

3. | ПЕРСПЕКТИВА

С появлением перерабатывающего комплекса на Сахалине возродятся перевозки лесных грузов

4. | ПРОЕКТ

Учёные предлагают рассчитывать перспективы отрасли, не выходя из кабинетов

5. | МНЕНИЕ

Региону в одиночку не справиться с падением мировых цен на экспортные грузы, считает Аман Тулеев

6. | ИЗ ВЕКА В ВЕК

Что говорил Лев Троцкий в 20-х годах прошлого века о том, какой должна быть наша газета

26 июля 2012 года

www.gudok.ru

четверг

www.gudok.info

№ 129 (25090)

E-MAIL:gudok@css-rzd.ru



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
170886
экземпляров

| От редакции

Играть по правилам

Принятый в 2005 году федеральный закон «Об общих принципах организации органов власти субъектов РФ» ответственность за организацию транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении возложил на региональные власти.

Однако вот реальная ответственность этих органов за полное и своевременное перечисление транспортным компаниям денежной компенсации убытков от пригородных перевозок до сих пор не наложена. Большинство регионов являются дотационными и ссылаются на то, что они просто не в состоянии это делать. Не случайно сейчас уровень выплаты такой компенсации по сети составляет около 50% при общей сумме убытков 16 млрд руб.

ОАО «РЖД» и региональные власти определяют порядок и форму взаимоотношений соглашениями о взаимодействии и сотрудничестве. Заключать их компании ежегодно приходится с каждым субъектом Федерации отдельно, что отнимает много времени и сил. Кроме того, такие документы недостаточны в качестве единой и адекватной нормативно-правовой базы организации пригородного сообщения.

Однако вопрос механизмов финансирования пригородного сообщения приобрёл уже такую остроту, что далее откладываться не может. С выделением из ОАО «РЖД» различных видов деятельности перевёрстное субсидирование становится невозможным. Необходимо законодательное установление чётких правил игры в данной сфере. В структуре пригородного сообщения нужно выделить социальные перевозки, ответственность за которые лежит на государстве, и коммерческие, которые не нуждаются в дотациях.

При этом все основные принципы решения вопросов методик расчёта обоснованных затрат, адресных или корпоративных субсидий, механизмов распределения финансовой ответственности и другие можно эффективно решить, приняв федеральный и региональные законы «Об организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении». Исходя из них будут приниматься конкретные решения по тарифной политике, маршрутам, графику движения поездов, порядку перевозок льготных категорий пассажиров и т.д. При этом на федеральном уровне будет сформирована госзаказ на социальные пригородные перевозки с выделением в бюджет отдельной статьи расходов на его выполнение.

Помощь

Реквизиты для перечисления средств пострадавшим от наводнения:

Получатель средств:

ОАО «Российские железные дороги»

ИНН 7708503727

КПП 997650001

Расчётный счёт

№ 40702810400200183001

в ОАО «Транскредитбанк»

БИК 044525562

Корр. счёты 30101810600000000562

МАРШРУТ

Груз на колею

ЧЕХИЮ ПРИВЛЕКАЮТ К СОЗДАНИЮ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА



Чешская Республика может присоединиться к строительству железнодорожной дороги широкой колеи до Вены. В ОАО «РЖД» говорят, что это облегчит формирование грузовой базы для проекта.

Переговоры президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина с министром транспорта Чехии Павлом Добешем и генеральным директором «Чешских железных дорог» Петром Жалудом закончились подписанием меморандума о сотрудничестве.

Как сообщил Владимир Якунин, Чехия может стать ещё одним выходом в Западную Европу для транспортного коридора от Дальнего Востока до Вены через Словакию, который собираются реализовать несколько государств. Словакия собирается продать 66% контрольного пакета акций в словацкой государственной компании Železnica slovenských drah (ZSSK Cargo). РЖД заинтересованы в покупке этого пакета, а также и в том, чтобы иметь сильного партнёра в этом регионе при любом развитии событий.

Александр Коновалов пояснил, что сейчас существует идея трёхсторонней встречи между российскими, чешскими и словацкими бизнесменами, которая может активизировать и скоординировать экономическую деятельность в регионе, что будет способствовать загрузке будущей линии.

Ранее ОАО «РЖД» хотело использовать чешскую территорию для строительства логистического центра около Богумина, но

Широкая колея в Европу уже привлекает грузовладельцев

«Чехия тяготеет к региону Центральной Европы, и пока речь идёт о том, чтобы дальше распределять грузы, которые будут идти по широкой колее в направлении Братиславы и Вены», – рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД» Александр Коновалов. – Тем самым расширяется грузовая база проекта. В Чехии есть своя программа строительства логистических терминалов, в частности в прилегающей Моравской области, и они находятся на пути дальнейшего распределения грузов».

Александр Коновалов пояснил, что сейчас существует идея трёхсторонней встречи между российскими, чешскими и словацкими бизнесменами, которая может активизировать и скоординировать экономическую деятельность в регионе, что будет способствовать загрузке будущей линии.

Ранее ОАО «РЖД» хотело использовать чешскую территорию для строительства логистического центра около Богумина, но

Польша не дала разрешения на удлинение широкой колеи до этого города.

В Чехии хорошо развиты кластеры машиностроения, металлургии, производства автокомплектующих, электротехники, химии, текстильного и швейного производства.

«Крупные мировые компании, которые пришли к нам в Россию, производят значительную часть своей продукции именно в Центральной Европе и поставляют её оттуда», – говорит президент Евро-Азиатской логистической ассоциации Николай Титюхин. – Созданный в Вене крупный грузовой хаб позволит производителям приближаться к Центральной Азии, где можно будет развернуть производство».

Также Николай Титюхин считает возможным привлечение к Евро-Азиатскому коридору и Венгрии, у которой сильный фармацевтический кластер, который очень важен для России.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Реорганизация с закрытием

Вузы, дающие некачественное образование, должны быть ликвидированы, заявил премьер-министр Дмитрий Медведев на встрече с Открытым правительством. «Общее количество высших учебных заведений в стране превосходит все разумные рамки. Значительная часть вузов, которые не отвечают современным критериям, должна быть реорганизована и в конечном счёте закрыта», – считает глава правительства. Также премьер предложил предусмотреть на законодательном уровне дисциплинарные меры, вплоть до увольнения в отношении студентов, аспирантов и преподавателей, которые уличены в списывании или плагиате.

Просьба и приказ

Губернатор Кемеровской области Аман Тулеев направил телеграммы президенту Владимиру Путину и гендиректору авиакомпании «Сибирь» Владимиру Объедкову. Глава государства Аман Тулеев попросил вмешаться и повлиять на ситуацию с недопустимо высокими ценами на авиабилеты авиакомпании «Сибирь». Просить помощи у президента губернатора заставили постоянные жалобы жителей региона на стоимость авиабилетов по маршрутам Кемерово – Москва – Кемерово и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк, говорится в сообщении пресс-службы областной администрации. От Владимира Объедкова губернатор потребовал снизить уровень цен на авиабилеты, считая их повышение в разгар отпусков и детских каникул «неуважением к жителям Кузбасса и руководству Кемеровской области».

Техническая готовность

Столичный аэропорт Шереметьево получил допуск к обслуживанию новых самолётов Boeing 787 Dreamliner. Распоряжение о допуске с 1 августа было получено от Федерального агентства воздушного транспорта. Аэропорт прошёл сертификацию и проверку в соответствии с «Нормами годности эксплуатации гражданских аэродромов». В Россию полёты на таком самолёте выполняет пока только японская «Олл Ниппон Эйрлайнз», но совершая посадку они могли только в московском аэропорту Домодедово.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Блиц

Право на поездку

ПАССАЖИРЫ, НАРУШАЮЩИЕ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ПОРЯДОК В ПОЕЗДАХ, МОГУТ ПОПАСТЬ В ЧЁРНЫЕ СПИСКИ



ФОТО: ОАО «ФПК»

Андрей Сондык,
начальник
Управления
обслуживания
пассажиров
ОАО «ФПК»

– Андrey Борисович, авиакомпании собираются ввести чёрные списки нарушителей правил полётов, есть ли нужда в этом у ОАО «ФПК»?

– Вопрос стоит очень остро. По итогам первого полугодия из поездов формирования ФПК высанено 6 тыс. пассажиров, нарушающих общественный порядок. Предложение о чёрных списках

было сформировано нами ещё в прошлом году. Ввести чёрные списки таких пассажиров просят и руководители дорог.

– А где это явление наиболее распространено?

– Это в основном поезда, в которых проезжают пассажиры-«вахтовики» северного и западносибирского направлений, как, например, Воркута, Новый Уренгой, Нижневартовск, Тюмень, Сургут.

– Если такие списки введут, то каким образом их будут составлять?

– Всё будет зависеть от поведения пассажира и причинённого им компании ущерба. Если он в нетрезвом состоянии хулиганил, разбил, к примеру, стекло, то он после первого нарушения сразу попадёт в этот список. Приобрести билет впоследствии он не сможет, поскольку система «Экспресс-3» автоматически сохраняет паспортные данные пассажиров. Соответственно

все нарушители будут попадать в эту базу.

– А как быть, пока нет таких списков?

– Пока единственное решение в борьбе с этим явлением – пресечение работниками поездных бригад подобных нарушений и профилактическая работа среди пассажиров. Порядка 50% поездов сопровождают работники полиции и частных охранных предприятий, с последними компания заключила договора. А поезда стран СНГ, следящие из Узбекистана, Таджикистана, Киргизии, Казахстана, по российской территории сопровождаются инструкторами по безопасности ОАО «ФПК», которые также оказывают помощь поездным бригадам в обеспечении общественного порядка. В перспективе эта практика будет распространена.

БЕСЕДОВАЛА
Марьяна Балашкина

О порядке в поездах
см. также стр. 5

ЧП

Не дотянули до полигона

ВЗРЫВ СПИСАННЫХ СНАРЯДОВ ПРИОСТАНОВИЛ ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАНССИБУ



разградительные машины мотострелкового соединения.

В целях обеспечения безопасности пассажиров и минимизации возможных задержек в движении пассажирских поездов ОАО «РЖД» было принято решение об изменении их маршрутов в Новосибирской области.

– Пассажирские поезда Москва – Северобайкальск, Москва – Нерюнгри, Москва – Новокузнецк, Москва – Красноярск и Пенза – Владивосток направлены через станции Карасук – Среднесибирская – Новосибирск. А поезда Анапа – Томск и Новосибирск – Симферополь – через станции Новосибирск – Среднесибирская – Карасук. Кроме того, отменён поезд Новосибирск – Омск, – рассказали в Западно-Сибирском филиале ОАО «Федеральная пассажирская компания».

>Окончание | 3

сети. Движение по участку приостановили.

На место происшествия выехали пожарные поезда из Чулымской, Барабинской и Новосибирской.

В районе ЧП работало несколько единиц спецтехники, в том числе железнодорожной.

Как рассказал «Гудку» прибывший на место начальник

военно-следственного отдела по Новосибирскому гарнизону

Владимир Козачин, разлёт осколков при подрывах был неизвестен, повреждено несколько вагонов.

В управлении пресс-службы и информации Минобороны уточнили, что на месте ЧП работали четыре группы разминирования и две инженерно-

ВЛАДИМИР ЯКУНИН
ОНЛАЙНТранзитный
потенциал

Недавно с коллегами по Единому экономическому пространству мы объявили о планах создания глобальной компании ж/д контейнерных перевозок, куда ОАО «РЖД» войдёт оставшимися в нашей собственности пакетом акций «ТрансКонтейнера».

Тут же пошла недовольная реакция отдельных участников рынка по поводу того, что РЖД тормозят приватизацию ж/д активов, не желая отдавать их в руки частников. На самом деле расстраиваются те, кто имеет личный интерес приобрести сегодня на падающем рынке дорогостоящий ресурс с хорошим потенциалом роста для того, чтобы завтра на растущем рынке капитализировать и выгодно продать его. С точки же зрения развития экономики и социальной сферы стран – участников ЕЭП, выгоднее этот потенциал сохранить в руках РЖД, чтобы за счёт повышения конкурентоспособности транзитных перевозок грузов по инфраструктуре наших стран обеспечить создание рабочих мест, повышение сборов платы за инфраструктуру, налогов и т.д.

Поясню более подробно. Мы уже давно говорим о необходимости использования транзитного потенциала России в интересах национальной экономики и наших граждан. Но одно дело заявлять, а другое – доводить это до такого уровня, чтобы им пользовались производители товаров/грузов. В рамках создания ЕЭП, единого таможенного пространства с Белоруссией и Казахстаном, мы реально можем это сделать. Проблемой до сих пор являлась дробная система тарификации и предъявление разной стоимости за проход по инфраструктуре различными государствами. Сейчас мы имеем возможность создать единую сквозную услугу по территории наших стран, что даст определённые конкурентные преимущества и позволит привлекать на нашу систему на порядок больше объёмов грузов – до 1 млн TEU в 20-футовом исчислении (условная единица измерения объёма контейнерных грузов). Именно на это и направлено предложение, сформулированное железнодорожниками Белоруссии, Казахстана и России и закреплённое на июньском совещании глав правительств в Санкт-Петербурге. Речь идёт о создании глобальной транспортно-логистической системы. Она включит в себя совместную грузовую компанию, единый центр расчётов и выработку единых стандартов, по которым будут обслуживаться пользователи. Решили, что наиболее удобный вариант – строить совместную компанию на базе ОАО «РЖД-логистик». При этом все участники вносят в уставный капитал работающие ж/д активы. Мы – пакет акций «ТрансКонтейнера». Казахстан и Белоруссия с учётом стоимости «ТрансКонтейнера» должны будут к тем активам, которые предполагаются к внесению, добавить в уставный капитал и соответствующие суммы денег.

Блог главы ОАО «РЖД»
<http://v-yakunin.livejournal.com/>

СЛЕДСТВИЕ

Пути поддельной марки

Следователи Уральского федерального округа установливают вину в железнодорожных авариях торговцев контрафактными узлами и деталями.

Об этом вчера сообщил заместитель начальника Главного управления МВД по Уральскому федеральному округу Андрей Тараненко. По его словам, снажая детали поддельными накладными «Уралвагонзавода», преступники продавали контрафакт посредникам, а те – предприятиям РЖД.

Полицейские ещё в марте задержали группу, организовавшую выпуск комплектующих под маркой «Уралвагонзавода» для грузовых вагонов на предприятиях Курганской области.

Следствие стало известно, что хранилась и реализовывалась контрафактная продукция в Екатеринбурге. Затем с использованием подложных документов она поступала на рынок.

Как отмечают специалисты, использование этих узлов и деталей повышало риск аварий. По предварительным данным, было реализовано около 1 тыс. единиц незаконной продукции на 30 млн руб.

Качество контрафакта было опасно низким. Вместо стали применяли чугун. Тяговые хомуты выпускались без контроля качества металла, детали не проходили термообработку и не проверялись на наличие скрытых дефектов. «Гудок» рассказывал об этом ещё 24 мая (№ 87) в материале «Хомутовое дело», предупреждая об угрозе для безопасности движения.

«Многие фальшивые детали уже выявлены, но «полуфальшивые» вагоны на дорогах ещё остались. К счастью, пассажирские вагоны контрафакт не затронул», – подчеркнул Андрей Тараненко.

Игнат Выгин

ЗАПРЕТ

Остановили поток

Низкие темпы выгрузки вынудили ограничить отправку нефтепродуктов грузополучателю



До 27 июля ОАО «РЖД» ввело конвенцию на погрузку дизтоплива и мазута назначением на станцию Крабовая, которая обслуживает нефтебазу ООО «Роснефть-НаходкаНефтепродукт».

По данным на утро 25 июля, на Дальневосточной магистрали были отставлены от движения 13 составов с нефтеналивными грузами, адресованных этому получателю.

Причина «бросания» поездов – низкие за последние время темпы слива нефтепродуктов на нефтебазе из-за неравномерного подхода судов и отсутствия свободных ёмкостей под хранение определённых видов топлива. Так, при нормативе выгрузки в 397 вагонов 22 июля предприятие «Роснефти» выгрузило 341 цистерну, 23-го – 284.

«Сейчас ситуация стабилизируется. За прошедшие сутки нефтебаза увеличила

Составы с наливным грузом пока отставлены от движения

слив, выгрузив 413 вагонов. Выделены ёмкости на 3 тыс. тонн под все нефтепродукты. Но неясная ситуация с отгрузкой танкера под бензин евро, его подход к причалу затягивается, а у нас много цистерн именно с евро», – говорит заместитель начальника логистического центра Дальневосточной дирекции управления движением Сергей Соколов.

По его словам, действие конвенции в адрес Крабовой принесёт результаты. Через два-три дня на дороге останутся 5–6 «брошенных» поездов. Нефтебаза ООО «Роснефть-НаходкаНефтепродукт» – один из крупнейших на Дальнем Востоке терминалов по отгрузке нефтеналивных грузов. В 2011 году предприятие переработало свыше 8 млн тонн.

ПАВЕЛ МИХАЙЛОВ

ПРОЕКТ

Одной дверью больше

Утверждены технические требования к подвижному составу для стыкования Малого кольца

ЗА ПРАВО ПРОИЗВОДСТВА УНИКАЛЬНЫХ ДЛЯ СТРАНЫ ГОРОДСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК БУДУТ ВОРОТЬСЯ НЕ ТОЛЬКО РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ, НО И КРУПНЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ КОМПАНИИ.

Как сообщили «Гудку» в ОАО «МКЖД», в числе претендентов Siemens, Bombardier, Hyundai, Alstom, Трансмашхолдинг и Демиховский машиностроительный завод. Все эти компании вполне готовы поставлять подвижной состав, соответствующий недавно утверждённым требованиям.

Так, в электропоезде должно поместиться не менее 1250 человек, максимальная скорость должна достигать 120 км/ч, а динамические показатели на разгон и торможение не должны быть ниже 0,9 м/с². Длина электрички должна быть около 170 м.

При этом, как отмечают специалисты, составность может быть самой разной. Ранее сообщалось, что средняя величина поезда будет 7 вагонов. Теперь же в ОАО «МКЖД» отмечают, что весями может ходить 5 вагонов, тогда как в часы пик их число может достигать десяти.

Также специалисты отмечают важность соблюдения

параметра ускорения. Именно благодаря ему поезда смогут следовать с интервалом до 5 минут, затрачивая на вход и выход пассажиров всего 30 секунд. Для того чтобы уложиться в последний временной интервал, вагоны должны будут иметь не две, как у обычных электропоездов, а три двери.

Поясняет, почему нельзя применять обычные электрички, научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хо-

ко- конкурса по выбору производителя подвижного состава завершился уже в ближайшие месяцы

заявления Михаила Блинкина рассказал, что их тормозная система не позволяет тратить на остановку меньше минуты. Придётся в чём-то брать опыт у метрополитена. «Это уже будет не железная дорога, а почти метрополитен. Чтобы вложить этот проект, потребуются не только большие деньги, но и мозги инженеров-конструкторов», – добавил он.

Главный инженер локомотивного эксплуатационного депо Лихоборы-окружные Виктор Мерцалов рассказал,

почему решено электрифицировать кольцо. Сейчас здесь ходят тепловозы. Дорога проходит через спальные районы Москвы, а шум от дизеля существует.

«Вопросы создания специальных депо и обслуживания будут отдельно проговариваться с поставщиками и производителями», – пояснили «Гудку» в ОАО «МКЖД».

– Определяя производителя электропоездов, мы обратим внимание на предложения по

обслуживанию в течение их жизненного цикла. Тот, чьи предложения будут выгодны для основных учредителей – правительства Москвы и ОАО «РЖД», – кто гарантирует удовлетворительный срок службы поездов, тот будет иметь больше шансов выиграть конкурс». Как отметили в ОАО «МКЖД», конкурс по выбору компании – производителя подвижного состава завершился уже в ближайшие месяцы.

Иван Сидоров

Помощь

Проверка на местности

ПОСТРАДАВШИЕ В КРЫМСКЕ ОСТАЮТСЯ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ



ВЧЕРА ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЁЛ В ГЛЕНДЖИКЕ СОВЕЩАНИЕ, ПОСВЯЩЁННОЕ ТРАГЕДИИ В КРЫМСКЕ.

Перед заседанием президент приехал в геленджикский санаторий «Красная Талка», чтобы встретиться с беременными женщинами, эвакуированными из Крымска.

Встреча проходила в детской игровой комнате. Дамы сообщили, что им тут хорошо и всё устраивает. Но домов у многих теперь нет. «Все дома, которые были уничтожены, должны быть восстановлены к середине ноября», – заверил их Владимир

Путин. Он сказал, что договорился с министром обороны, и министерство предоставляет готовые дома и квартиры, которые у них сдаются. Краснодарский губернатор Александр Ткачёв сообщил, что 50 квартир будут заселены уже в течение двух недель.

После отъезда президента одна из участниц встречи сказала мне: «Всё-таки хорошо было получить заверения президента». Другая, Татьяна Махмудова, рассказала, что в санатории

она живёт и лечится бесплатно, а когда началось наводнение в Крымске, она была дома одна. Телевизор работал до полуночи, никаких бегущих строк с предупреждением об опасности, по её словам, не было. «В начале первого звонила сестра, говорит: у нас потоп. У меня была одна мысль: наверх, в гору, к родственникам. Выскочила на улицу – темно, тихо. Как-то, держась за забор, не знаю как, дошла», – рассказала Татьяна.

ОЛЬГА СОЛОМОНОВА
Геленджик

Тем временем

Работники ОАО «РЖД» продолжают оказывать помощь пострадавшим в Крымске коллегам. Куйбышевская дорога и филиалы дирекций центрального подчинения собрали свыше 1,2 млн руб.

Сотрудники Куйбышевского регионального общего центра обслуживания (структурного подразделения центра «Желдоручёт») перечисляют денежные средства на лицевые счета своих коллег. По словам председателя первичной профсоюзной организации центра

Оксаны Черепановой, среди пострадавших оказались пятеро работников Северо-Кавказского общего центра обслуживания, трое из них лишились жилья и имущества. В Самаре есть их лицевые счета и собрано и перечислено более 120 тыс. руб.

«Каждый делает это добровольно, специальный учёт пожертвований мы не ведём, ведь помочь пострадавшим – дело каждого», – говорит Оксана Черепанова.

ДМИТРИЙ ПОПОВ

ПРИГОРОД

Вредные советы для «зайцев»

По безбилетникам ударили стихами Григория Остера

В пригородных поездах начали развесивать плакаты с девятыми «вредными советами» для тех, кто не желает платить за проезд. Также не обойдены вниманием грубыни и хулиганы.

«К делу борьбы с «зайцами», вандалами и прочими нарушителями, которых, увы, пока хватает в поездах пригородного сообщения, решили подойти креативно, – рассказывает начальник службы корпоративных коммуникаций Северной дороги Алёна Бузакова. – На помощь привлек непревзойдённый мастер

появились первые плакаты с «вредными советами», причём очень забавно проиллюстрированными, а пассажирам электричек, которые приобретают билеты на вокзалах, выдаются календарики с тем же содержанием.

«Рассчитываем на значительный эффект от этой акции, – говорит Алёна Бузакова. – Конечно, никто штрафы отменять не будет, но у людей неплохое чувство юмора, и надеемся, что ирония и сарказм, столь прекрасно представленные на плакатах, удержат пассажиров от нарушения правил».

Если едешь в электричке

По неполному билету

(To есть только часть дороги

По маршруту оплатил),

Выставь голову в окошко

Или высунься по пояс,

Ты не «заяц», в электричке

Едет только полтебя

рифмы Григорий Остер». Поэт известен своими «вредными советами» для детей.

И вот дошла очередь до нерадивых пассажиров пригородных поездов.

«Однажды я ехал в электричке, – поясняет Григорий Остер, – и увидел, сколько усилий, уловок применяют «зайцы», чтобы обмануть контролёра. Я понял, что безбилетники – самый наглый из всех пассажиров, – говорит пока рано».

«Идея отличная, – признаётся Марина Курочкина, регулярно пользующаяся электричкой Ярославль – Данилов. – Все, увидев, улыбались. А мой внук даже по вагонам бегал, чтобы почитать ещё. Сами мы всегда берём билет, не сорим, ведём себя культурно. Но люди ездят всякие. Правда, не знаю, повлияют ли на них плакаты. Но хотелось бы верить».

ВЛАДИМИР САВИЧЕВ
Ярославль

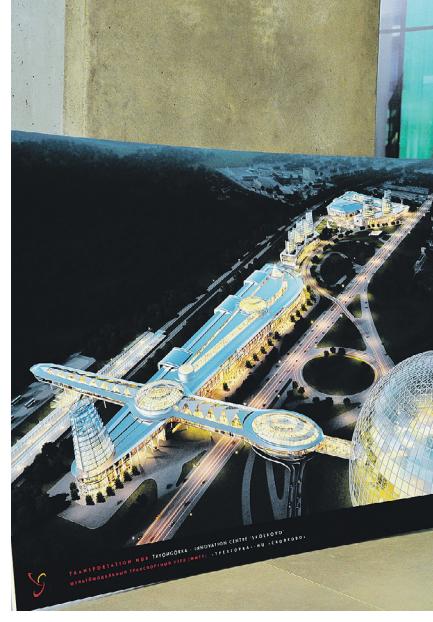
Уведомление

Организационный комитет по подготовке, созыву и проведению учредительного съезда политической партии сообщает о намерении создать Всеросс

ПЕРЕВОЗКИ

Ворота в «Сколково»

ОАО «РЖД» ПОСТРОИТ ПУТИ К НОВОМУ ТРАНСПОРТНОМУ УЗЛУ



ТПУ ОГРОМНЫМ САМОЛЕТОМ РАЗМЕСТИТСЯ НАД ЖЕЛЕЗНОЙ И АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГАМИ

В РАЙОНЕ МОСКОВСКОЙ СТАНЦИИ ТРЕХГОРКА ПОСТРОЯТ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ (ТПУ), КОТОРЫЙ СТАНЕТ ВОРОТАМИ ИННОВАЦИОННОГО ЦЕНТРА «СКОЛКОВО».

Соответствующее соглашение было подписано президентом фонда «Сколково» Виктором Бексельбергом и главой компании «Финмаркет» Михаилом Гуцериевым вчера на территории иннограда.

Документ предусматривает, что площадь узла составит порядка 30 тыс. кв. м. Над железнодорожными путями и Минским шоссе появится мост с крытой галереей, где организуют пешеходную зону, велодорожки и торговые точки. Переходочный узел оснастят лифтами, эскалаторами и движущимися тротуарами. Кроме того, поблизости будут остановки общественного транспорта и парковки.

«Основная идея проекта заключается в том, чтобы люди попадали на территорию центра «Сколково» за 20 минут, поэтому обеспечить транспортную доступность мы можем только в партнерстве с ОАО «РЖД», – отметил генеральный директор Объединённой дирекции по управлению активами и сервисами фонда «Сколково» Антон Яковенко.

Для этого ОАО «РЖД» построит на смоленском направлении третий и четвёртый главные пути, искусственные сооружения и реконструирует станции.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Михаил Петров, необходим тесный контакт проектировщиков компаний и ТПУ. Сколково – это часть двух инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» по организации ускоренного движения на участках Москва – Усово и Москва – Одинцово. Ожидается, что все работы по этим проектам будут завершены в 2014 году. До Сколкова будут ходить скоростные электропоезда типа аэроэкспресса.

Виктор Бексельберг сообщил, что инвестиции «Финмаркета» в строительство транспортного хаба составят 4 млрд руб.

Марьяна Балашкина

РЕШЕНИЕ

Лес вырос

Создание крупного деревоперерабатывающего производства вернёт на островную магистраль утраченный груз



Соглашение об организации на Сахалине комплекса по глубокой переработке около 700 тыс. куб. м древесины в год подписано между администрацией области и ОАО «Бизнес-Маркетинг Сахалин».

Распоряжением областной администрации инвестиционный проект получил статус приоритетного. Ему будет оказана государственная поддержка. По словам заместителя председателя сахалинского правительства Сергея Хоточкина, это первый шаг к возрождению лесной отрасли в регионе.

Реализация проекта будет идти поэтапно. Общий объём инвестиций превысит 6 млрд руб., из которых значительная часть затрат – расходы на строительство лесовозных автодорог и создание собственно перерабатывающих мощностей.

«В результате к 2017 году производство круглых лесоматериалов на территории области должно увеличиться более чем втрое по сравнению с показателями 2011 года, пиломатериалов – в 4,5 раза», – сообщили в правительстве Сахалина.

Как отметили в Сахалинском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания, с появлением деревоперерабатывающего комплекса по сути возродятся железнодорожные перевозки лесных грузов. Сегодня они минимальны, хотя в советское время лес занимал заметную долю в погрузке. В частности, на Сахалине действовали несколько целлюлозно-бумажных комбинатов, прекративших теперь своё существование.

«Потери в лесных перевозках на этом направлении удалось компенсировать за счёт наращивания экспорта металлической руды и угля. И в первом полугодии через погранпереход Гродеково – Суйфэнхэ было экспортировано около 1,7 млн тонн лесных грузов, а в прошлогодний период – 1,9 млн тонн. Если в объёме экспортных грузов, проходящих через Гродеково, лес по итогам января – июня 2011 года занимал 70,4%, то в этом году его доля упала до 46,7%.

Часть инвестиций пойдёт на прокладку лесовозных дорог и создание перерабатывающих мощностей

Новый проект предусматривает лесозаготовку на севере острова. Поэтому погрузка кругляка будет идти на таких станциях Сахалинского региона, как Ныш, Тымовск, Слава. Перерабатывать же древесину планируется на юге. Сейчас рассматриваются возможные площадки для организации соответствующего производства в Корсаковском, Холмском и Невельском районах.

«Мы заключили договор с компанией, реализующей этот проект, на предоставление подвижного состава под перевозку

Впрочем, насколько продукция будущего комплекса будет востребована на азиатских рынках, сказать пока сложно. В Дальневосточной ассоциации экспортёров лесных товаров отмечают, что отрасль сейчас переживает не лучшие времена. Снизил потребности главный импортёр леса – Китай. В первом полугодии через погранпереход Гродеково – Суйфэнхэ было экспортировано около 1,7 млн тонн лесных грузов, а в прошлогодний период – 1,9 млн тонн. Если в объёме экспортных грузов, проходящих через Гродеково, лес по итогам января – июня 2011 года занимал 70,4%, то в этом году его доля упала до 46,7%.

В советское время лес занимал заметную долю в погрузке островной магистрали

Часть инвестиций пойдёт на прокладку лесовозных дорог и создание перерабатывающих мощностей

леса, предложили финансовые расчёты, – сказал начальник ТПФО Максим Белоусов. – Надеемся, что во втором полугодии уже начнутся какие-то отправки древесины. А в дальнейшем ожидаем серьёзные объёмы – 100–200 тыс. тонн лесных грузов в год». Для сравнения: в 2011 году на Сахалинском регионе погружено около 2,5 млн тонн различных грузов.

Продукция переработки (сушёные пиломатериалы, технологическая щепа, топливные гранулы и другие) пойдёт на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Холмск.

«Пошлины на вывоз за границу круглого леса достаточно высоки, а на пиломатериалы приемлемы», – говорит Максим Белоусов.

Потери в лесных перевозках на этом направлении удалось компенсировать за счёт наращивания экспорта металлической руды и угля. И в первом полугодии через погранпереход Гродеково – Суйфэнхэ было экспортировано около 1,7 млн тонн лесных грузов, а в прошлогодний период – 1,9 млн тонн. Если в объёме экспортных грузов, проходящих через Гродеково, лес по итогам января – июня 2011 года занимал 70,4%, то в этом году его доля упала до 46,7%.

Как бы то ни было, власти Сахалина надеются, что продукция деревопереработки будет пользоваться устойчивым спросом. По словам Сергея Хоточкина, ожидается, что перерабатывающий комплекс через десять лет будет приносить более 2 млрд руб. прибыли ежегодно.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Самолёты увидят землю

ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ ОСНАСТИТ СИСТЕМАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ.

Все воздушные суда с максимальной взлётной массой свыше 5,7 тонны будут оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полёта. В противном случае после 1 октября они не смогут выполнять полёты.

Требование к авиаперевозчикам установить на свои самолёты системы предупреждения, или, как их называют специалисты, Ground Proximity Warning System, содержится в приказе Минтранса.

Ранее предполагалось обязать авиакомпании дооборудовать самолёты до 1 июля 2012 года, но теперь решено сроки этих работ продлить.

Задержка возникла в связи с тем, что слишком большое число самолётов, выполняющих авиаперевозки на местных и региональных линиях, остаются необорудованными GPWS. В авиакомпаниях заявляют, что все работы по оборудованию авиапарка системами GPWS будут закончены до конца сентября.

По статистике Росавиации, из 533 авиалайнеров отечественного производства, обязательных к оснащению GPWS, 401 воздушное судно оборудовано этой системой. «Дооснащение авиапарка системами GPWS, несомненно, повысит безопасность полётов. Эти работы проводятся за счёт авиакомпаний и не отразятся на стоимости билетов для пассажиров», – заявили в пресс-службе Росавиации.

По словам эксперта авиационной отрасли Алексея Синицкого, задержка с дооборудованием авиапарка была неизбежна, так как в России всего четыре фирмы, занимающиеся установкой систем GPWS, и каждая из них специализируется на своём типе самолётов.

«Но установка таких систем кардинально не улучшит безопасность полётов, которая зависит от комплекса причин, в том числе от оборудования аэропортов и подготовки лётчиков. У нас много грунтовых аэроромов, где установка самых совершенных систем не даст должного эффекта», – заключил эксперт.

Алексей Щеглов

ЧП

Не дотянули до полигона

>Начало | 1

Для пассажиров на участке Омск – Чулымская назначили дополнительный поезд с посадкой по билетам, проданным на поезда Новосибирск – Омск, с последующей посадкой в эти поезда по станции Омск.

Начальник Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Виктор Холов пояснил, что, несмотря на задержку, всех пассажиров опоздавших поездов расселят и накормят.

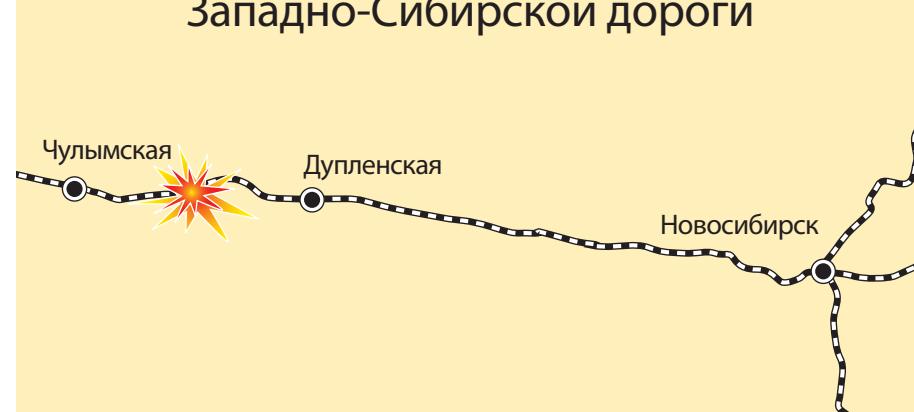
– На вокзалах Омска, Новосибирска, Барнаула, Тайги и других забронированы места в комнатах отдыха, залах повышенной комфортности. Решён вопрос с горячим питанием и питьевой водой, – отметил он.

Пригородные электропоезда следовали по графику, но от станции Коченево до станции Чулымская и обратно организована доставка пассажиров автотранспортом. Кроме того, нарушился график 14 грузовых поездов. Они встали на запасных путях близлежащих станций.

Вчера же в 16.05 по московскому времени по первому пути перегона движение было возобновлено. Поезда пошли в обоих направлениях. Ремонтные работы продолжились.

О причинах ЧП говорить пока рано. В ОАО «РЖД» создан оперативный штаб во главе с вице-президентом Анатолием Краснощёком. Вчера на месте происшествия работала ко-

Схема участка Западно-Сибирской дороги



миссия Западно-Сибирской дороги во главе с начальником магистрали Александром Целько, на дорогу выехала комиссия и ОАО «РЖД» во главе с вице-президентом компании Александром Тишаниным.

Вместе с тем ОАО «РЖД» считает необоснованной распространённую волевую версию о возгорании грузового вагона из-за неисправности тормозной системы.

Как отметили в компании, причина возгорания может быть определена только после ликвидации последствий происшес-

ствия и тщательной проверки всех данных. Загоревшийся вагон перед отправлением со Свердловской дороги прошёл необходимый технический осмотр согласно установленным регламентам. В пути специальные системы отслеживали его состояние, никаких отклонений обнаружено не было. Движение пострадавшего поезда было организовано согласно установленному порядку, и нахождение в нём вагонов с неисправными тормозными системами технически невозможно.

Игнат Выгин

Консультация

**Максимально надежен**

«Гудок» совместно с НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» продолжает образовательный проект «Пенсионный инструктор». Теперь вы можете прислать в редакцию газеты любой вопрос, касающийся пенсии, и получить на него ответ специалиста НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

– Спрашивает Кирилл Демьянин, железнодорожник, ст. Березники:
– Зашел недавно в отделение своего банка, чтобы узнать условия кредита, а мне настоимо там советовали перевести свои пенсионные средства из НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в другой НПФ. С железнодорожным фондом «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» что-то не так, что, действительно пора переводить?

Отвечает Юрий Новожилов, исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»:

– Кирилл, для беспокойства и перевода средств в другой НПФ нет никаких оснований. Фонд обладает максимальными рейтингами надежности и успешности по исследованиям экспертов общества и заключениям внешних аудиторов. Мы лидируем среди 147 российских НПФ. Мы №1 в России и по количеству клиентов, получающих в Фонде дополнительную пенсию, и по

количеству участников-вкладчиков программы негосударственного пенсионного обеспечения. Всего формирование своей будущей пенсии по разным программам нам доверили уже более 2 800 000 человек! Свыше 276 тысяч человек сегодня получают негосударственную пенсию в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

Мы всегда выполняем обязательства перед своими клиентами. В частности, одними из первых начали выплачивать накопительную часть трудовой пенсии застрахованным российским гражданам.

Думаю, что сделанное Вам предложение о переводе средств в другой НПФ обусловлено тем, что за каждый такой договор сотрудник банка гарантировал денежное вознаграждение. На лицо материальная интересованность данного сотрудника в получении комиссии и недобросовестная конкуренция.

Если у вас есть дополнительные вопросы по программам и услугам Фонда, вы можете задать их консультантам, позвонив на круглосуточную горячую линию НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» по телефону 8-800-775-15-20. Звонок из любого региона России бесплатный.

БЛАГОСОСТОЯНИЕ

ПРОЕКТ

Наука имитации

РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ОЦЕНЯТ ПО НОВОЙ МЕТОДИКЕ

Институт проблем транспорта Российской академии наук разработал и предлагает к применению новую методику расчёта перспективных путей инфраструктурного развития и рациональной организации перевозок.

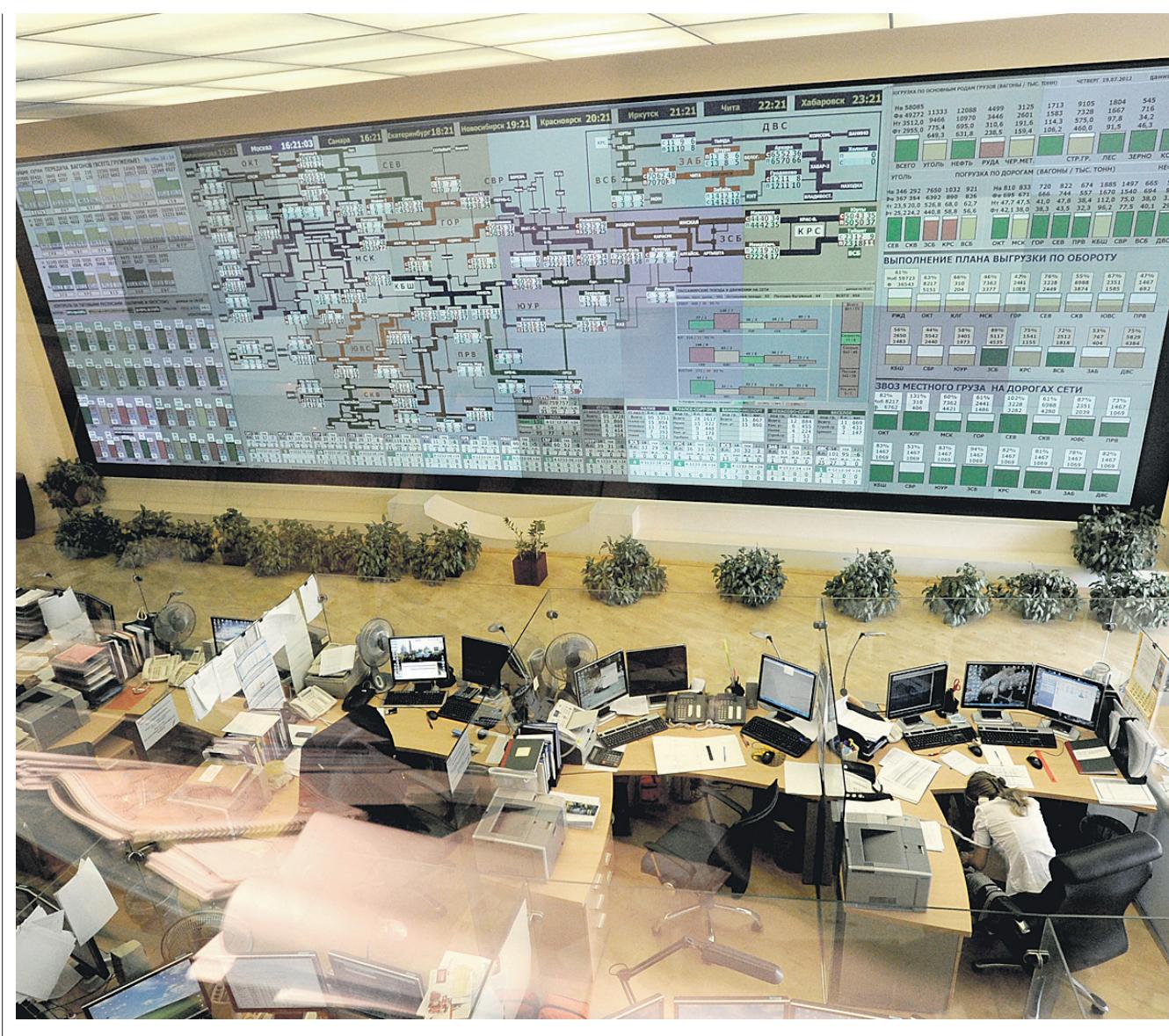
Как рассказал директор института Олег Белый, методика создана на основе применения ситуационного моделирования и анализа данных, полученных по итогам исследований лабораторных имитаций перевозочных процессов. Но они соответствуют условиям, существующим на реальных полигонах сети.

«Мы закладываем в наши программы все существующие условия, при которых выполняются перевозки», — сказал Олег Белый, — технологические, технические, временные и административные параметры, влияющие на движение поездов. Вводится информация о текущем использовании грузовой базы на полигоне, потенциальных новых точках зарождения грузопотоков и возникающих требований по их притяжению на железнодорожную сеть.

На основе данных за счёт моделирования различных ситуаций можно составить программы развития инфраструктурного хозяйства. Появляется возможность более точно, чем при использовании ранее применявшимися методик расчётов, обозначить источники непроизводительных затрат в работе всех участников рынка перевозок и пути их устранения».

Более того, методика помогает указать на возможности повышения рентабельности перевозок как за счёт внедрения новых логистических технологий и схем организации движения, так и за счёт инфраструктурного развития.

«Такие расчёты уже сегодня можно выполнять по существующим транспортным сетям, не выходя из кабинета, — считает глава института, — с помощью соответствующего компьютерного и программного обеспечения. Конечно, подобные программно-аппаратные комплексы стоят дорого, так же как и оплата работ по имитационному моделированию



требует затрат. Но данные, которые предоставляет новая методика, во-первых, всё равно обходится заказчику намного дешевле, чем исследования по «методу проб и ошибок», а во-вторых, они точнее, потому что одновременно идёт анализ всех факторов и просчитывается все возможные последствия их взаимного влияния друг на друга».

Заместитель генерального директора ОАО «НИИАС» Игорь Розенберг говорит, что методика расчётов оптимальных путей развития транспортной инфраструктуры и выработка рациональных перспективных схем управления грузопотоков сама по себе не нова. Но до сих пор не использовалась в практических исследованиях.

«Пока мы имели дело лишь с теоретическим обоснованием возможности применения метода имитационного моделирования, — отметил он. — Это

Разработка ИМП позволяет более точно определять источники затрат

обусловлено значительным объёмом факторов, требующих учёта при построении модели, сложностью выработки алгоритмов, позволяющих достоверно просматривать все возможные варианты и последствия их взаимодействия, высокими требованиями к аппаратному и программному обеспечению и квалификации персонала, выполняющего данные работы. Поэтому применение предлагаемой институтом разработки возможно при определённых условиях. Во-первых, после всестороннего её изучения специалистами, имеющими опыт работ в практических исследованиях. И во-вторых, по крайней мере на начальном этапе, — на локальных, желательно малодеятельных, полигонах, чтобы минимизировать издержки и иметь возможность максимально фор-

мализовать исходные данные для расчётов».

Начальник департамента технической политики ОАО «РЖД» Александр Назаров согласился с тем, что говорить о массовой замене существующих технологий развития сети

виде конкретных подсказок по улучшению организации движения и инфраструктурного развития, — сказал он. — В целом направление работ институт выбрал правильное и соответствующее общей концепции применения методик математического моделирования и анализа возможных

На основе данных за счёт моделирования возможных ситуаций можно составить программы развития инфраструктурного хозяйства

и выработки рациональных схем организации движения поездов на предложенную методику имитационного моделирования пока рано.

«Чтобы приступить к её системному использованию, мы должны иметь на руках хотя бы предварительные практические результаты в

схем развития железнодорожной отрасли, которые, в том числе, активно используются и соответствующими подразделениями ОАО «РЖД». Но научная новизна предлагаемых нам разработок должна подтверждаться и их практической значимостью».

Леонид Григорьев

Машиностроение

Проверят на прочность

Начались испытания вагона RIC



На Тверском вагоностроительном заводе начаты приёмочные испытания пассажирского спального вагона для международных сообщений RIC.

Разработанный концерном Siemens AG совместно с Тверским заводом (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») вагон модели 61-4476 исследуют на соответствие нормативам веса и габаритов, проведут тормозные, динамические, прочностные и другие испытания.

Кроме того, специалисты также проверят эффективность работы систем безопасности вагона, в том числе сигнализации и пожаротушения, электро- и водоснабжения, вентиляции и кондиционирования воздуха, освещения и теплоснабжения.

При этом работа будет вестись не только на территории завода, но и на Октябрьской дороге.

По словам директора подразделения «Вагоны метро и пассажирские вагоны» Siemens AG Йозефа Фельхай-Хёгера, новый вагон отвечает всем зарубежным и отечественным стандартам и нормам безопасности. Хотя производство организовано в Вене, примерно 40% компонентов для сборки поставляются из России.

Кроме того, новый RIC значительно отличается по уровню комфорта от старых вагонов, произведённых более двадцати

Марьяна Балашкина

Справка «Гудка»

RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze) — принятые в 1922 году в Европе требования к вагонам международного сообщения.

СЕРВИС

Меняя подход

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ТРЕБУЮТ ПЕРЕСТРОЙКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

К 2020 году сеть обслуживания экологически чистых туалетных комплексов вагонов на станциях необходимо увеличить в два раза. Это предусмотрено концепцией развития ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Благодаря таким системам пассажиры пользуются туалетами на всём маршруте, включая санитарные зоны и остановочные пункты. Согласно данным ФПК, туалетными системами оборудовано 6868 вагонов, что составляет около 29% парка. Пока сеть пунктов обслуживания позволяет обеспечивать их эксплуатацию. Но прогнозируемый парк вагонов, оснащённых экологически чистыми туалетами, к 2020 году достигнет 13668 единиц.

Это увеличит потребность в обработке экологически чистых туалетных комплексов в 2 раза к текущему уровню. Поэтому сеть обслуживания к 2020 году должна насчитывать не менее 103 участков.

За семь лет необходимо организовать и ввести в работу не менее 16 участков обслуживания в пунктах формирования, оборота и на транзитных станциях. Это даст возможность обновлять приписной парк в пунктах формирования без ограничений.



Пассажир сможет забыть о существовании санитарных зон близ крупных городов

При этом производительность конкретных участков и соответственно количеству рабочих бригад и спецтехники будет зависеть от количества обращаемых поездов с такими системами. Так, для развития сети обслуживания ежегодно необходимо организовывать не менее четырёх новых бригад и приобретать не менее четырёх вакуумных машин. Кроме того, необходимо также увеличить мощность существующих участков обслуживания.

В первую очередь увеличивать производительность будут в пунктах формирования, оборота, на транзитных станциях,

требующих выполнения более 10 тыс. циклов обслуживания ежегодно.

В то же время это может коснуться и менее крупных пунктов формирования при условии значительного увеличения количества вагонов, оснащённых экологически чистыми туалетными комплексами.

К примеру, производительность одной бригады, оснащённой вакуумной машиной, в среднем составляет около 6 тыс. циклов обслуживания в год. Учитывая это, а также рост парка, увеличение мощности существующих участков обслуживания потребует дополнительного приобретения не менее 50 единиц спецтехники.

Вместе с тем остаются ещё проблемы на пути внедрения. Не решён вопрос обеспечения маршрутов транзитным обслуживанием комплексов. Так, поезда, следующие к Черноморскому побережью и Астрахани из Кирова, Нижнего Новгорода, Уфы, Самары, Свердловского и Пермского регионов по направлению Красный Узел — Рязань-1 — Ртищево-1 — Балашиха-пассажирский, не имеют технических стоянок для обслуживания туалетных комплексов на всём пути следования.

Кроме того, из-за перегруженности станций Москву-Ярославская, Москву-Павелецкая, Николаевка и Санкт-Петербург-Главный для оборотных поездов необходимо увеличить количество подъездных путей для возможности подъезда специализированного автотранспорта. Однако, учитывая, что станции находятся в городских центрах, провести реконструкцию путевого хозяйства сложно. Как считают в ФПК, в такой ситуации необходимо организовать на подъездах к станциям технические стоянки.

Марьяна Балашкина

Тенденция

Поиск решений

РЕГИОНУ В ОДНОЧКУ НЕ СПРАВИТЬСЯ С ПАДЕНИЕМ МИРОВЫХ ЦЕН НА ЭКСПОРТНЫЕ ГРУЗЫ

Аман Тулеев,
губернатор
Кемеровской
области

Из-за падения мировых цен на уголь и металлы в Кемеровской области крупнейшие грузовладельцы могут сократить объёмы погрузки.

Уже сейчас Кузбассу приходится работать в сложной экономической ситуации.

Сталь в мире выпускают 66 стран. Как и прежде, лидирует Китай: здесь производится половина всей стали в мире – почти 700 млн тонн. Россия на пятом месте. Идёт рост производства стали в Японии, Германии, Южной Корее. Фактически произошло мировое перепроизводство. Излишки стали составляют 205 млн тонн. В результате цена на неё снижена на 25–30% к уровню прошлого года.

Алюминия в мире производится 40 млн тонн в год, из них половина опять в Китае. Мировой рынок перенасыщен. 12 млн тонн алюминия лежит на складах.

Цены на уголь на мировом рынке упали практически на 40% к уровню прошлого года, по сути, приходится продавать его ниже себестоимости. К тому же довольно тёплая

зима привела к тому, что на складах в Кузбассе скопилось 13 млн тонн угля. При этом мы с начала года увеличили погрузку более чем на 2%, отправив почти 100 млн тонн.

Существует опасность того, что вывозить топливо и металлы будет попросту некуда. Собственники подвижного состава могут начать отставлять свои вагоны от погрузочных станций. Таким образом, маршрутизация, за которую мы так долго боролись, вполне может покачнуться. И отношения с частными операторами стать напряжёнными.

К сожалению, цены на уголь и металл – не единственное обстоятельство, которое может в скором времени тормозить по-

грузку. Несмотря на то что Кузбасс 90% грузов перевозит по железной дороге, в стоимости нашего угля тарифы составляют уже более половины, и они продолжают расти. А ведь кузбасская экономика связана на 85 стран. Если в ближайшее время не решить эту проблему, наши угольщики и железнодорожники по финансовым причинам замедят развитие подъездных промышленных и магистральных станций, общих подъездных путей и парков. Встать может и расшивка проблемных мест на сети. Тогда произойдёт цепная реакция, которая совсем не вписывается в долгосрочные стратегии развития ни угольной промышленности, ни ОАО «РЖД».

Отчасти проблему высоких цен на Западе и на Востоке могут решить внутрироссийские перевозки в рамках подготовки к зиме. Но эти перевозки значительно дешевле экспортных.

Стабилизировать поставку металла за рубеж мы планируем за счёт производства 100-метровых рельсов для высокоскоростных магистралей, которые будут покупать не только наши железнодорожники, но и японские, китайские партнёры, страны Западной Европы. Их начнут производить на ОАО «ЕВРАЗ Объединённый Западно-Сибирский металлургический комбинат» уже с начала будущего года.

Большая надежда на создание в нашем регионе нового дивизиона «Железнодорожный прокат». Это объединение экономических усилий с Нижнетагильским меткомбинатом, чтобы вместе выстоять в условиях нестабильности на мировых рынках. Заключив экономический союз, оба комбината – ЕВРАЗ ЗСМК и Нижнетагильский – будут действовать вместе на железнодорожных рынках. То есть будет создан единый центр продаж на оба комбината, единый центр закупок и единый центр контроля за качеством. Причём центр управления этим рельсовым дивизионом будет в Новокузнецке.

Однако нужно признать, что на региональном уровне сложившуюся ситуацию решить будет непросто. Поэтому на днях я попросил поддержки на государственном уровне у президента страны.

МЕТОД

Хозяин для тепловоза

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРЕИМУЩЕСТВА ПЕРСОНАЛЬНО ЗАКРЕПЛЁННЫХ ЛОКОМОТИВОВ

Роман Матвеев,
начальник отдела
организации
работы
локомотивных
бригад
Горьковской
дирекции тяги

В этом году Горьковская дирекция тяги получит пять новых тепловозов ТЭП70БС. Это позволит избавиться от дефицита локомотивов для пассажирских поездов по крайней мере на одном из имеющихся на дороге рокадных направлений. На нём мы планируем вернуться к технологиям закрепления конкретных тепловозов за ответственными локомотивными бригадами.

В прошлом содержание тягового подвижного всегда базировалось именно на таком принципе, начиная с первых паровозов. Достоинства очевидны: бригада прекрасно знает особенности своей машины, её «болячки», ухаживает за ней, зная, что завтра работать именно с этим локомотивом. И состояние техники от этого лучше, и сбоев в управлении случается меньше.

Но когда началось массовое внедрение электровозов и тепловозов, от этой практики отказались, и приёмка локомотивов стала обезличенной.

Парк магистральных тепловозов стареет, обозначился его общий дефицит. Это главные причины, не позволяющие вернуться к хорошей традиции. Но почему бы не попробовать это сделать на направлении, где новой техники будет достаточно? Тепловоз, в отличие от электровоза, имеет ярко выраженные «личностные» свойства с индивидуальными достоинствами и недо-

статками. Если их знает локомотивная бригада, а машинист несёт индивидуальную ответственность за техническое состояние машины, то успех, считаю, обеспечен.

Конечно, локомотивные бригады передают друг другу тепловозы в чистоте и опрятности, да и современные технологии техосмотра при передаче машины эффективны, но недостаточны. Ведь не удается же на сети полностью избежать отказов и возгораний на тепловозах. А причин возгорания обычно две. Это задымление слабых контактов в релейно-контакторной

схеме из-за перегрева и попадание масла в систему выхлопа отработанного топлива. Кстати, последнее может вызвать возгорание сухой травы. При проверке случаев воспламенения в зоне отвода на участках с тепловозным движением локомотивные бригады рискуют остаться в незавидной роли виновных, хотя всегда закрывают в поездке дренажный вентиль. Но если он не исправен, то выявить это бригаде за одну поездку не удаётся. Приходится надеяться на то, что это заметят при техобслуживании, которое бывает дважды в год.

Но если тепловозы будут закреплены, то ответственный машинист получит возможность наблюдать поведение машины и письменно докладывать руководству о её технологических недостатках. Бригада будет ухаживать за тепловозом и следить уже не только за чистотой, но и за технической исправностью, знать досконально возможные «узкие места» закреплённого локомотива. Отказов станет значительно меньше.

Сейчас мы выбираем такой пилотный участок, на котором можно вернуть старую наработку. Для этого надо полностью обеспечить его закреплёнными тепловозами. А потом сравнить результат с тем, что получается у соседей. Возможно, таким участком станет линия Казань – Ульяновск с несколькими пассажирскими и пригородными поездами.

? ВОПРОС ДНЯ ?

С каким вопросом в последний раз вы обращались в профсоюз? Надо ли ему меняться?

Руслан Тонкошкуров, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Москва-Сортировочная:

– За помощь не обращаемся. А работа нашего профсоюза не устраивает. Он должен решать вопросы по несанкционированным лишениям премии машинистам, помощникам. Мы обращаемся в профсоюз, а там разводят руками и говорят: «Ну что мы можем сделать?» А ведь они должны помогать разбираться в конфликтных ситуациях. По путёвкам – то же самое. Ни разу мне не предложили путёвку, чтобы отпра- вить детей на отды- х. Можно ведь хоти- бы объявля- ние повесить, что есть путёвки. Да и сам я много лет работаю, но ни разу никуда не выезжал. Когда было время и желания отдохнуть, не было путёвок. Должность профсоюзного лидера предприятия должна быть выборной, чтобы коллектив мог выбрать того, кто защитит нас.

Евгений Пупынин, старший электромеханик Белгородской дистанции СЦБ:

– Недавно обращался в профсоюз. Узнал, что там выдают материальную помощь, если жениться, а я как раз недавно это сделал. Деньги скоро перечислят. Мне не в чем упрекнуть наших профсоюзных работников, они всегда готовы помочь. О необходимости перемен в этой организации судить не возьмусь, лично меня устраивает, как они работают.

Наталья Кустова, электромеханик участка по ремонту приборов безопасности и локомотивной сигнализации ремонтного депо Зауралье:

– О профсоюзе мы судим по работе профкома депо. Нам нет необходимости знать председателей комитетов, которые стоят выше, потому что у нас есть свой лидер – Виталий Попов, который поможет во всём. Он человек беспокойный, болеющий за коллек- тив. В председатели его выбрали из бригадиров. Знает, каково это, если у работника обида. Доверие оправдывает, выкладывается полностью, старается помочь и постоянно придумывает что-то новое. За профсоюзом – жизнь депо, его социальная сторона. Поэтому забота о детях, пенсионерах, многодетных семьях – всё на его плечах. К каждому приезжают с подарком. А какие праздники нам устраивает!

В последний раз в профком обращалась за билетами в театр. Даже эту работу он взял на себя. Путёвку в Феодосию тоже получила через профсоюз. Если все будут работать так, как наш Виталий Попов, менять в жизни этой организации ничего не надо.

Александр Самсонов, мастер участка диагностики Кротовской дистанции пути:

– Полтора года назад обращались в профсоюз с просьбой разъяснить спорные моменты по порядку начисления премии работникам. Ведь по новому положению о премировании весь коллектив отвечает за балльную оценку дистанции. При этом не все работники напрямую влияют на балльность, поэтому в случае невыполнения установленной оценки не могут рассчитывать на премию в полном объёме. Пытались разрешить этот вопрос через профсоюз, но в итоге помог начальник дороги. Он повысил зональные надбавки.

Профсоюзу надо меняться. Больше общаться с людьми на линии, вникать в их отношения с работодателем. Ведь сегодня ситуация в отрасли изменилась, большое внимание уделяется бизнес-процессам в работе предприятий. Повысились ответственность, дисциплина, спрос за качество и эффективность труда стали выше. По старинке, за идею уже никто работать не будет. Значит, профсоюз должен уходить от лозунгов и заниматься разъяснительной правовой работой, отстаивать социальные и материальные интересы работников.

Мария Попова, инженер по подготовке кадров эксплуатационного локомотивного депо Каменоломни:

– В последний раз я обращалась в наш профсоюз за материальной помощью, когда болела. Помощь мне оказали. Работа профсоюза полностью устраивает, да и не слышала, чтобы в нашем депо были на них жалобы. Не вижу необходимости меняться профсоюзу, к тому же у нас замечательный председатель.

Игорь Адробахин, дежурный эксплуатационного локомотивного депо Анисовка:

– Обращался в 2009 году с просьбой дать характеристику, чтобы в управлении дороги выписали разовый билет на поездку за границу. Мне сразу её дали, и работник профсоюза поехала со мной в управление оформить необходимые документы. В общем, меня вполне устраивает их работа.

Но хотелось бы, чтобы нам уделяли больше внимания. Например, организовали бы спортивные мероприятия или открыли музыкальный кружок. В депо многие играют на клавишных и струнных инструментах. Профсоюзники пытались создать такой кружок, но что-то не заладилось. Ещё есть необходимость в том, чтобы профсоюз подумал над снижением стоимости путёвок в детские оздоровительные лагеря. Одна путёвка на 10 дней стоит от 6 тыс. руб. Поэтому многие работники от них отказываются – дорого. А дети есть почти у каждого сотрудника, и каждый с удовольствием бы отправил ребёнка в детский лагерь.

Наталья Силина, ведущий инженер по охране труда Екатеринбургской дирекции связи Центральной станции связи:

– Меня с профсоюзом приходится работать ежедневно и плотно. Всегда все вопросы решаются без каких-либо проблем. Последний раз в профсоюз обращалась с вопросом: можно ли за счёт профсоюзных средств застраховать от клацшевого энцефалита работающих на линии сотрудников дирекции. На сегодня все, кто выезжает на линию и работает в лесополосе, бесплатно застрахованы. И если беда случится, то за реабилитацию пострадавшего выплатят 1,6 млн руб.

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

КРИМИНАЛ

Совместная безопасность

Сотрудники частных охранных предприятий могут усилить наряды транспортной полиции

Александр Востриков,
начальник
Управления
организации
охраны
общественного
порядка ГУП
МВД, полковник
полиции

Совместная работа полиции и частных охранных организаций по сопровождению поездов дальнего следования значительно повысит эффективность профилактики правонарушений.

Фактически транспортной полицией сопровождается 21% от общего количества поездов. Особое внимание уделяется сопровождению электричек, акцент делается на ранние утренние, вечерние иочные рейсы.

Мы планируем обсудить с представителями работающими на дорогах частных охранных структур вопрос совместного следования. К примеру, несколько чоловиков смогут работать вместе с одним полицейским. Наряды станут плотнее, можно будет увеличить количество сопровождающих поездов, да и в присутствии сотрудника полиции охранные будут увереннее действовать. Выигрывают от этого только пассажиры.

Наряды в поезда выставляются по результатам мониторинга криминогенной обстановки

новки, целесообразности сопровождения конкретного маршрута. Такой мониторинг выявляет проблемные зоны того или иного маршрута. Именно в эти точки мы направляем наряды сопровождения, которые помогают устраниить имеющиеся проблемы. По такому принципу наши силы и передислоцируются. Поезда, которые идут по нескольким суткам, к примеру Москва – Владивосток, сопровождаются не на всём протяжении пути, а только на тех участках, где требуется присутствие полицейских. Но есть и «проблемные» поезда, которым требуется постоянное сопровождение. Воркутинский участок в период возвращения рабочих с вахты, например, никак нельзя оставить без присмотра.

Вахтовики разъезжаются по домам группами по 200–300 человек. Они по

несколько месяцев живут в определённой среде, со своими порядками и нравами. Когда они в пути сталкиваются с людьми не из своего устоявшегося круга общения, возникают конфликты. Особенно много их в плацкартных вагонах. Но воркутинское направление – спокойный участок вне пересменки вахтовиков. И мы понимаем, что постоянно отправлять туда наряды не имеет смысла. Сейчас мы применяем похожую тактику к сочинским поездам. На стройки олимпийских объектов привлекаются сезонные работники из разных регионов страны. В период их пересменки мы берём «вахтовые» поезда под сопровождение.

В основном к этой работе привлекаются силы патрульно-постовой службы, ноываются моменты, когда к сопровождению подключаются бойцы Отряд мобильно-особого назначения (ОМОН). Чаще всетаки спецподразделения задействуются в электропоездах. Работают на линиях и оперативники в штатском, но они не столько обеспечивают общественный порядок, сколько ловят преступников.

С наступлением курортного сезона особый упор делается на обеспечение безопасности в поездах, перевозящих организованные группы детей. Часто они берутся под так называемое сквозное сопровождение – полицейские едут от места отправления до места назначения. Но в основном сопровождение эстафетное. Поезд «передаётся» от одного линейного отдела другому, следующему по маршруту.

ЮБИЛЕЙ

В ДЕКАБРЕ ЭТОГО ГОДА НАША ГАЗЕТА ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ – 95 ЛЕТ СО ДНЯ ВЫХОДА ПЕРВОГО НОМЕРА. СЕГОДНЯ МЫ ОТКРЫВАЕМ НОВУЮ РУБРИКУ И БУДЕМ РАССКАЗЫВАТЬ ОБ ИСТОРИИ «ГУДОКА». ПРИГЛАШАЕМ ЧИТАТЕЛЕЙ ПРИНЯТЬ В ЭТОМ УЧАСТИЕ. ВСЕ РАССКАЗЫ ВОЙДУТ В КНИГУ, КОТОРАЯ БУДЕТ ВЫПУЩЕНА К ЮБИЛЕЮ.

МНЕНИЯ

Связь на всю жизнь

Николай Гром, председатель Центрального совета ветеранов войны и труда ОАО «РЖД»:

 – «Гудок» стал частью моей жизни. Каждый новый день я начинал, открывая эту газету. И всякий раз он давал то, что мне было необходимо и интересно. Когда я был молодым прорабом на стройке, на страницах «Гудка» я находил материалы о моем подразделении и о строительстве железнодорожных объектов. Это помогало мне почувствовать себя частью славного отряда железнодорожников, рasti профессионально. Когда я работал на руководящих должностях в Главном управлении капитального строительства МПС, радовался той смелости, принципиальности, с которой газета выступала по самым острым проблемам нашей отрасли. Сейчас, занимаясь вопросами социальной защиты ветеранов, вижу, с какой неподдельной заинтересованностью «Гудок» освещает эти темы. Знаю, что многие наши ветераны обращаются в отраслевую газету по самым разным вопросам – юридическим и социальным. И всегда получают квалифицированный ответ. Журналисты ведут прямой диалог с читателями. Думаю, это самое ценное качество газеты – быть нужной и молодым людям, и ветеранам, а главное – суметь пронять связь с читателями через всю их жизнь.

Издание с «человеческим лицом»

Виктор Шеломенцев, машинист Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении:

 – Что для меня «Гудок»? Когда-то в каждой второй семье читали газеты. Но сегодня бумажная пресса сдалась. Интернету везде, кроме российских железных дорог. Здесь «Гудок» по-прежнему читает большинство железнодорожников, он – источник актуальной информации о компании, её политике и стратегии. А главным я считаю то, что это газета с «человеческим лицом». Вернее, со многими лицами. Причём немного осталось газет, в которых героями статей становятся люди, не засвеченные в пиар-компаниях, не занимающие больших должностей и не имеющие каких-то серьёзных регалий. Обычные труженики, производственники, как я и мои товарищи.

Читая «Гудок», мы словно видим себя в профессиональном зеркале, позволяющем разглядеть как повод для гордости за себя и свою работу, так и какие-то недостатки, просчёты. И это помогает определить вектор приложения сил, чтобы стать лучше.

В 1917 году на Всероссийском съезде мастеровых и рабочих железных дорог в Петрограде среди делегатов распространялось издание небольшого формата с лаконичным названием «Гудок». Вопросы на его страницах ставились острые: об отношениях профсоюза с властью, о рабочем контроле, о борьбе с хаосом на железных дорогах.

Прошло почти 95 лет. За это время столько периодических изданий, сверкнув, исчезли бесследно, а «Гудок» и поныне существует. Что же вызвало к жизни нашу газету и обесцелило ей долголетие?

Удивительное дело: календарь отсчитал без малого век, а представить себе атмосферу рокового 1917 года сегодня гораздо легче, чем, скажем, ещё лет тридцать назад. После «перестройки» стали нам ближе и понятней перипетии борьбы за «святую свободу» и трагические последствия потери управления на крутых поворотах истории. Уяснили мы, что во всее не революционные солдаты и матросы «Авроры» принудили самодержца отречься от престола. Это дело рук военной аристократии и лидеров Государственной думы.

Но скоро стало ясно, что управлять страной новые властители не могут. Начались стремительное разрушение экономики и обнищание народа. Война продолжалась, производство падало, душила дорожившина. Не дождавшись от Временного правительства ничего, кроме обещаний, народ повернулся к Советам. И тут большую роль сыграли профсоюзы железнодорожников.

Ещё в апреле 1905 года на съезде представителей 11 железных дорог был создан Всероссийский железнодорожный союз, крупнейший и наиболее организованный из всех профессиональных союзов. К тому времени численность железнодорожников достигала 1,3 млн. Работа у них была тяжёлой. Например, чтобы провести поезд от Москвы до Рязани, надо было перекидать в топку паровоза 10 тонн угля. Продолжительность рабочего дня составляла в среднем 10–11 часов, а летом до 12–14 часов. Профсоюзу удалось сократить рабочий день до 9 часов, установить стабильные расценки на сдельные и сверхурочные работы, внедрить страхование на случай увечья и т.п. Процесс этот был прерван Первой мировой войной и событиями 1917 года.

Именно тогда, по воспоминаниям инженера Семёна Маневича, «превратно понятая свобода превратила железные дороги, до тех пор скованные строгой, чуть ли не военной дисциплиной, в волнующееся море собраний, комитетов, коллегий», по постановлениям которых «уничтожены были самые элементарные и обязательные методы работы». Если в ноябре 1916 года в обращении находилось до 540 тыс. вагонов, то в ноябре 1917 года – вдвое меньше. Треть паровозов выбыла из эксплуатации. Железнодорожники теряли работу, их сёмы нищали.

Большие надежды поначалу связывали с Викжелем (Всероссийским исполнительным комитетом железнодорожного профсоюза). Но его правление заполнило говорливые политики, и получился не

столько профсоюз, сколько «железнодорожный парламент».

Рабочие на своих собраниях требовали

немедленного созыва чрезвычайного съезда и даже ареста членов Викжела.

вало неразбериху. Состояние транспорта в тот период нарком путей сообщения Владимир Невский характеризовал как «бесконтрольное хозяйствование», которое проявляли на дорогах разные комиссари, эмиссары, главковерхи, просто жулики, бандиты и прохвосты, прикрывавшиеся именем Советской власти. Они разъезжали в салон-вагонах, вооружённые ружьями и пулёмётами, грабили продовольствие, убивали непокорных железнодорожников, насиливали женщин, резали стрелки, делали крушения». Решения о пропуске того или иного поезда нередко принимались под дулом револьвера.

На следующее утро рас-

крывает газету и читает:

«...обходной тоннель прокладывается на 800-километровой высоте! Скандал! Редактировавшего статью сотрудника вызывают на редколлегию, требуют объяснений. После них воцаряется немая сцена, как в гоголевском «Ревизоре».

Как метры дважды после

правки превращались в кило-

метры, так и осталось загадкой.

Видимо, это дело рук не-

чистой силы, о которой любил

писать Михаил Булгаков, тоже

работавший в «Гудке».

На этом загадочном фоне

почти безобидными кажутся

технические ляписы типа

«горел зелёным светом сема-

фор» или «контактный провод

опирался на несущий трос».

Впрочем, подобные «проколы»

случались крайне редко. Это,

можно сказать, граммы просо-

мившегося брака по сравнению

с его тоннами, выловленными

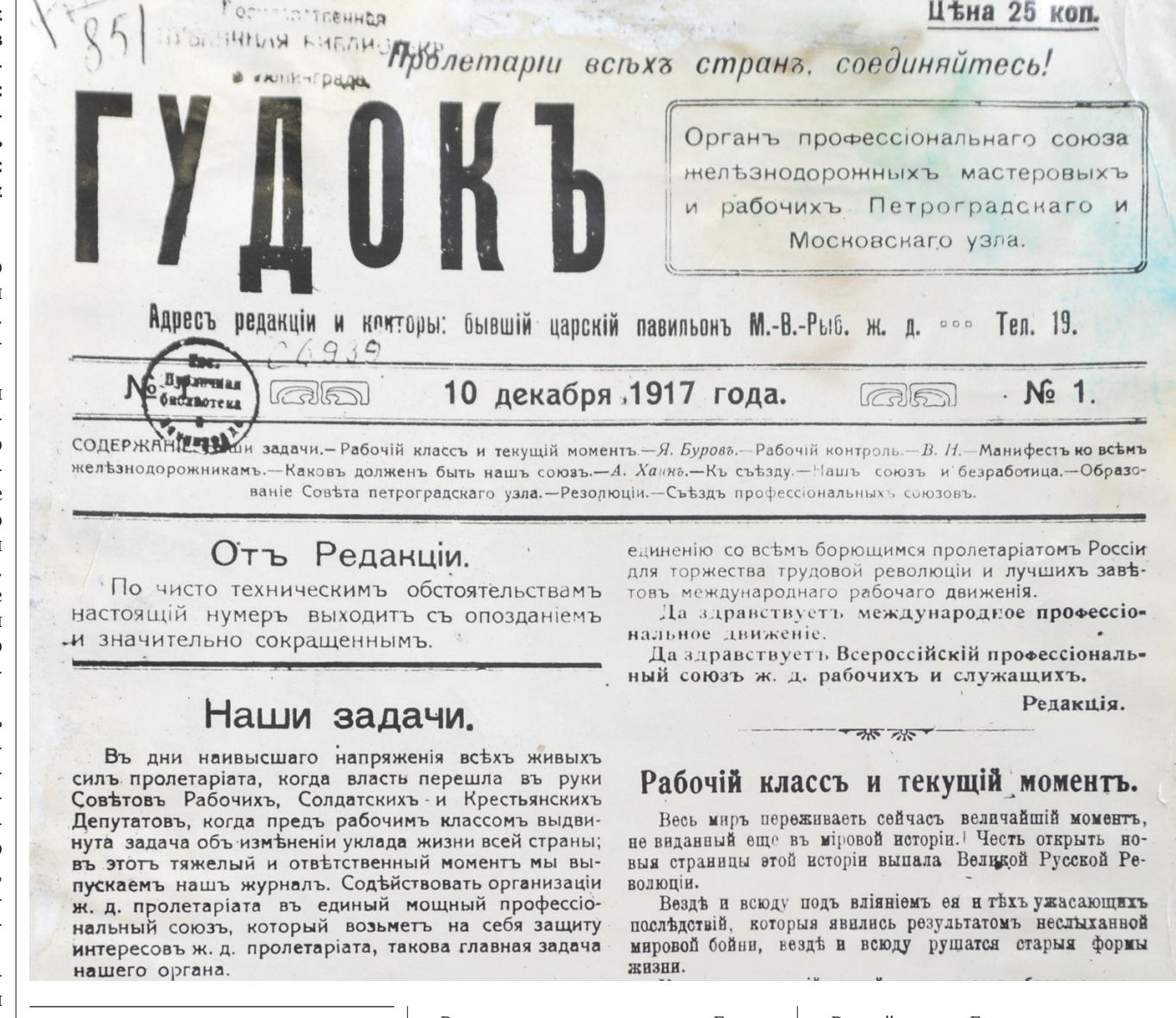
корректурой. Ведь в «Гудке»,

как и во многих других газетах, работали не только буду-

НАЧАЛО

Первый номер

КАК ПОЯВИЛАСЬ НАША ГАЗЕТА



Вот такой «Гудок» получили железнодорожники в декабре 1917 года

Во время Октябрьского восстания Викжель попытался играть роль посредника между лагерями противников. А затем, угрожая забастовкой на транспорте, потребовал формирования «однородного социалистического правительства» со своим участием.

В центре сложилось «треоэластие». Директивы одновременно шли из старого министерства, от народного комиссара путей сообщения и Викжеля. И это вызы-

вало неразбериху. Состояние транспорта в тот период нарком путей сообщения Владимир Невский характеризовал как «бесконтрольное хозяйствование», которое проявляли на дорогах разные комиссари, эмиссары, главковерхи, просто жулики, бандиты и прохвосты, прикрывавшиеся именем Советской власти. Они разъезжали в салон-вагонах, вооружённые ружьями и пулёмётами, грабили продовольствие, убивали непокорных железнодорожников, насиливали женщин, резали стрелки, делали крушения».

Решения о пропуске того или иного поезда нередко принимались под дулом револьвера.

На следующее утро рас-

крывает газету и читает:

«...обходной тоннель прокладывается на 800-километровой высоте! Скандал! Редактировавшего статью сотрудника вызывают на редколлегию, требуют объяснений. После них воцаряется немая сцена, как в гоголевском «Ревизоре».

Как метры дважды после

правки превращались в кило-

метры, так и осталось загадкой.

Видимо, это дело рук не-

чистой силы, о которой любил

писать Михаил Булгаков, тоже

работавший в «Гудке».

На этом загадочном фоне

почти безобидными кажутся

технические ляписы типа

«горел зелёным светом сема-

фор» или «контактный провод

опирался на несущий трос».

Впрочем, подобные «проколы»

случались крайне редко. Это,

можно сказать, граммы просо-

мившегося брака по сравнению

с его тоннами, выловленными

корректурой. Ведь в «Гудке»,

как и во многих других газетах,

работали не только буду-

В этот момент и появился «Гудок». Само название газеты, краткое, звучное, было воспринято как призыв к возрождению – переходу от хаоса к чётко организованному труду.

«Наши задачи» – так был озаглавлен первополосный материал. Он звал к объединению «под знаменем трудовой революции и лучших заветов международного трудового движения». Так что Всероссийский съезд железнодорожников открылся, можно сказать, по «Гудку». Впрочем, он раскололся на главном вопросе – об отношении к Учредительному

собранию и к власти Советов. И «левая»

часть делегатов покинула зал. Они со-

брались в Петроградском институте ин-

женеров путей сообщения и объявили о

возобновлении работы Чрезвычайного

Всероссийского железнодорожного

съезда. Был избран Всероссийский Ис-

полнительный комитет железнодорож-

ников (Викжедор), утверждён новый

тариф заработной платы, принят Пор-

ядокление об управлении железнодорож-

никами.

Наслушавшись речей политиков, деле-

гаты пришли к выводу: о путях возрож-

дения транспорта «может судить только

железнодорожник, и только он может по-

нимать, какова должна быть союзная дис-

циплина в нашей среде».

Второй номер «Гудка» вышел в январе 1918 года. В нём были статьи, посвящённые III съезду Советов, забастовочному движению, положению на сети, оплате труда. Всего за два года вышло девять номеров «Гудка». Давались эти выпуски непросто: голод, нехватка топлива, бумаги. Пришлось пережить три переезда, пока наконец редакцию не пришло право пользоваться Производственным союзом железнодорожников Северо-Западного округа путей сообщения. Весной 1920 года «Гудок» начинает выходить в Москве ежедневно. Издатели – Главполитпуть и ЦК Всероссийского профсоюза железнодорожников. Ответственный редактором «стартового» выпуска был опытный журналист Лев Сосновский.

Лев Троцкий видел в «Гудке» новое «орудие возрождения транспорта». В приказе по Наркомату путей сообщения от 28 мая 1920 года он писал:</

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА С 30 ИЮЛЯ ПО 5 АВГУСТА (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Новости
с понедельника
по пятницу

в 00.00, 01.00, 02.00, 03.00,
04.00, 05.00, 06.00, 07.00,
08.00, 09.00, 10.00, 11.00,
12.00, 13.00, 14.00, 15.00,
16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00

Понедельник
30.07.2012

00.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 19

01.30
Железные дороги мира.
Аляска, Канада

02.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 20

03.35
На всех парах.
Выпуск 3

04.30
География пути. Иркутск.
Часть 1-я

05.30
Железные дороги мира.
Люксембург, Бельгия

06.35
Индустриальные музеи мира.
Выпуск 21

07.10
Интервью. Ю. Николсон,
генеральный директор ОАО
«Зарубежстрайтехнология»

07.40
Безопасность на железнодорожных переездах

08.10
Жизнь и кошелек. Выпуск 2

08.35
Транссив: вчера, сегодня,
завтра

09.15, 11.25, 13.15, 15.15, 17.15,
19.15

Бизнес-класс

09.20
Поезд «Ласточка». Сертификационные испытания

09.45
Единая сеть питания

10.10, 11.15, 12.10, 14.10, 16.10

Обзор газеты «Гудок»

10.20, 12.20, 14.20, 18.25, 22.10

WWW.RZDTV.RU

10.30
Мой путь. Королева переезда

10.50
Экология сочинской стройки

11.50
Машина времени. Трофейные паровозы

12.30
Жизнь и кошелек. Выпуск 2

12.40
Рационализатор Геннадий Толчин

13.35
Туристические маршруты по Транссибирской магистрали

13.50
Инновационный вагономоторный комплекс

14.30
Детская железная дорога 2.0

14.45
Железнодорожный моделизм

15.25
Интервью. В. Полянцев, директор Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредитБанк»

15.50
Машина времени. Последний магистральный пассажирский паровоз серии П-36

16.20, 18.10, 20.10
Спорт за неделю

16.35
Модернизация Южно-Кавказской железной дороги

16.45
Байконур. Ракеты на рельсах

17.20
Интервью. С. Ильягус, генеральный директор ООО «РЖД Тур»

17.30
Пути на Евро-2012

18.30
После смены. Железная дорога в огороде. «Сапсан»

18.45
Системы автобедения подвижного состава

19.30
Железные дороги мира. Аляска, Канада

20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 20

21.35
На всех парах. Выпуск 3

22.30
География пути. Иркутск. Часть 1-я

23.30
Железные дороги мира. Люксембург, Бельгия

«Россия из окна поезда». Документальный фильм



В фильме народный артист СССР Олег Табаков, отправляясь в очередной раз на гастроли поездом, рассуждает о жизни, о российской природе и русской душе и, конечно же, о железной дороге. Поездка на поезд всегда располагает человека к таким размышлениям, даёт возможность увидеть новые места и необычные просторы России.

Воскресенье – 19.50

«И в огне не горят. Легенды чугунного монстра». Документальный фильм



Историки, ветераны, машинисты и инженеры, объединённые любовью к этому исполину, считают, что паровозы несправедливо забыты. В XX веке лишь единицы остаются в строю благодаря энтузиазму таких людей, как Евгений Ульянцев, машинист-испытатель Экспериментального кольца ВНИИЖТа.

Воскресенье – 12.10

Интервью. Вениамин Полянцев, директор Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредитБанк»



О специальных программах кредитования для железнодорожников и постоянных клиентов банка рассказывает старший вице-президент, директор Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредитБанк» Вениамин Полянцев.

Понедельник – 15.25, суббота – 07.00

20.10
Фирменные поезда

20.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 2

21.30
География пути. Александров

22.30
Железные дороги мира. Индия

23.35
На всех парах. Выпуск 12

Воскресенье
05.08.2012

00.00
«Сапсан», я люблю тебя. Киноальманах

01.30
Железные дороги мира. Канада

02.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 26

03.35
На всех парах. Выпуск 9

04.30
География пути. Серпухов

05.30
Железные дороги мира. Австрия

06.00
«Каникулы Бонифация», «Катерок», «Гридцать восемь попугаев». Мультипликационные фильмы

07.15
Поезд Москва – Ницца

07.35
На всех парах. Выпуск 10

08.00
Подготовка кадров для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения в России

08.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 7

09.15
Ветераны стальных магистралей

09.30
География пути. Волоколамск

10.00
Мой путь. Королева перееха

10.30
Железные дороги мира. Остров Корсика

11.00
Магистраль. Выпуск 2

11.35
На всех парах. Выпуск 11

12.10
«И в огне не горят. Легенды чугунного монстра». Документальный фильм

13.10
Поезд в средневековую Русь

13.25
Уральские локомотивы: «Синара» и «Гранит»

13.40
Экология сочинской стройки

14.00
Интервью. Д. Горбатов, начальник управления доходности и программы лояльности ОАО «РЖД»

14.20
Железные дороги мира. Португалия

14.35
Индустриальные музеи мира. Выпуск 25

15.00
На всех парах. Выпуск 8

15.30
География пути. Ярославль

15.50
Железные дороги мира. Канада

16.00
«Крокодил Гена», «Чебурашка», «Шапокляк». Мультиплексионные фильмы

16.20
Интервью. В. Полянцев, директор Дирекции розничного бизнеса ОАО «ТрансКредитБанк»

16.35
На всех парах. Выпуск 9

16.50
Подстаканник. Визитная карточка железных дорог

16.55
Индустриальные музеи мира. Выпуск 26

17.05
«Каникулы Бонифация», «Катерок», «Гридцать восемь попугаев». Мультиплексионные фильмы

17.15
Интервью. Олег Атьков, вице-президент ОАО «РЖД»

17.35
Ветераны стальных магистралей

17.50
Индустриальные музеи мира. Выпуск 27

17.55
На всех парах. Выпуск 10

18.00
«Каникулы Бонифация», «Катерок», «Гридцать восемь попугаев». Мультиплексионные фильмы

18.20
Индустриальные музеи мира. Выпуск 7

18.30
География пути. Волоколамск

18.50
Безопасность на железнодорожных переездах

18.55
«Россия из окна поезда». Документальный фильм

19.05
Станция Подмосковная

19.25
Индустриальные музеи мира. Выпуск 16

19.45
География пути. Подольск

19.55
Железные дороги мира. Греция

19.55
На всех парах. Выпуск 13

МАСТЕР-КЛАСС

Уроки от чемпионов

Лучшие игроки сильнейшей команды мирового пляжного футбола – ПФК «Локомотив» – побывали в детском оздоровительном лагере железнодорожников имени Константина Заслонова в Подмосковье и провели с ребятами мастер-класс.

Дети с интересом слушали рассказ футболистов о матчах команды на первенстве мира, где «Локо» стал чемпионом, обыграв знаменитых бразильцев. А после общей разминки ребята в зависимости от симпий – каждый из них выбрал на поле своего кумира – разделились на группы.

С мальчишками, которые в будущем видят себя классными вратарями, занимался лучший голкипер планеты в пляжном футболе Андрей Бухлицкий. При этом Андрей и в воротах стоял, отражая удары мальчишек, и провёл несколько показательных ударов. Во время матчей он любит сам подключаться к атакам.



Алексей Макаров и его товарищи по команде, встречаясь с ребятами, повышают их интерес к пляжному футболу

Филигранную технику владения мячом, характерную именно для пляжного футбола, заворожённым мальчишкам продемонстрировали капитан «Локо» и сборной России Илья Леонов и Алексей Макаров. А один из лидеров команды Егор Шайков не только ознакомил их с тактическими тонкостями игры, но и прокомментировал действия арбитра в спорных ситуациях.

После завершения мастер-класса чемпионы мира дарили ребятам автографы, сфотографировались с ними на память. И пообещали, что поездки пляжного «Локо» в ведомственные лагеря отныне станут традиционными.

Владимир Суэтин

ВЕЛОГОНКА

Неоправданные надежды

На завершившейся в Париже многодневной велогонке «Тур де Франс» в генеральной квалификации первенствовал британец Брэдли Уиггинс из SKY Procycling. Лидер российской «Катюши» Денис Меньшов занял 15-е место, его одноклубник Эдауд Ворганов – 19-е.

В командном зачёте «Катюша» стала восмой. Завоевать более высокое место помешала потеря двух сильных гонщиков – Оскара Фрейре и Владимира Гусева, которых были способны бороться за победу на отдельных этапах. По ходу «Большой пегаси» травмировался и Александр Кучинский. Если же говорить о «Катюше» в целом, её по-прежнему считают сильной, имеющей в будущем хорошие перспективы.

Международный союз велосипедистов с учётом «Тур де Франс» опубликовал новый рейтинг. «Катюша» расположилась на престижной третьей позиции. В индивидуальном зачёте её капитан, испанский легионер Хоаким Родригес, занимает второе место.

Владимир Суэтин

ЦИФРЫ | ФАКТЫ

1 млрд

телезрителей, по данным британской корпорации BBC, будут наблюдать торжественную церемонию открытия Олимпийских игр в Лондоне. Стоимость церемонии эксперты оценивают в 27 млн фунтов стерлингов. В ней примут участие не только спортсмены и волонтеры, но и домашние животные. В частности, для воссоздания картин британской сельской местности были отобраны 70 овец, 12 лошадей, 10 кур, столько же уток, 9 гусей, а также три коровы и две козы. Билеты на открытие Олимпиады стоят от 12 до 500 фунтов стерлингов. Олимпиаду будут освещать 20 тыс. журналистов, а безопасность обеспечивать 23,5 тыс. полицейских и сотрудников спецслужб, 7,5 тыс. солдат.

Виктор Казаков

Линия АТАКИ

Успех окрыляет

Специалисты считают, что «Локо» мог победить и с более крупным счётом



Как уже сообщал «Гудок», первый матч нового футбольного сезона московский «Локомотив» выиграл – 3:2. Причём сделал это на выезде и в противостоянии с одним из новичков Премьер-лиги, исполненным немалых амбиций.

Первый успех сезона проанализировал в недавнем прошлом один из ведущих тренеров спортивной академии железнодорожников Олег Хаби.

– Вполне ли заслужил «Локомотив» победу в матче с «Мордовией»?

– Думаю, вряд ли кто поспорит с тем, что эти три очка «Локо» заслужил. Наша команда уверенно начала матч и, пусть первой пропустила гол, вскоре выдала великолепную десятиминутку, в ходе которой обеспечила себе победу. Кстати, вспомните: после этого «Локо» мог увеличить счёт и до 4:1, и до 5:1. Во втором тайме наши немного сбавили темп, и, как следствие, «Мордовия» один гол отыграла. Но тому есть объективная причина: команда у нас очень молодая, а у молодых ребят, когда они получают значительное преимущество, очень часто наступает успокоение.

Да, «Локомотив» пропустил второй гол, но вовсе не «рассыпался», а, наоборот, вполне мог забить ещё.

– Отличиться могли и хозяева. Сравните «Мордовию» с чёткой, восторжествовавшей бы справедливостью или?..

– Ну что вы, я уже отметил, что «Локо» одержал заслуженную победу. И если бы саранская команда счёт сравняла, заработанное ею очко было бы сродни свалившемуся на голову счастью.

Виктор Обинна (с мячом) на первых минутах матча мощно пробил по воротам соперника, задав наступающему характер игры «Локо»

К слову, тому, что из Саранска мы увезли три очка, я рад вдвое. Во-первых, победа одержана в первом же туре, а знаете, как важно выиграть в стартовом матче! Теперь ребята пойдут вперед в полной уверенности в своих силах.

Вероятно, кто-то поспорит – победить команду, которая

ещё не так давно играла уровнем ниже, не столь и сложно.

Так могут рассуждать люди, не знающие, что такое футбол.

Действительно, саранский выходец из первого дивизиона

населял немало ошибок. Но вы видели, с какими горящими глазами вышли на поле его

одним из лидеров, а его стремительных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним из лидеров, а его стр

имитательных проходов опасались все соперники – как они ни старались нейтрализовать Сamedova, его передачи регулярно становились голевыми. Вот и в Саранске Александру был одним из лучших. И, уверен, будет

одним