель управляющего директора компании LDZ Саго Эдуард Чернявский.

Если тарифы за пользование вагонами останутся на прежнем уровне и сохранятся правила использования вагонов на территории сопредельных государств, то никакие сложности не возникнут, уверен заместитель генерального директора по перевозкам Южно-Кавказской железной дороги Анатолий Данченко. «В настоящее время мы имеем договоры на пользование вагонами со всеми железнодорожными администрациями и отдельно – с компаниями: Первой грузовой компанией, «Редсервисом», «Трансконтейнером». Надо будет заключить такой же договор со Второй грузовой компанией. Мы сообщим об этом нашим клиентам, и они уже сами смогут выбирать, в вагонах какой компании осуществлять перевозку своей продукции. Потому что провозные тарифы у всех разные», – сообщил «Гудку» представитель Южно-Кавказской железной дороги.

**ДЕНИС ВИКСНЕ**

ТАРИФ | РЕГУЛЯЦИЯ

# Потенциальная прибыль

ЭКСПОРТ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ В КНР ВЫГОДЕН РЖД



Леонид Мазо, доктор экономических наук

ФСТ 31 августа этого года приняла новую методику расчёта размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки.

По ней капложения в развитие железнодорожного транспорта, включённые в инвестпрограмму (за исключением инвестиций из госбюджета), отражаются при установлении тарифов. Поэтому необходимые капложения в развитие инфраструктуры должны учитываться в общем уровне тарифов при их индексации либо финансироваться из госбюджета. В последнем случае эффективность госзаказа может быть оценена по дополнительным поступлениям в госбюджет налогов от растущих объёмов производства и перевозок. В целом же перевозки угля из-за пониженных регулятором тарифов носят убыточный характер.

Вместе с тем если рассматривать направление грузопотока Эльга – Ванино и Эльга – Забайкальск, то, по расчётам (они не включают в себя капложения, но исходят из того, что объёмы перевозок угля будут расти), текущие зависящие расходы при таких перевозках будут ниже провозной платы. При использовании частного парка прибыль для РЖД

от увеличения перевозок угля на 10 млн тонн может составить около 1,3 млрд руб. в год – через Ванино и около 2 млрд руб. в год – через Забайкальск.

По данным Росстата за август, средняя цена коксующегося угля в Сибирском округе составила \$50 за тонну. По данным «Мечел», которому принадлежит лицензия на добычу угля на Эльгинском месторождении, себестоимость производства такого угля с обогащением будет равна \$25–30, а перевозка с примерным добавлением свободной вагонной составляющей обойдётся в \$11–25, что в сумме значительно меньше экспортной цены (порядка \$170 по FOB). То есть экономические условия доставки угля с Эльги по действующим магистральным линиям на экспорт в Китай – более чем приемлемые для экспортёров коксующегося угля.

Более того, в адрес китайских потребителей выгодно вести не только дефицитный коксующийся уголь, но и энергетический. Если рассмотреть другую возможную схему российско-китайского грузопотока из Кузбасса, то здесь также – при росте перевозок угля – текущие зависящие расходы (без капложений), по расчётной оценке, ниже провозной платы. В сентябре цена энергетического угля по FOB на Тихоокеанском побережье составляла около \$100 за тонну, а перевозка в частных вагонах из Кузбасса в Забайкальск обходится в \$21 за тонну. При этом средняя цена производства каменного угля в Сибири – \$26, что в сумме менее половины экспортной цены. Так что и здесь можно судить об определённых выгодах для экспортёров. При использовании частного парка прибыль от увеличения перевозок энергетического угля из Кузбасса на 10 млн тонн составила бы около 1,5 млрд руб. в год. От увеличения перевозок угля на 20 млн тонн прибыль для РЖД может составить 3,6 млрд руб. в год.

ПОРТЫ | ВЗГЛЯД

# Не инфраструктурный вопрос

ОПЕРАТОРАМ НЕ ИНТЕРЕСНО ДЛИТЕЛЬНОЕ НАХОЖДЕНИЕ ГРУЗОВ В ВАГОНАХ



Серик Жусупов, исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов (АСОП)

Если рассматривать итоги работы морских портов за 8 месяцев 2010 года, то можно сделать вывод о существенном росте грузооборота портов Дальнего Востока до 77,5 млн тонн, что на 19 млн тонн больше, чем в прошлом году. В Северо-Западном и Южном бассейнах также наблюдается положительная динамика (рост на 3,5 млн тонн – до 150,4 млн тонн и на 3,4 млн тонн – до 122,7 млн тонн соответственно). Эта статистика свидетельствует об увеличении спроса в Азиатско-Тихоокеанском регионе на российские товары.

В связи с этим нам необходимо принять меры для удовлетворения возросших потребностей по перевозке грузов на этом направлении. Это можно сделать только путём развития транспортной инфраструктуры. Крупнейшие товаропроизводители это понимают и вкладывают значительные средства в строительство и развитие российских морских портов.

В прошлом году введены в эксплуатацию современный угольный терминал ЗАО «Дальтрансуголь» в порту Ванино, специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино, нефтеналивной терминал в порту Пригородное. ОАО «Восточный

порт» полностью модернизировало и обновило перегрузочное оборудование. Это наиболее значимые примеры. В этом году реконструируются причалы, идёт дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса в порту Высок, а также строятся объекты в морских портах Усть-Луга и Оля. С точки зрения развития портовой инфраструктуры в контексте работы в осенне-зимний период, операторы морских терминалов проблем не имеют. Все операторы оснащены необходимым оборудованием, снегоочистительной техникой, во всех договорах на перевалку грузов отражено требование о применении грузозапирательных профилактических мер против сдвига груза. Обращаю внимание на другую проблему: оператор морского терминала заинтересован в скорейшем совершении погрузочно-разгрузочных операций, ему невыгодно длительное нахождение груза в вагонах, так как по условиям большинства договоров оплата оператору морского терминала наступает после погрузки груза на судно (после выпуска коносамента), и, пока груз находится в вагоне, оператор несёт только расходы.

Основной причиной скопления вагонов на припортовых станциях в осенне-зимний период, на наш взгляд, является интенсивная отгрузка в адрес морских портов в связи с обеспечением ОАО «РЖД» в конце года выполнения плана по поступлению доходов, так как все расчёты с железнодорожным перевозчиком осуществляются на условиях предоплаты, после погрузки груза в вагон (после выпуска накладной). Уступительная ситуация и стремление участников ВЭД исполнить оставшиеся до конца года контрактные обязательства.

ПАРТНЁРСТВО | ПОСТАВКИ

# Пропускная неспособность

Для эффективных перевозок угля в Китай необходимо задействовать все направления

На прошлой неделе в Китае в ходе официального визита президента Дмитрия Медведева было подписано несколько документов, направленных на развитие энергетического сотрудничества двух стран. В их числе и «дорожная карта» по сотрудничеству в угольной сфере.

Истоки спроса

Китайцы давно проявляют интерес к российскому углю. Промышленный рост требует дополнительных источников сырья, несмотря на то что в Китае более четырёх тысяч действующих уголедобывающих компаний.

Активизация поисков новых энергетических партнёров Китаем связана с мировой конъюнктурой. Индонезия, которая ранее была вторым в мире экспортёром угля, переориентировала поставки сырья на внутренний рынок и так же, как и Китай, берёт курс на развитие собственной промышленности. Эта политика заставляет Китай искать новые рынки закупок, в числе которых и Россия как страна, производящая в полтора раза больше угля, чем способна его потребить.

В таком положении Китай не просто предлагает более выгодные условия покупки угля, но и готов содействовать в организации каналов их поставок. Представители КНР в августе заявили о готовности выделить кредит в \$6 млрд на развитие уголедобывающей отрасли России, в частности эти деньги должны будут пойти на развитие морских торговых портов на Дальнем Востоке. Взамен китайцам нужны лишь гарантии поставок угля.

Перегрузка

По словам первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова, Китай очень активен в поисках дополнительных объёмов импорта угля: «Они демонстрируют свою готовность инвестировать в инфраструктуру, в основном речь идёт о расширении портовых мощностей. Но все прекрасно понимают, что везти туда те объёмы, которые прогнозируются, мешает недостаточное развитие инфраструктуры».

ДВЖД, по которой планируется увеличить поставки угля в порты, на данный момент перегружена. «Брошенные» поезда на ней – теперь не столько фактор, присущий осенне-зимнему сезону, сколько постоянное явление.

Экспортные поставки угля на восток страны растут, а на Запад – снижаются. По данным ОАО «РЖД», за восемь месяцев дальневосточные порты переработали около 21 млн тонн угля (шесть из которых отправлены в КНР), а в прошлом году за тот же период они переработали 18 млн тонн.



Объёмы перевозок угля в Китай будут только расти

Прирост дал в основном технологически развитый терминал «Дальтрансуголь», который принадлежит СУЭК. Именно эта компания, по данным Минэнерго, ещё в 2008 году отправила в адрес китайских потребителей 200 тыс. тонн угля, а уже в 2009 году эти поставки выросли до 4,2 млн тонн в год. Также основными экспортёрами угольной продукции в КНР являются и компании «Кузбассразрезуголь» и «Мечел». Вместе они поставили в КНР за прошлый год около 10 млн тонн угля. В этом году этот показатель может вырасти в полтора раза. Быстро реагировать на изменения рыночной конъюнктуры этим гигантам помогает тот факт, что им также принадлежат портовые мощности на Дальнем Востоке. Но увеличение пропускных способностей угольных терминалов всё равно не позволяет уголедобывающим компаниям удовлетворить в полной мере спрос на рынке АТР.

Проблемные точки

Именно фактор неразвитости железнодорожной инфраструктуры и стал камнем преткновения в жарких дискуссиях представителей РЖД, Минэнерго и уголедобывающих компаний. Рассматривая предложение китайских промышленников, портовики и представители Минэнерго были вынуждены прислушаться к специалистам РЖД, позиция которых была такой: «Дополнительные объёмы в адрес дальневосточных портов приведут к транспортному коллапсу, а вложения в развитие инфраструктуры требуются слишком большие». Это «слишком», пояснили в Ги-протексте, обусловлено тем, что если РЖД в определённые энергопартнёрство России и Китая сроки вложит необходимое количество денег в развитие железнодорожной инфраструктуры, то «эти инвестиции окупятся только в том случае, если

будет увеличен тариф». «Пока речь идёт только о примерных цифрах, но уже понятно, что сами угольщики не потянут тот тариф, который будет заложен в подобный проект», – сообщили «Гудку» в РЖД.

Дело – труба

Альтернативным вариантом здесь является Забайкальская железная дорога, с которой уходят нефтеналивные грузы. В ряду тех документов, которые подписали представители Китая и России на прошлой неделе, – генеральное соглашение о взаимоотношениях и сотрудничестве при осуществлении поставок нефти по нефтепроводу Сквородино – Мохэ. Завершение строительства ответвления от нефтепровода ВСТО на Далин также произошло на прошлой неделе. Теперь нефть, которая возилась по железной дороге из Восточной Сибири до морского терминала Козьмино, что под Находкой, будет напрямую пекаться в Китай по трубе.

Именно освободившийся резерв железнодорожники предлагают использовать под необходимые китайцам объёмы угля. Речь идёт о 9 млн тонн этого вида сырья ежегодно. Первой на это предложение откликнулся СУЭК, которая в минувший четверг подписала меморандум о намерениях с крупнейшей энергоснабжающей компанией Китая China Datang Corporation. Этот документ предполагает, что до конца 2010 года российская компания поставит китайской один миллион тонн угля, который поедет через железнодорожный пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия.

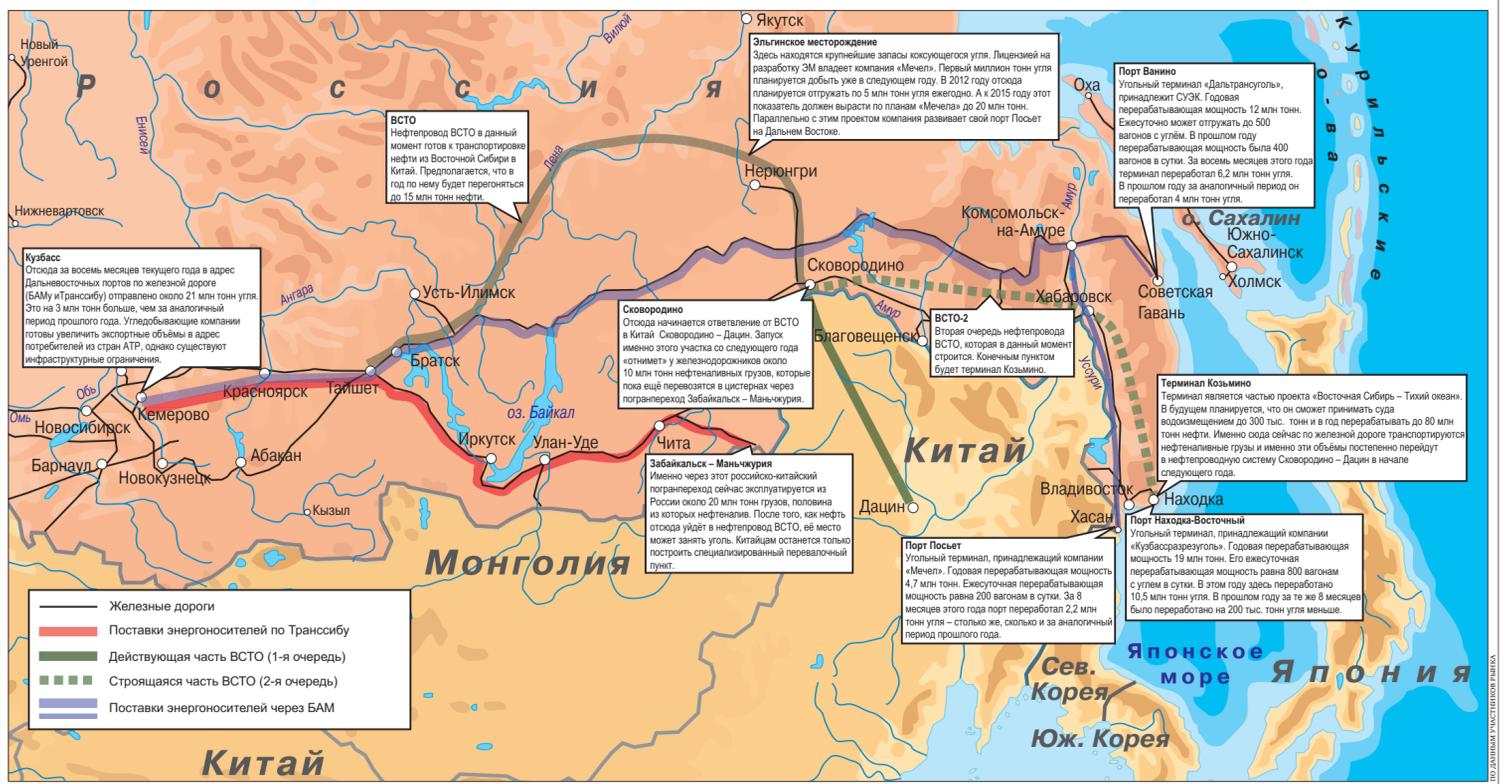
Поставки нефти в Китай по трубе начнутся с 1 января 2011 года. К этому времени погранпереход Забайкальск – Маньчжурия будет заполнен российским углем. Разумеется, существуют и другие пути железнодорожных поставок российского угля в Китай, например через Монголию или Благовещенск, но дело в том, что на севере Китая

сосредоточено огромное количество небольших шахт, которые субсидируются государством. Они нерентабельны, но их не закрывают только для того, чтобы поддерживать уровень занятости населения. Попытки поставить российский уголь в Китай через погранпереход были предприняты в мае прошлого года. Российские горняки успели отправить около 370 тыс. тонн, но затем Китай резко прекратил закупки. Представители китайских уголедобывающих предприятий, работающих на севере страны, взбунтовались, так как более качественное и дешёвое сырьё из России лишило их возможности зарабатывать на жизнь. В этот раз решение принято на уровне властей, а значит, партнёры из КНР урегулировали этот вопрос, и под поставки угля из России в Китай в течение короткого срока задействуют все инфраструктурные возможности.

Клим Палеха  
Евгения Смольянинова

В Досье

Схема поставок энергоносителей в КНР по железной дороге и трубопроводам



Кадры | РЕПОРТАЖ

# «Босые» школяры

Устал учиться сидя – продолжай стоя

Если верить преподавателям и воспитанникам школы-интерната № 19 ОАО «РЖД» на станции Новокузнецк, то русская литература и ботаника так же неразрывно связаны с железной дорогой, как угольная промышленность с металлургической.

В жизни бы не подумал, что симпатичный спортивный дворик по улице Кутузова в Новокузнецке принадлежит железнодорожной школе. Отличное футбольное поле, рядом – хоккейная коробка и баскетбольная площадка. Всё это больше походит на школу олимпийского резерва. Только когда зашёл внутрь, сообразил что к чему.

– Вам кого? – спросил меня мальчишка в вестибюле. – Директора вашего, – говорю. – Я из газеты «Гудок», приехал знакомиться со школой. И кстати, почему у вас во дворе спортивные сооружения, а не испытательный полигон, к примеру, вы ведь всё-таки заведение железнодорожное?

– У нас свой испытательный полигон, – говорит мальчик.

Он ведёт меня в аудиторию, где по кругу поставлено несколько столиков. У каждого по пять-шесть человек о чём-то бурно спорят.

– Ира называется «Управление железнодорожным бизнесом», – пояснили мне ребята. – Каждая команда имеет статус железнодорожной станции. Одна владеет погрузочным комплексом, другая маневровыми тепловозами, третья – топливными складами. Задача каждой станции – заработать как можно больше денег. Главное – правильно договариваться с партнёрами.

Не успеваю я опомниться, как мне предлагают присоединиться к одной из станций. В моей руке тут же оказываются зелёные купюры – железнодорожные деньги, имеющие хождение в игре.

– К той, где тепловозное депо, – говорю я.

– Ну тогда я к вам, – говорит паренёк. – Мне от вас ничего не надо, кроме одного маневрового тепловоза. Дайте на часик несколько пассажирских поездов подработать. На двадцати тысячах сойдёмся?

– А давайте проще, – начинаю я торговаться. – Я вам маневровый, а вы мне топлива. Бартером и срботаем.

Мой партнёр соглашается и говорит своим коллегам, что при договоре не потратил ни копейки. В выигрыше и моя команда. Когда мы уже отъезжали на своих «маневровых» от «станции», в школу пришла Ирина Владимировна.

– Они вас ещё не замучили? – спрашивает она. – Сами третий день играют. Воспитатели жалуются, что, пока дети не поспят, кто кому за какой тепловоз сколько должен, спать не лягут. Но игра удивительная. Она с самого раннего возраста бросает их в реальные производственные обстоятельства, где требуется быстро и чётко соображать, принимать решения. Точная копия сегодняшнего управления магистралью.

Ирина Владимировна знакомит с двумя своими помощницами, очаровательными Ольгами Владимировнами – Мусатовой и Белозёровой. Первая курирует весь воспитательный процесс после основной учёбы, вторая рассказывает самым маленьким об истории железных дорог в необычной форме, с яркими рисунками. А ещё Ольга Белозёрова предложила нескольким ученикам старших классов провести научную работу – исследовать влияние комнатных растений на здоровье пассажиров.

– Девочки целыми днями пропадали на вокзале, интервьюировали пассажиров, сотрудников вокзала, переставляя цветы с места на место, – рассказывала преподаватель.

Я киваю: – Самому интересно, чем дышу на вокзале. Подсказали бы собору «Гудка», с каким цветком в зале ожидания рядом садиться?

– С кипарисом, с фикусом, – говорит Ольга Белозёрова. – Кипарис воздух увлажняет, а фикус его очищает. Если хо-



В этой школе можно увлечься не только железной дорогой

тите, чтобы было хорошее настроение, ищите на вокзальных подоконниках розы.

Я обещаю непременно воспользоваться советом.

– Железная дорога – такая удивительная отрасль, что с ней все профессии пересекаются. Биология, медицина, спорт, русская литература, – поясняет Ирина Пугачёва.

Она ведёт меня в школьный железнодорожный музей. – Экскурсоводом вам будет ученик третьего класса Никита Гаврилов, – говорит Ирина Владимировна. – Его уже предупредили, он уже ждёт нас.

По лестнице навстречу нам спускается белообрый худощавый мальчуган. Увидев директора, он бодро докладывает: «Сейчас приду, надо анкету заполнить, чтобы сегодня меня на уроке не будет, потому что «Гудок» из газеты московской в Сибири сегодня придёт».

Еле сдерживая смех, Ирина Владимировна говорит Никите, что «Гудок» из газеты уже прибыл. Уже через несколько минут Никита с выражением рассказывает мне о первом паровозе Черепановых, о становлении железных дорог Центральной России и Западной Сибири. И если всё это я уже знал, то новость о том, что автором первого железнодорожного снегоочистителя был Пушкин, просто сразила меня.

– Да-да, именно Александр Сергеевич, – произнёс юный ученик, больше в этот момент похожий на зрелого профессора. – Он предвидел великое будущее железных дорог, ратовал за них. Даже в ночь накануне дуэли с Дантесом просил Вяземского потропить их общего знакомого – известного инженера – с выходом познавательной статьи о снегоочистителе в его журнале «Современник». И принцип, когда впереди паровоза установлена снегоуборочная панель, остался неизменным по сей день.

– Удивительно, что в таком раннем возрасте ваши ребята знают такие подробности из истории, – восхищаюсь я уже после экскурсии.

– Всё благодаря нашим элективным курсам, которые мы сами разработали, – улыбается Ирина Владимировна. – Суть их в том, что с самого первого класса мы пошагово знакомим наших детей с железной дорогой.

Начинаем с истории, географии дорог, потом рассказываем о механизме работы отрасли, её хозяйствах, службах, профессиях. В итоге к одиннадцатому классу ребята настолько увлечены дорогой, настолько её полюбили, что другого пути для себя в жизни просто не видят.

Почти все наши ученики – дети железнодорожников, живущих в отдалённых посёлках и на станциях, поэтому здесь ещё и преемственность играет большую роль.

В этом году из 11 выпускников школы-интерната 10 поступили в железнодорожные университеты Омска и Новосибирска, один выпускник – в местное железнодорожное училище.

– А ещё наши ребята хорошо поют, танцуют, играют на различных музыкальных инструментах, а спорт для них так же важен, как и железная дорога, – говорит Ирина Пугачёва.

Кроме спортивных площадок во дворе учебного заведения есть закрытые залы: общий спортзал, тренажёрная комната и зал греко-римской борьбы.

– Тренажёры и татами нам подарили олимпийцы, – рассказали преподаватели. – Они приезжали к нам не так давно во главе с Александром Карелиным.

Пропаганда спорта в учреждении – часть ещё одной уникальной программы, разработанной преподавателями школы-интерната, – здоровьесбережения. Использование специальных профилактических очков в сеточку во время чтения, употребление кислородных коктейлей, бассейн, спелеотерапия – это такая же норма в школе-интернате, как таблица умножения. Здесь в отличие от некоторых школ нет ни одного курящего или пьющего ученика. А правильно питаться юные железнодорожники могут научиться любого взрослого, и горячий борщ с паровой котлетой ни за что не

променяют на чипсы, быстрорастворимую лапшу, а молоко – на колу.

– О программе здоровьесбережения в июне этого года наша Ирина Владимировна рассказала самому президенту компании Владимиру Якину, – с гордостью говорит ребята и преподаватели.

– Волновались? – спрашиваю Пугачёву.

– Поначалу. Но Владимир Иванович меня так внимательно слушал, что волнение быстро прошло, и я буквально взахлёб рассказывала о нашей школе. Помню, что руководителями компании, особенно вице-президенту ОАО «РЖД» Дмитрию Шаханову, очень понравилось наше ноу-хау – парты-контурки.

– Это как?

– А вот устал ученик писать контрольную, сиди за партой. Взят маленькую лёгкую парточку, поставил поверх большой и продолжал себе заниматься, только стоя. Кстати, с такой же лёгкостью он может снять обувь во время уроков, чтобы дать ногам отдохнуть. Не знаю, как с обувью, но парты-контурки Дмитрий Шаханов предложил ввести во всех железнодорожных школах страны.

Мне страсть как не хотелось уезжать и от Пугачёвой, и от её воспитанников. Я пробыл в школе целый день, он протел как мир. Многие в этом репортаже остались за «кадром». И грустно поэтому, но и радостно, ведь есть ещё повод вернуться сюда снова. Тем более что я так и не доиграл с ребятами в увлекательную железнодорожную игру. Мальчуган, который встретил меня утром, не забыл напомнить вечером, что его станция планирует договориться с моей не только по поводу маневровых, но и современных грузовых электровозов «Дончак».

– Договоримся, – говорю я ему на прощание. – Готовьте бумаги, подпишем долгосрочное партнёрство на взаимовыгодных условиях.

Анатолий Болдырев,  
сов. корр. «Гудка»  
Новокузнецк – Кемерово

Пассажиры | БЛАГОДАРНОСТИ

## Спасибо за внимание

Летом гостила у дочери в Твери. Через десять дней надо было возвращаться домой. Когда мы дочерью приехали на вокзал Твери, выяснилось, что ни одна электричка до Москвы, откуда я должна была лететь самолётом в Екатеринбург, уже не идёт. Мы обратились в пригородные кассы для сдачи билетов, но вернуть деньги нам отказались. Тогда мы пошли к начальнику вокзала Сергею Александровичу Уткину. Он выслушал нас, вежливо попросил немного подождать, и через некоторое время наша проблема была решена. Более того, он посоветовал, чтобы не опоздать на самолёт, добраться до Москвы ближайшим автобусом. Его советом мы воспользовались и вовремя добрались до аэропорта. Я очень признательна Сергею Александровичу за добросовестную работу, профессионализм, чуткое отношение к людям, умение быстро и грамотно разрешать проблемы пассажиров, а их, конечно, возникает немало. Буду очень рада, если руководство отметит такого замечательного работника.

Наталья Иванюченко  
Екатеринбург

Мы, пассажиры поезда Северобайкальск – Москва № 91, просим объявить благодарность начальнику поезда Е.И. Луневой, поездному электромеханику Н.Л. Пирогову и проводнику В.В. Широкому за смелость и инициативу, проявленные при задержании нарушителя, действия которого могли привести к непредсказуемым последствиям.

Этот горе-пассажир забаррикадировал двери вагона, объявив всех заложниками, и требовал встречи с президентом для решения личных проблем. Благодаря слаженным действиям поезда бригады, сотрудников милиции и медработников, пассажир, объявивший себя террористом, был обезврежен, а заложники освобождены.

Татьяна Мартыненко,  
по поручению пассажиров поезда № 91

Мне часто приходится ездить в столицу. И я всегда стараюсь купить билет на скорый поезд «Северный Урал» № 084М Москва – Приобье. Уж очень пришлось по душе, как проводники этого состава обслуживают пассажиров.

Вот и в этот раз, возвращаясь из Москвы домой, взяла билет на полубыстрый поезд. На перроне, как всегда с улыбкой, встречала пассажиров проводник 17-го вагона Светлана Борисовна Кислицина, помогла пройти на посадку, объясняла, где находится место. Не успели отправиться, как тут же принесли постельное бельё, чай, кондитерские изделия. Светлана Борисовна познакомила пассажиров с правилами проезда и поведения на железной дороге, давала разъяснения по всем возникающим вопросам. В вагоне царил домашняя атмосфера – уютно, комфортно, а что ещё надо пассажиру в пути?



Обаяние РЖД начинается с улыбки проводника

Думаю, и Светлана Борисовна Кислицина, и её напарница Мария Ильинична Козина за их добросовестный труд, профессионализм, вежливость и внимательность заслужили искреннюю благодарность пассажиров. Огромное спасибо и начальнику поезда Вячеславу Викторовичу Докучаеву за то, что у него в бригаде работают такие проводники. Ведь в том, что в коллективе порядок и хорошая атмосфера, в немалой степени и его заслуга. А от этого в конечном счёте выиграем мы, пассажиры. Очень хочется, чтобы руководство пассажирской компании отметило этих людей, объявив им благодарности и поощрив материально. Честное слово, они это заслужили.

О.В. ЛЕБЕДЕВА  
Серов  
Свердловская обл.

В последние годы по служебной необходимости нередко приходилось останавливаться в комнате отдыха для пассажиров на вокзале города Актарска Саратовской области. Впрочем, комнатой её трудно назвать, это скорее добротная гостиница. Работают здесь душевные, милые люди, которые встречают меня, как родную, в любое время суток.

Уют, чистота, домашняя обстановка – всё это располагает к хорошему отдыху. В комнатах чистое бельё, в душевых крулослужбно горячая вода, в буфете всегда можно выпить чай или кофе, перекусить. И в этом немалая заслуга коллектива комнаты отдыха, дежурных, уборщиц. Всякий раз, приезжая сюда, вижу какое-то новшество: то спутниковое телевидение, то машина для стирки белья и т.д. От всей души хочется выразить благодарность директору вокзала Вячеславу Петровичу Маркелову за его энтузиазм и инициативу. Такое впечатление, что он вообще не уходит с вокзала домой, днюет и ночует здесь.

Надеюсь, труд работников вокзала не останется незамеченным. Побольше бы нам таких людей, и имидж железных дорог всегда был бы на высоте. Хотелось бы всего доброго, успехов и здоровья.

Е. БАРИНОВА  
Пятигорск

Куйбышевская | ПРОФЕССИЯ

## У самого сердца

Диспетчер, как врач, держит руку на пульсе дороги

Президент страны наградил дорожного диспетчера Татьяну Тюрину медалью «За развитие железных дорог», а коллеги подарили ей чудесный букет цветов.

– Кто? Тюрина Татьяна? Есть такая, сегодня заступала в ночную смену, а завтра с утра подходите чашкам к восьми – успеете застать на работе! – говорит в трубку старший дорожный диспетчер по оперативному планированию дорожного центра управления перевозками КБШЖД Анатолий Ануфриев.

Разговор короткий, потому что на том конце провода не до корреспондента газеты «Гудок» – идёт поток поездов.

Утром поднимаю на пятый этаж ДЦУПа. Татьяна Анатольевна сдаёт смену.

Сразу за её столом стоит целая оранжерея. Правда, центр управления перевозками не самое лучшее место для комнатных растений – излучение от мониторов, искусственный свет, напряжение, но без цветов, считает Татьяна, рабочее место быть не должно. Вырастит дома цветок, принесёт на работу – и глаза отдохнут.

– Был такой случай. С вечера приготовила коробку с цветком для работы. Поставила в прихожей, а утром подхватила коробку – и на остановку. Пришла на работу, развернула коробку, а там один горшок стоит, а самого цветка нет. Оказалось, мой кот



Электронные «нитки» графика – магия, подвластная Татьяне Тюриной

Барон ночью выдернул цветок с корнем и «посадил» его в тапок. Прихожу с работы – не поверите – цветок живой, 12 часов меня ждал и дождался. До сих пор растёт на окне, а на работу я другую фиалку принесла, – смеётся Татьяна Анатольевна.

Она держит руку на пульсе своего участка уже почти 35 лет. Начинала в 1976 году стрелочницей стрелочного поста на станции Саранск-2. В обыкновенной деревенской будке – телефон, перевод стрелок – вручную, а в парке 15 путей, и за каждой стрелкой нужен глаз да глаз. Набегавшись за смену по «стрелочной улице», а потом на танцы в клуб. Правда, по ночам долгое время снились противоречия на стрелках.

Сейчас перед Тюриной два монитора, передающие изображение

её родного района управления пензо-рузаевского направления. Электронные «нитки» графика кошой сеткой пересекают экран, и кажется, невозможно даже попытаться разобраться в этой магии. За стеклом – главный диспетчерский зал, на большом экране проецируется вся картина движения на полигоне дороги.

– С одной стороны, работать стало комфортнее – новое здание ЦУПа, компьютеры, автоматика, а с другой – никакая техника не снимет с человека ответственности за организацию и безопасность движения, – говорит Татьяна Тюрина.

Татьяна из железнодорожной семьи: дед, отец, мать – все на дороге работали, а вот ей сразу стать железнодорожником не пришлось. После восьмого

Южно-Уральская | ВОКЗАЛ

## Автор настроения

Подчинённые отвечают ему на добро добром

Первый опыт железнодорожной работы определил всю карьеру бывшего инженера с оборонного завода.

Вокзал Челябинск для пассажиров – это мраморные интерьеры, каменные литые и златоустовская золотая гравюра. Но это снаружи. А внутри – современные электронные системы. Руководит этим интеллектуальным комплексом площадью 20 тыс. кв. м Владимир Черных.

Что заставило уже состоявшегося человека, выпускника Челябинского политехнического института, работающего на одном из оборонных заводов, прийти на железную дорогу? Владимир Черных на секунду задумывается: «Наверное, романтика», – отвечает он. – Да и время в конце 80-х годов заставляло много перематривать в своей жизни». Про вагоны и локомотивы Владимир Евгеньевич вообще мало что знал – тракторный факультет ЧПИ был далёк от железной дороги. Но начальник обособленного вагонного депо ЮУЖД Юрий Девелок при первой встрече поддержал: «Не тушуйся, научим».

Практиковался на местном поезде «Таганай». Поезд рабочий, пассажиров много, все рвется в одну дверь, разбегаются по вагонам. Сегодня свой первый опыт, когда трижды за одну поездку проверял билеты, Владимир Черных вспоминает с улыбкой. А самостоятельно начальником поезда он поехал по маршруту Челябинск – Москва. Был такой классический пассажирский поезд, который останавливался около каждой деревни и у каждого телефонного столба. После возвращения из Москвы – короткая остановка и с той же бригадой – снова в дорогу, теперь на Свердловск. Пассажиров набивается, как в летнюю электричку. Проводники уже чуть живы. Электрического отопления нет,

участок, по которому идёт поезд, не электрифицирован. Зима, всё заиженевшее, поезд – как снежный ком. Проводники в тулупах и валенках, сигарету в зубы – и уголь таскать, а потом ломик в руки – и сосульки отбивать. Не получается – оставят это дело до Свердловска. В ночные смены дежурными проводниками были мужчины. «Почему не убрано?» – требует начальник поезда. «Так днём вымоют», – отвечает вяло, но за дело берётся. Проводники на этом поезде были материальные, ездили по многу лет, но молодого начальника поезда восприняли всерьёз. Он не орал, не матерился, а с каждым по-доброму, по-людски, как с равным, как со старшим товарищем. И на доброе слово люди отвечали добром. И стал в бригаде идеальный порядок. Тринадцатилетняя поездная работа научила Владимира Черных правильно общаться и с пассажирами. «Я вывел для себя простую, но важную формулу: человека надо уметь выслушать. Мы любим говорить о себе, а слушать других не успеваем», – подчёркивает он.

Как считает Владимир Черных, начальник вокзала – прежде всего хозяйственник. «Вокзал держится на ответственном отношении работников. У нас все любят и ценят свою работу. Каждый слесарь, дежурный, оператор – все «профи». Уважаю своих коллег, и они это чувствуют. С каждым постараюсь поговорить, пожать руку. С молодыми чувствую себя педагогом», – говорит Владимир Евгеньевич.

А главное, считает Владимир Черных, не падать духом. «Если руководитель не в духе, то и весь коллектив чувствует упадок», – считает он.

Евгения Мусихина,  
сов. корр. «Гудка»  
Челябинск

Дмитрий Попов,  
сов. корр. «Гудка»  
САМАРА

Закон | Детали

# Будьте как дома

Депутаты за ликвидацию внутрироссийского роуминга

Абоненты сотовой связи могут оплачивать звонки по единому тарифу, в какой бы точке страны они ни находились.

В Госдуме подготовили поправки в закон «О связи», предполагающие отмену оплаты внутрироссийского роуминга. Согласно проекту, тарифы сотовой связи должны быть едины независимо от того, в какой точке страны находится абонент. Сегодня, оказавшись за пределами своего региона, граждане платят за разговоры по мобильному телефону в несколько раз дороже, чем дома. Оплачивать приходится и входящие звонки. Между тем, по словам одного из авторов законопроекта, члена думского комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Игоря Лебедева, во многих государствах действуют единые тарифы на сотовую связь. Внутригосударственный роуминг отсутствует даже в соседней Украине. Нет его и в США. «А в некоторых странах Европы граждане не платят даже за международный роуминг», – пояснил Игорь Лебедев. По мнению парламентария, унифицировать тарифы на сотовую связь возможно и на территории России. Если законопроект будет принят, любители поездок по стране смогут сэкономить на сотовой связи уже с 1 июля 2011 года. Правда, международный роуминг изменения не коснутся.

Сотовые операторы отнеслись к идее депутатов без особого восторга. Пресс-секретарь компании МТС Ирина Осадчая заявила «Гудку», что внутрироссийский роуминг не может быть бесплатным по объективным экономическим причинам. «Во-первых, оператору необходимо создать и поддерживать расширенную инфраструктуру, которая обеспечила бы комфортное пользование услугами (качество



Границы областей не должны ограничивать общение

голосовой связи, пропускная способность сети) абонентам не только «домашнего» региона, но и гостевым», – пояснила она. – В пиковые периоды, например летний сезон, нагрузка на сеть может увеличиваться в разы, а, например, на Юге – до десяти раз. Строительство и поддержание достаточной свободной ёмкости сети требуют значительных инвестиций в строительство, аренду каналов связи и др. Плюс география – 11 часовых поясов, тысячи километров, через которые нужно, грубо говоря, протянуть кабель, поставить базовые станции и другое телекоммуникационное оборудование». Именно благодаря дифференцированным тарифам сотовая

связь в России – одна из самых дешёвых в мире, подчеркнула представитель МТС. По данным инвестиционной группы Merrill Lynch, минута разговора в среднем по России в 2009 году стоила \$0,05, тогда как в Европе – от \$0,10 (Швейцария) до \$0,31 (Швейцария), в Японии – \$0,25, в ЮАР – \$0,19. По словам Ирины Осадчей, если тарифы на всей территории России будут унифицированы, придётся повысить общую стоимость звонков, распределив на всех абонентов «роуминговые затраты» внутри страны.

Пресс-секретарь МТС добавила, что ситуацию с сотовой связью в России нельзя сравнивать с европейской и даже украинской, потому что лицен-

зии отечественным мобильным операторам выдавались не на всю страну, а на отдельные субъекты Федерации. «Для передачи сигнала между лицензионными зонами российские сотовые операторы в большинстве случаев обязаны пользоваться услугами

сторонних компаний, а также обеспечивать дублирующую техническую инфраструктуру в каждом из лицензионных регионов, что приводит к дополнительным затратам на закупку, установку и поддержание работы оборудования», – заключила Ирина Осадчая.

Руководитель службы корпоративных коммуникаций ОАО «ВымпелКом» (торговая марка «Билайн») Мария Винник подтвердила «Гудку», что с технологической точки зрения внутрироссийский роуминг – процесс достаточно сложный. «Это даже сложнее, чем междугородний звонок из Иркутска в Москву, поэтому ценообразование здесь другое», – рассказала она. – Установление единого тарифа означает, что стоимость минуты внутри региона должна быть выше, чем есть сейчас, что несправедливо по отношению к абонентам, редко или никогда не выезжающим».

В «МегаФоне» «Гудку» сообщили, что компания пока оценивает возможные последствия инициативы депутатов по унификации сотовых тарифов на всей территории России.

При этом все операторы «большой тройки» заявили «Гудку», что их абоненты в своих поездках по стране всегда могут сэкономить, подключив дополнительные опции, дающие скидку в роуминге.

Ведущий аналитик Mobile Research Group Эльдар Муртазин полагает, что ликвидация национального роуминга – хорошая инициатива, подтверждённая мировой практикой.

«При появлении любого нововведения кто-то находит, а кто-то теряет», – сказал он «Гудку». – Действительно, унификация тарифов увеличит цены на местную связь, то есть тем, кто сидит дома, она будет не выгодна. Зато любители путешествий станут платить меньше».

Управляющий партнёр iKS-Consulting Константин Анкилов считает, что для реализации этой идеи существует множество препятствий. Сложнее всего будет не очень крупным региональным сотовым компаниям, не имеющим, как операторы «большой тройки», филиалов по всей стране. «Чтобы обеспечить своим клиентам роуминг в другом субъекте Федерации, региональные операторы договариваются с другими мобильными компаниями, а потом расплачиваются с ними за доступ к сети», – пояснил он. – Как же потом компенсировать свои расходы? По мнению аналитика, из-за унификации тарифов дорожают все местные звонки будут обходиться именно абонентам региональных операторов. Сегодня на них приходится 18% российского рынка, а на компании «большой тройки» – 82%.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Есть мнение

Виталий Семерей, начальник путевоследовательской станции дорожного центра «Диагностика пути» КВЖД:

«Совершенно правильная инициатива и нужная в первую очередь для пользователей сотовой связи. Россия – большая страна, и разница в тарифах на роуминг тоже немалая. По работе нам часто приходится выезжать в разные регионы и пользоваться сотовой связью в разных роуминговых зонах. К примеру, на КВЖД на станции Моршанск (Тамбовская область), станции Абдуллино (Оренбургская область), станции Аша (Челябинская область) связь дорогая, и тариф на роуминг разный. Хочешь говорить дешевле – покупай местную SIM-карту, что совершенно неудобно при частых поездках в разные регионы. Приходится ограничиваться в разговорах как исходящих, так и входящих. В каждом регионе работает своя компания, предоставляющая услуги сотовой связи, но оператор-то один. Так почему бы не сделать и единый тариф на роуминг по всей стране, хотя бы в рамках одного оператора?»

Правосудие | Контроль

## Блог весть

Служителям Фемиды предложили заняться просветительством в Сети

Общественная организация «За открытость правосудия» выступила с неожиданным предложением к судьям страны: по примеру чиновников обзавестись блогами.

– Если идёт громкое дело, мы обязательно должны за этим видеть и отношение судьи к процессу, но выраженное не на сайте суда, а на личной страничке в Интернете, где он разъяснит, чем руководствовался, принимая то или иное решение, – пояснил «Гудку» исполнительный директор комитета «За открытость правосудия» Денис Дворников. – При этом он

Высшей школы экономики Тамара Морщакова. – Однако блоги могут сослужить хорошую службу в популяризации судебных решений. Если судья сможет в дневнике без личных оценок просто и ясно излагать суть решения дел, особенно громких и значимых, это, несомненно, поможет суду стать более открытым.

Всего пару лет назад число дневников политиков и представителей власти в Интернете было мизерным. Сейчас чуть ли не каждый чиновник ведёт свой дневник в Сети. Как заметил президент страны, блоги должны упростить чиновникам общение с населением. И в



Без подготовки разбираться в судебных формулировках непростое

должен вести блог как профессионал, а не как обычный человек. Между тем закон ограничивает судей в праве выносить информацию о деятельности суда на публичный форум. В статье «О несовместимых функциях судей» закона «О статусе судей» сказано, что судья «не имеет права разглашать подробности рассматриваемого дела лицам, не участвующим в процессе». Служитель правосудия также не может оказывать содействие людям, чьё дело он не рассматривает.

– Этическим кодексом и законом судьям также запрещено высказывать мнение о решениях коллег, – отмечает экс-судья Конституционного суда РФ и руководитель кафедры судебной власти

то же время интернет-дневник ни в коем случае не является официальным инструментом обращений граждан. Для этого существуют телефоны, почта (в том числе и личная электронная) и личные приёмы. Но среди судей блогеров пока нет. – И вряд ли их появится много, – считает известный деятель Рунета Антон Носик. – Не думаю, что у судей получится писать простым языком о сложных делах. Постановления суда потому и читаются тяжело, что само дело нелёгкое. В материалах дела профессионалы разбираются месяцами. Если не получается хорошо осветить судебную деятельность в СМИ и на официальных сайтах, то вряд ли получится в блогах.

МАКСИМ МАРТМЯНОВ

Здоровье | Меры

## Медицинские переводы

Работодателям компенсируют расходы на переобучение сотрудников



Министерство здравоохранения и социального развития предложило меры, позволяющие работнику уйти с вредной для здоровья работы, не покидая предприятие.

У сотрудников вредных или опасных производств появится возможность переобучиться. «Эту программу мы будем развивать в рамках концепции демографического развития России до 2025 года, которая в том числе затрагивает и вопросы здоровья на производстве», – рассказал заместитель министра Минздравсоцразвития Максим Топилин.

Как пояснила «Гудку» директор департамента занятости и трудовой миграции министерства Татьяна Блинова, ведомство разработало такие меры прежде всего для женщин, занятых на тяжёлых работах, которые хотели бы сменить профиль деятельности. «Речь идёт об обучении: оно может вестись через центры занятости или быть организовано самой компанией, в которой трудится женщина и в которой есть вакансии по другому или смежному профилю», – говорит эксперт.

Предполагается, что программу обучения подберут с учётом образования и опыта женщины, её психологических особенностей и предпочтений. При этом обучение будет бесплатным – его оплатит центр занятости населения или работодатель, которому государство возместит потраченные средства.

Губить здоровье на вредном производстве не придётся

Ведущий специалист организационно-технического отдела управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» Антон Зачиняев пояснил, что предложение Минздравсоцразвития коснётся и железнодорожников. «Как правило, женщины не трудятся на таких рабочих местах, как монтажники пути, однако встречаются случаи, когда условия труда вредны для здоровья. В связи с этим инициатива может получить развитие в компании», – отметил он.

31 июля этого года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин подписал распоряжение об образовании комиссий по охране труда и здоровья работников. Документ предписал создать центральную комиссию по охране труда и здоровья. Также распоряжением утверждено положение об инженерно-врачебной бригаде (ИВБ).

«Одной из задач ИВБ стало выявление взаимосвязи здоровья работников с условиями труда. Это позволит обеспечить своевременный перевод людей, занятых в неблагоприятных условиях труда, на другие рабочие места, где отсутствует риск развития профессиональных заболеваний», – отметил Антон Зачиняев.

В состав ИВБ входят начальники участков и цехов, специалисты по охране труда, меди-

цинские работники негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» и другие специалисты.

Член думского комитета по труду и социальной политике Анатолий Иванов рассказал, что цель предложения министерства ясна – исключить риск получения людьми серьёзного профессионального заболевания. «Такая инициатива необходимо поддерживать, так как она несёт в себе исключительно положительные мотивы», – говорит он. – Например, в одной из компаний разработали похожую программу: поставили временное ограничение. То есть в течение определённого времени работник трудился в одном отделе, а потом переходил на позицию менее напряжённую, но в той же компании. Если такая программа работала эффективно в рамках одного предприятия, то в масштабах всей страны, наверное, также будет давать положительный эффект».

Эксперт уверен, что переобучение средств из бюджета на программу не будет. «Инициатива направлена не только на сохранение здоровья работников, но ещё и на сокращение расходов бюджета. Ведь если руководители не будут перераспределять кадры с опасных производств, трудности возникнут у обеих сторон. Дело в том, что при получении профзаболевания работодатель и Фонд социального страхования обязаны возместить больному средства за лечение», – отметил Анатолий Иванов.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

**26–27 октября 2010 г. на территории ПКБ ЦТ – филиала ОАО «РЖД»**  
(105066, Москва, Ольховский пер., 205)  
**состоится выставка-совещание**

**СОВРЕМЕННОЕ И ПЕРСПЕКТИВНОЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

Инициатор проведения – Дирекция по ремонту тягового подвижного состава – филиал ОАО «РЖД»

**На выставке будут рассмотрены предложения по совершенствованию технических средств и технологий, применяемых при ремонте тягового подвижного состава в условиях депо и ремонтных заводов. Наиболее перспективные предложения будут отобраны для дальнейшего использования на предприятиях – структурных подразделениях дирекции.**

Желающим принять участие просьба представить на выставку образцы или подробные буклеты (презентации) существующего и разрабатываемого оборудования, а также проекты концепций по комплексному обеспечению локомотивных ремонтных депо технологическим оборудованием и средствами малой механизации.

Заявки и материалы должны быть представлены не позднее 22.10.2010 г.

**Контакты: тел. (499) 260-63-01, факс: (499) 260-53-95, e-mail: tch-10@mail.ru**

**Пятая Международная научно-практическая конференция**

**АВТОМАТИКА И ТЕЛЕМЕХАНИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

**13 – 15 октября 2010 г.**

**г. Ростов-на-Дону, Россия**

**Генеральный партнер**  
РЖД Российские железные дороги

**Генеральные спонсоры**  
ИТ Центр  
BOMBARDIER

**Официальные спонсоры**  
ТДЦ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ  
ЭЛТ-ЗА  
ООО МПЦентр ЖАТ  
ТРАНС КОМПЛЕКТ АВТОМАТИКА

По вопросам участия обращаться  
+7(863) 255-37-85 +7(863) 255-38-28 +7(863) 272-65-61 ж.д. (950-25) 5-87-08  
www.transzhat.rgups.ru  
transzhat@rgups.ru

## Новости спорта

## «Локомотив» – чемпион

Пляжный футбольный клуб «Локомотив» выиграл золотые медали чемпионата России. Железнодорожники отлично провели финальный турнир, который завершился в воскресенье в Анапе. «Локо» уверенно сыграл на предвзвешенной стадии, а в поединке за «золото» встретился с главным своим конкурентом – московским клубом «Строгино». Матч получился напряжённым. Дважды «Локомотив» оказывался в роли отыгрывающегося, причём во второй раз железнодорожники сравняли счёт за полторы минуты до конца основного времени – 2:2. Овертайм также не выявил победителя, а в серии пенальти лучше был «Локомотив».

## Турецкие пробы

Баскетболисты «Локомотива-Кубани», находясь на тренировочном сборе в Турции, провели два товарищеских матча с местным клубом «Эрдемирспор». В первой игре шла равная борьба, и первая половина встречи завершилась со счётом 40:40. Однако заключительная десятиминутка прошла под диктовку хозяев, которые в итоге победили – 93:86. Во втором матче «Локо» взял убедительный реванш, разгромив турецкую команду со счётом 103:54.

## Ещё на четыре года

Кирсан Илюмжинов сохранил пост президента ФИДЕ (Международная шахматная федерация), управлять которой он будет ещё четыре года. На заседании Конгресса Генеральной ассамблеи ФИДЕ в Ханты-Мансийске действующий глава мировых шахмат получил 95 голосов, его оппонент Анатолий Карпов – 55. После переизбрания Илюмжинов предложил 12-му чемпиону мира по шахматам пост вице-президента ФИДЕ. На Конгрессе стало известно и имя нового главы Европейского шахматного союза: им стал болгарин Сильвио Данаилов.

## Золотые выстрелы

В Ростове-на-Дону завершился 10-й этап Кубка России по стендовой стрельбе. В упражнениях скит (крутлый стэнд) отличился представитель ЦСК «Локомотив». В женских соревнованиях первой стала железнодорожница Марина Беликова. В мужском турнире победил ещё



Стрелки «Локомотива» подтвердили нормативы мастеров спорта международного класса

один представитель «Локо» Вадим Дудник. Беликова и Дудник вышли в финал Кубка России, который пройдёт в следующем году.

## Токийская осечка

Российская теннисистка Елена Дементьева проиграла датчанке Каролин Возняки в финале турнира WTA в Токио с призовым фондом \$2 млн. В первой партии Елена уступила сопернице всего один гейм. Однако во втором сете картина на корте резко изменилась, и датчанка в итоге одержала убедительную победу – 1:6, 6:2, 6:3.

## «Сибирь» устояла

В Российской футбольной премьер-лиге были сыграны матчи 23-го тура. Удачно сыграли команды, которые ведут борьбу за выживание. Самарские «Крылья Советов» одолели на выезде «Аланию» – 3:2, а «Сибирь» дома сыграла вничью с действующим чемпионом страны «Рубином» – 2:2. В других матчах «Терек» на своём поле обыграл «Томь» – 1:0, а «Динамо» на выезде с таким же счётом победило «Амкар».

## Гонка в гору

Представительница ЦСК «Локомотив» Евгения Белозерова из Самары стала победительницей второго этапа чемпионата России по маунтинбайку (гонки на велосипедах по пересечённой местности) в дисциплине ап-хилл (гонка в гору). Евгения преодолела подъём длиной 1,5 км за 8 минут и 22 секунды. В итоге Белозерова, занимавшая после тура второе место, по сумме набранных очков стала чемпионкой России в этой дисциплине. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## Кино | РЕГУЛИРОВАНИЕ

## Крепкое слово

Перед чиновниками встал вопрос о нецензурной лексике



ФОТО: WWW.PHOTOXESS.RU

Генпрокуратура поручила Министрству культуры устранить выявленные нарушения и изменить порядок выдачи прокатных удостоверений фильмам с ненормативной лексикой.

В надзорное ведомство обратились несколько граждан с просьбой проверить кинофильмы на предмет присутствия в них ненормативной лексики. В своём обращении они утверждали, что выдача прокатных удостоверений на фильмы с бранью осуществляется с нарушением законодательства. В частности, Минкультуры не регистрирует только те фильмы, в названиях которых содержится нецензурная лексика. Однако если мат входит в текст самого произведения, то есть сценария, ведомство выдаёт лицензию.

В Кодексе об административных правонарушениях есть статья о том, что грубая нецензурная брань должна быть при-

Иногда лучше промолчать

равнена к мелкому хулиганству. Нарушение статьи влечёт за собой наказание в виде штрафа либо ареста на срок до 15 суток. Зампредседателя комиссии Общественной палаты по сохранению культурного и духовного наследия Елена Зелинская отметила, что законодательство распространяется не только на простых граждан, но и на кинематографистов. «Рост использования мата в кино можно объяснить тем, что страна долго жила в условиях цензуры. Режиссёров можно понять – теперь их строго никто не контролирует, но и забывать о моральных принципах тоже не нужно», – считает она.

Между тем народный артист СССР, режиссёр и сценарист Георгий Данелия пояснил, что ненорматив можно обнаружить даже в советской классике. «К примеру, одно очень приятное

по смыслу слово внимательный зритель услышит в легендарной картине «Война и мир», но давайте признаем: оно никогда и никому не мешало. Я сам из строителей, поэтому на съёмках в словах сдерживаю себя далеко не всегда. Конечно, в самих фильмах подобной несдержанности быть не должно. Но ведь порой в кино всплывают такие эмоциональные моменты, когда нужно выплеснуть самые «неординарные» чувства», – говорит он. По его мнению, в таких случаях так называемый ненормативный художественный приём простоянно необходим. «Крепкие фразы осторожно, но всё-таки можно использовать. Разумеется, это должно быть подведено сюжетом, событиями и эмоциями. И тогда зритель просто не заметит, что услышал нехорошее слово», – сказал Георгий Данелия.

Наталья Назарова  
Андрей Мельников

## Закон | ОБСУЖДЕНИЕ

## Жетон для порядка

Новые идеи по превращению милиции в народную

Кроме названия «полицейские», сотрудники ответственных правоохранительных органов возьмут на вооружение достижения зарубежных силовиков.

При обсуждении нового закона «О полиции», который должен вступить в силу с 1 января 2011 года, граждане предложили внедрить в российскую практику такую обязанность сотрудников порядка, как зачитывание прав подозреваемому перед его задержанием.

Предложение поддержал президент страны на совещании, посвящённом обсуждению законопроекта. Высказался он и по поводу того, что задержанным будет дано право на один звонок (сейчас такая возможность предусмотрена только для несовершеннолетних). Как отметил Дмитрий Медведев, это вопрос дискуссионный, так как, с одной стороны, речь идёт о соблюдении прав граждан, а с другой – не исключены злоупотребления: преступник может связаться с сообщниками и передать важную информацию. «Но в других странах к этому как-то приспособились», – отметил президент страны.

Многие граждане предложили ввести индивидуальный знак сотрудника полиции – жетон, на котором, помимо номера, будет указана и фамилия. Из-за того что милиционеры представляются, «как им нравится», стычки по этому поводу происходят очень часто.

Елена Кудрявцева

## Наука | Экспозиция

## В английском стиле

На реконструкцию Политехнического музея выделят 7,6 млрд руб.

Победителем конкурса на разработку Музея науки на базе Столичного Политехнического музея стало британское агентство Event Communications.

На счету англичан уже более полутора сотен проектов, реализованных в разных странах. В том числе библиотека Честера Битти в Дублине, получившая приз «Лучший европейский музей 2001 года», Национальный музей в Дубаи и многие другие.

Как сообщил новый директор Политехнического музея Борис Салтыков, уже к началу февраля 2011 года компания должна разработать полную концепцию реконструкции музея при активном участии российских экспертов.

Затем начнётся реставрация здания, построенного в центре Москвы почти полтора века назад, будет возведено хранилище экспонатов, весь комплекс оснастят самым современным оборудованием.

Ведь музей, в котором многие поколения школьников с родителями приходили посмотреть

## Свердловская | Акция

## С песней в дорогу

На вокзале Екатеринбурга проходит недельный музыкальный марафон

В честь Дня компании творческие коллективы выступают на железнодорожном вокзале семь вечеров подряд.

Сквозь обычный гул голосов, наполняющий фойе вокзала, прорываются нехарактерные для железной дороги звуки. Со второго этажа доносятся дробь барабанов и всплески электрогитар. Там идёт подготовка к первому из семи концертов в честь дня рождения ОАО «РЖД».

Поднимаюсь по ступенькам. На площадке между залами ожидания людно. Под гирляндами из воздушных шаров висит ударная установка и микрофоны. Музыканты настраивают инструменты и поглядывают на собирающийся толпу. Несколько зрителей снимают происходящее на портативные видеокамеры и мобильные телефоны – на память. Вообще, зрители уже довольно много, хотя на импровизированную концертную площадку можно наткнуться только случайно: никаких объявлений и афиш на площади перед вокзалом нет.

«Выступают ребята из группы «Д.А.Р.Т.А.». Они занимаются во Дворце культуры города Ревды. Кроме того, два дня на этой площадке будут выступать наши друзья – группа «Перекрёсток» из Дома культуры железнодорожника и дуэт аккордеонов «Тет-а-тет» из Свердловской филармонии», – объявляет один из организаторов музыкального марафона на вокзале, администратор Дворца культуры Ревды Дмитрий Упоров.

Услышав про то, что музыканты прибыли из маленького уральского городка, я немощно заскучала, ожидая весьма провинциального выступления. Однако, когда зазвучала музыка, стало понятно, что артисты неплохо владеют инструментами, а у солиста Тимура Вавилова очень красивый, хорошо поставленный голос.

Дмитрий Упоров рассказал, что отец Тимура, Станислав Вавилов, был известным в Советском Союзе исполнителем, выступал с



Первой перед пассажирами выступила группа «Д.А.Р.Т.А.»

ансамблем «Лейся песня», работал с Анной Герман, а в начале 90-х осел в Ревде, где десять лет заведовал массовым отделом Дворца культуры. «Благодаря его усилиям наши коллективы ценят не только в России, но и за границей», – пояснил Дмитрий Упоров. – Например, через несколько дней на этой же площадке будут выступать девочки из образцового танцевального коллектива «Чердак». Они неделю назад вернулись с международного хореографического фестиваля в Испании.

Как признаётся сам Тимур Вавилов во время перерыва между выступлениями, с железной дорогой у него связано много воспоминаний. В армии он сопровождал перевозимые грузы и проехал в поездах всю страну – от Санкт-Петербурга до Владивостока. А вот выступать на вокзале ему до этого не доводилось. «Очень интересно было попробовать для себя новую сценическую площадку. Выступать здесь сложно – из-за своеобразной акустики. Звучи «летают», не просто приносятся. Зато здорово, что зрители всё время меняются. Кто-то послушал несколько минут – и убежал на поезд. А на его место приходит другие», – делится впечатлениями музыкант.

Ребята исполняют как собственные композиции, так и кавер-версии песен российских рок-музы-

кантов: собственного репертуара на четырёхчасовой концерт не хватило. «Мы вообще-то играем «металл», музыка довольно жёсткая, а для этого выступления попросили подобрать что-то полегче», – объясняет Тимур.

Пока музыканты настраивают инструменты и отдыхают, ведущая музыкального вечера развлекает собравшихся зрителей конкурсами. «Какими качествами должен обладать настоящий железнодорожник? Ну? Правильно – ответственностью», – провозглашает она. И дарит женщине в тёмной куртке флажок с символикой ОАО «РЖД» за верный ответ. «А какие изменения необходимы нашим железным дорогам? Кроме снижения платы за проезд, конечно?» – спрашивает она одного из пассажиров. «Вагоны надо пошире сделать, а так всё прекрасно», – бросает в ответ проходящий мимо седовласый великан. Судя по всему, ему действительно тесновато путешествовать в стандартных купе.

«Отличный концерт!» – делится своими впечатлениями Сергей Тейн, ожидающий поезда до Североуральска. – Обычно на вокзале скучаешь. А тут такое представление устроили!»

Вера Морозова,  
сов. корр. «Гудка»  
Екатеринбург  
Фото автора

## 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 № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Ростпрофлес. Индекс 59019  
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Главный редактор: Александр Ретюнин | Заместители главного редактора: Андрей Гурьев (первый заместитель), Евгений Пересыпан (первый заместитель), Тамара Андреева, Екатерина Завезина, Валерий Петровский (ответственный секретарь), Анатолий Ходоровский, Сергей Черешнев, Александр Шугаев

Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зограф

Заведующие отделами: Янина Баширова (бизнес), Денис Виснев (по работе с клиентами административных служб), Марина Волкова (региональный), Александр Рубин (эксплуатационная работа транспорта и науки), Андрей Стрельцов (заказующий сектор науки), Юрий Сунин (информация), Владимир Тихоно (специальных корреспондентов, культуры и спорта), Яна Хазиметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (иллюстрации), Павел Кривоносов (макет)

Намер вела Анна Зограф

Телефоны отделов редакции:  
эксплуатации и науки 624-69-36, 624-63-14 | бизнес 262-91-44 | социальная политика и писем 624-73-50, 624-73-50 | международная жизнь 624-71-18 | новости 262-92-34 | специальных корреспондентов 624-69-34 | спорт 624-75-36 | корпоративных проектов 624-52-42 | иллюстрации 624-75-72, 262-90-52 | корреспонденческой сети 262-58-69 | справочно-библиографической 624-77-79 | производственный 624-56-07, 262-90-25 | распространения 262-89-66, 624-52-37 (факс) | бухгалтерия 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 262-26-23, 262-15-56.  
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов:

Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (495) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.  
Наш адрес: 38, Старая Басманная, 38/2, строение 3, Москва 109966

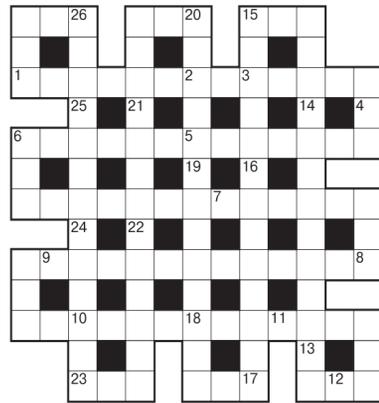
Реклама: Наталья Гаврилова, Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Стрела М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-2, а/м «Батис», 23 мл | Заказ № 10-10-0005 | Подано на печать в 19.00.  
Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Соликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

## Кроссворд

1. Работник, поддерживающий огонь в печи. 2. Крохотная звезда или маленький человек. 3. Наклон головы в знак согласия. 4. Российский город с Музеем янтаря. Современный Кёнигсберг. 5. Роскошный чертог королевской семьи. 6. Область пониженного давления, но повышенного дождливости. 7. Защитная «вуаль» от таёжного гнуса. 8. Военный, постоянно едущий на чужой спине. Конник в армии Семёна Будённого. 9. Перекладина для сдачи норматива по подтягиванию. 10. Анна из творческого наследия Льва Толстого. 11. Путешествие под лозунгом «Подвизь меня, водитель!». 12. Мифологический персонаж, решавший, кто на свете всех милей – Гера, Афина или Афродита. 13. Шнур, через который прыгают девочки. 14. И широка, и глубока дальневосточная река. 15. Его могли продать, как вещь. Его удел – тяжёлый труд. 16. Землянка оборонительного назначения. 17. Нехорошее прозвище еврея. 18. Координатор слаженной игры оркестра. 19. Автогонки по нехоженным тропам. 20. Краситель, доводящий ткань до посинения. 21. Самая «спортивная» гора, где находится «офис» Зевса. 22. «Съедобная» клочка, получаемая экспонатом, весь комплекс оснастят самым современным оборудованием. 23. Кальчано поющий родственник чиза. 24. Ингредиент для проведения химического опыта. 25. Салат, первую скрипку в котором играет свёкла. 26. Обувь, которую можно носить, не выходя за порог.

Составил Михаил Сергеев



## Ответы на кроссворд за 1 октября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:  
1. Автошкола. 8. Корсет. 9. Ярина. 12. Кружево. 13. Надежда. 14. Год. 16. Псарня. 18. Байкал. 19. Грива. 20. Регата. 23. Снаррад. 26. Мао. 28. Яблочко. 29. Доджака. 30. Геенна. 31. Янтарь. 32. Дальтоник.

ПО ВЕРТИКАЛИ:  
2. Вестерн. 3. Острог. 4. Корунд. 5. Лебёдка. 6. Поручка. 7. Снежок. 10. Скудерий. 11. Накладная. 15. Олива. 17. Яга. 18. Бас. 21. Галлей. 22. Тычинка. 24. Ноготки. 25. Родри. 26. Мораль. 27. Одедло.