





ВЛАСТЬ

Губернатор пришёл не один

ВСТРЕЧИ ПРЕЗИДЕНТА С ГЛАВАМИ РЕГИОНОВ СОСТОЯЛИСЬ В НОВОМ ФОРМАТЕ.

О водоснабжении, привилегиях для сельхозмашиностроения, престиже рабочей профессии, дефиците сельских врачей и тесах на наркотики шла речь на встрече президента Владимира Путина с губернатором Ростовской области Василием Голубевым и четырьмя жителями региона.

Глава государства принял их в сочинской резиденции в конце минувшей недели. Таких встреч в новом формате, когда вместе с региональным руководителем участвуют и представители различных сфер деятельности, Владимир Путин провёл уже с десятком. Вот и на этот раз Василий Голубев, как было раньше принято, рассказал, с чем подошла область к 75-летию своего существования в нынешних границах. Начал с того, что порадовал президента высоким урожаем, ростом социальной составляющей бюджета.

Говоря об инвестиционной привлекательности региона, губернатор сделал акцент на том, что дальнейшее развитие транспортного узла области (железнодорожный и авиационный комплексы, Ростовский универсальный порт) находится под особым вниманием. Тем более что несколько транспортных проектов включены в федеральную целевую программу.

Отчёт о завершении газификации районов стал своего рода подводкой к социальным вопросам, о которых президент говорил уже с приглашёнными жителями области. Слесарь пятого разряда Роман Абросимов высказался о проблеме, с которой столкнулось его предприятие – Новочеркасский электровозостроительный завод. Это дефицит квалифицированной рабочей силы – слесарей, токарей, фрезеровщиков. Хотя работать на заводе стало престижно и зарплата приличная. «У вас сколько?» – поинтересовался президент. «У нас – 50 тыс. руб. средняя», – пояснил слесарь. – А у инженерно-технического состава получается 21 тыс.».

Он предложил внедрить на федеральном уровне комплекс мер по подготовке рабочих специальностей, а также начать рекламировать рабочие профессии. Владимир Путин признал, что вопрос с рабочими кадрами актуален, но при рыночной экономике непрост. «Мы уже в течение полутора-двух лет пытаемся этим заниматься», – отметил он. – Это одно из ключевых направлений деятельности правительства».

Президент сообщил, что разрабатывается специальная программа и она будет реализована на федеральном уровне. Согласился президент и насчёт имиджа рабочего. «Реклама бандитов есть, асоциальных элементов есть, а тех, кто занимается хорошим и нужным делом, – почти нет», – заметил глава государства.

Валерий Мусиенко, слесарь «Ростсельмаша», попросил президента поддержать отечественное производство, а конкретно – ввести утилизационный сбор на ввозимую в Россию иностранную сельхозтехнику. «Я думаю, что это целесообразно и возможно», – ответил Владимир Путин. – И главное, что это не противоречит правилам ВТО».

Врач Елена Морозова подняла проблему, о которой президенту рассказывали на предыдущих встречах практически все медики, – дефицита врачей в сельских районах. А Екатерина Беляк, мать четверых детей, предложила ввести обязательное «тестирование школьников на наличие наркотиков в крови». Владимир Путин признал, что проблему решать надо, но не нарушая прав людей и не создавая им новые сложности.

ОЛГА СОЛОМОНОВА  
Сочи

ФОРУМ

Смена механизма

> Начало | 1

Ещё одним механизмом привлечения инвестиций могло бы стать соглашение РЖД с грузоотправителями о введении принципа «бери или плати», однако, как заметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников, пока ни одна из крупных компаний такого соглашения не подписала, потому что бизнесменам трудно ориентироваться в условиях нестабильной экономической обстановки. В целом сейчас Минтранс актуализирует Транспортную стратегию до 2030 года с учётом новых экономических условий. Если раньше предполагалось, что средства на строительство в размере триллиона руб. до 2015 года РЖД получит за счёт инвестиционной составляющей, то сейчас её введение не поддерживает Министерство экономического развития, ссылаясь на общий негативный эффект для экономики. Из-за того, что правительство готовится к возможному спаду мировой экономики, не предполагается её введение и в будущем. Поэтому, по словам Алексея Цыденова, акцент будет сделан на привлечение частных инвестиций. Закончить работу по Транспортной стратегии Минтранс обещает к концу года.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Развитие

Скорость сближения

САМАРСКИЙ РЕГИОН И ОАО «РЖД» СОВМЕСТНО РЕШАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ



ФОТО: А. ТАРАСОВ / ТАСС

ОПРЕДЕЛЕННЫ ОСНОВНЫ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ УСКОРЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ МОСКВА – РЯЗАНЬ – САРАНСК – САМАРА И ОРГАНИЗАЦИИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК САМАРА – АЭРОПОРТ КУРУМОЧ – ТОЛЬЯТТИ.

Решение было принято в минувшую пятницу в Самаре в рамках расширенного заседания секции «Комплексные проблемы транспорта» научно-технического совета компании по ускоренному движению, которое провёл старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

Организация ускоренного пассажирского сообщения, а также интермодальных перевозок будет вестись поэтапно. С 2013 по 2015 год планируется сократить время в пути от Москвы до Самары до 11 часов 40 минут, а между Москвой и Саранском – до 8 часов 40 минут.

Финансировать этот проект будет ОАО «РЖД» совместно с

ТО, ЧТО РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ УСКОРЕНИЕМ ПЕРЕВОЗОК, ДАЁТ ХОРОШИЕ ШАНСЫ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЛАНОВ

региональными и местными властями и бизнесом. Привлечение таких средств потребует на следующем этапе – с 2016 по 2017 год, когда нужно будет сократить время хода до Самары до 10 часов, а до Саранска – до 6 часов 30 минут.

По словам заместителя начальника департамента технической политики компании Марка Чернина, реализуя задуманное в Самарской области, придётся обратить особое внимание на развитие возможностей железнодорожного вокзала в Тольятти, которые используются далеко не полностью. «Совместно с администрацией города Тольятти было принято решение о создании крупного пересадочного узла на фактически пустующем вокзале. Туда подтянут маршруты автобусов – тем самым организуют луч-

шую возможность для пассажиров добраться до аэропорта или пересесть на ускоренный электропоезд, идущий до Самары», – сказал Марк Чернин.

Валентин Гапанович отметил, что в регионе впервые так комплексно рассматривались транспортные вопросы с учётом развития и организации как местных, так и дальних перевозок. Власти высказали особую заинтересованность в обсуждаемых темах.

На заседании присутствовали представители не только дирекций и департаментов ОАО «РЖД», Московской и Куйбышевской дорог, научных и проектных организаций, но также и деловых кругов. Успешной работы участникам заседания пожелал губернатор Самарской области Николай Меркушкин.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Оазис комфорта

В НОВОМ ЗДАНИИ ЛОКОМОТИВЩИКИ ОТДЫХАЮТ, А ВЕТЕРАНЫ ЛЕЧАТСЯ

НА СТАНЦИИ ЧЕРЕПАНОВО ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛСЯ ДОМ ОТДЫХА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД.

Трёхэтажное здание в сине-белых тонах стало украшением небольшого города. По комфорту оно сравнимо с гостиницей на 44 места: в каждой просторной двухместной комнате есть душевая кабина и санузел.

В комнате отдыха появился подарок к открытию – вдобавок к большому телевизору ещё и спутниковая антенна. А в тренажёрном зале есть разработанное специально для машинистов массажное кресло.

Радует и уютная столовая, в которой стоимость комплексного обеда не превышает 100 руб.

Само здание multifunctional. Здесь также разместились медицинская амбулатория.

«Локомотивщики вновь справляют новоселье», – отметил начальник Западно-Сибирской дороги Александр Целью.

Он напомнил, что недавно открылся новый дом отдыха для локомотивных бригад на станции Новокузнецк-Восточный, 33-й по счёту.



ФОТО: ИГОРЬ УМАСОВ

ОТОВЕДАТЬ В СТОЛОВОЙ МОЖНО НА 100 РУБЛЕЙ

«С вводом домов отдыха на станциях Иртышское и Омск-пассажирский в этом году успешно завершится десятилетняя программа строительства реабилитационных центров и домов отдыха для локомотивных бригад», – сказал он. Машинисты не скрывали своего восхищения комфортом дома отдыха. Начальник эксплуатационного депо Новосибирск Вячеслав Соловьёв в 1990-х годах работал помощником машиниста, бывал в прежнем доме отдыха и ему есть с чем сравнивать. «Машинисты говорят, что здесь сладко спится. А хо-

рошо отдохнувшая бригада и трудится с душой», – подытожил Соловьёв.

Неподалёку виднеется старинная водокачка. Она напоминает об истории станции, которая появилась на карте России во время строительства линии от Новоиколаевска до Барнаула.

В целом новый дом отдыха стал ещё и подарком к столетию города Черепаново, которое отмечается в этом году.

Общая стоимость работ по обустройству составила 52 млн руб.

ГЕННАДИЙ СВИСТУНОВ  
Новосибирск

ПОБЕДА

Команды, сильные духом

СПОРТИВНОЕ ДВИЖЕНИЕ СТАНОВИТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫМ

В СУББОТУ НА СТАДИОНЕ «ЛОКОМОТИВ» В МОСКВЕ БЫЛИ ОПРЕДЕЛЕННЫ ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕТВЁРТЫХ ВСЕРОССИЙСКИХ ИГР «СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ».

В этом году Игры посвящены 175-летию железных дорог России. Всероссийская спортивная акция «Спорт поколений-2012» стартовала в мае этого года на Красной площади в Москве. Количество участников соревнований стало рекордным – в отборочных турах приняли уча-

Думаю, можно рассчитывать, что на будущий год 24 командами мы не ограничимся», – отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Организатором соревнований выступил Роспрофжел, поддержку мероприятию оказали ОАО «РЖД», РКСО «Локомотив» и НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». «Можно с уверенностью сказать, что за четыре года игры полюбились железнодорожникам, – напутствовал спортсменов перед началом состязаний председатель Ро-



ФОТО: БОРИС КАЛИНИН

ОСВОИТЬ ПРАВИЛА ОРИГИНАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ СОСТЯЗАНИЙ НЕПРОСТО, НО ТЕМ ОТЧАЙННЕЕ БОРЬБА ЗА ПЬЕДЕСТАЛ

стие 200 тыс. человек со всех дорог.

Состязались в неолимпийских, но популярных видах спорта, таких, как пейнтбол, петанк, настольный бильярд, стрельба из лука, гиревой спорт, перетягивание каната, и многих других. Весь год команды готовились, участвуя в отборочных турах, чтобы в финале продемонстрировать свой лучший результат.

На финал приехали 600 лучших спортсменов – не только сборные дорог, но и сотрудники МИИТа, Московского метрополитена, ОАО «ФПК», НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ», аппарата управления ОАО «РЖД», Мосжелтранса, латвийские и белорусские железнодорожники. «Движение растёт, каждый год к нам присоединяются новые и новые команды, соревнования становятся международными.

спрофжела Николай Никифоров. – С их помощью работники понимают, что достигнуть хороших результатов можно, только объединившись».

В этом сезоне показать непревзойдённое спортивное мастерство и силу духа удалось команде Северо-Кавказской дороги, которая заняла первое место в общекомандном зачёте. Капитан команды оператор по измерению Ростовской дистанции пути Батир Айдаев после награждения рассказал, что единомышленники подошли к играм серьёзно: «Мы готовились, и я настраивал команду на победу! В прошлом году мы были третьими – теперь улучшили результат. Это здорово!»

Репортаж с финальных состязаний Всероссийских игр «Спорт поколений» читайте в следующем номере «Гудка».

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

ПЕРЕВОЗКИ

Отложенная отмена

ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ ПОРАДОВАЛА ПАССАЖИРОВ, НО ЖДЁТ ОТВЕТНЫХ МЕР ОТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ НЕ СТАЛА ОТМЕНЯТЬ ЭЛЕКТРИЧКИ С 15 СЕНТЯБРЯ, КАК ЭТО БЫЛО ПРЕЖДЕ ЗАПЛАНИРОВАНО.

Как рассказал генеральный директор компании Николай Гаджала, поступило обращение начальника Забайкальской магистрали Сергея Иванова с просьбой приостановить отмену электричек.

– Мы его поддержали, ведь не особо и стремились отменять поезда. Но ведь какое-то давление нужно оказывать на администрацию! Мы решили сохранить электрички. Есть договорённость между дорогой и правительством Забайкальского края о том, что 200 млн руб. до конца года всё же будут перечислены. Это долг за этот год, не за прошлый. Было бы хорошо, если хотя бы так заплатили. Но договорённость устная. И документально ничего не оформлено, – говорит Николай Гаджала.

Свое объявление об отмене поездов пригородная компания расклеила в вагонах электричек, попутно предложив встретиться с населением. И отклик был. Например, на станции Могзон

на встречу пришло более 300 человек.

Постоянно пользуется пригородным поездом жительница посёлка Могзон инженер Марина Гвоздева.

– Нам без электрички нельзя никак. Мне часто по работе приходится ездить в Читу или до станции Черновская. Ходит здесь один автобус, да по нашим дорогам разбитым он едет с трудом и только раз в день. И в Читу на автобусе никак не добраться на работу рано утром, – говорит она.

Но, несмотря на важное значение стабильного пригородного сообщения для пассажиров, оно по-прежнему остаётся под вопросом.

– Пока со стороны краевого правительства не последовало никакой реакции. На встрече с пассажирами я сказал, что решение не останавливать движение электричек временное. Если ситуация не изменится и договорённости не будут соблюдены, мы всё-таки будем вынуждены отменить пригородные поезда, – говорит Николай Гаджала.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,  
соб. корр. «Гудка»  
Чита



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

К Чёрному морю и берегам Невы

С 1 июня по 31 августа со станций Сосногорского региона Северной дороги поездами дальнего следования отправлено 815 тыс. пассажиров. Рост к аналогичному периоду 2011 года составил 4%. К курортам Черноморского побережья Кавказа пассажиропоток увеличился на 2%. На 8% отмечен рост на Санкт-Петербургском направлении.

Популярная услуга

В августе на Южно-Уральской магистрали через Интернет оформлено 20,7 тыс. билетов на поезда дальнего следования. Это в 1,7 раза превышает аналогичный показатель прошлого года. С помощью электронной регистрации оплачено 4,8 тыс. билетов, что вдвое больше, чем в августе 2011 года.

Дефицита инвестиций не будет

До 2015 года в инфраструктуру Пермского региона Свердловской дороги будет инвестировано 35,6 млрд руб. В 2012 году предусмотрены затраты на снятие ограничений пропускной способности Пермского региона. В частности, на строительство третьего пути на перегоне Оверята – Курья потратят 100 млн руб., а в 2013-м – 251,2 млн руб. Прогнозируемый рост перевозок в Верхнекамье создаст к 2015–2020 годам дефицит пропускной способности на направлении Березники-сортировочные – Пермь-сортировочная. Загрузка перевозочных мощностей по ряду участков увеличится в два-три раза. Ориентировочный объём инвестиций на строительство пяти разъездов и удлинение путей на 10 станциях на этом направлении составляет 8,4 млрд руб.

Вагоны для угольщиков

ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» получил сертификат на новую модель полувагона 12-9850 на тележке модели 18-9800 и право на производство установочной партии в объёме 210 единиц. Четырёхосный полувагон с разгрузочными люками, объёмом кузова до 90 куб. м и увеличенным сроком службы до 32 лет интересен прежде всего угольщикам, потому что его использование позволит значительно повысить экономическую эффективность перевозок.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Ситуация

Партизанский приём

Магистраль и энергетики разошлись во взглядах на проблему выгрузки угля

Дальневосточная магистраль готовит обращение к властям о низкой выгрузке угля на Партизанской ГРЭС.

Как рассказали в Дальневосточной дирекции управления движением, Партизанская ГРЭС (входит в ОАО «Дальневосточная генерирующая компания») не выполняет обязательства по своевременному освобождению подвижного состава. «К примеру, объёмы, освоенные грузополучателем в августе и сентябре, составляют лишь 48% и 60% от установленного договором норматива выгрузки соответственно», – сообщил и.о. начальника дирекции Дмитрий Бородинский.

На прошлой неделе на сети находилось около 700 вагонов с углем для этого энергопредприятия. В том числе 645 были на Дальневосточной дороге, из них 215 простаивали в ожидании выгрузки на станции назначения Лозовый.

Понимая важность снабжения углем предприятий, обеспечивающих жизнедеятельность регионов, дорогой до последнего момента не рассматривался вопрос о введении каких-либо запретов погрузки в адрес Партизанской ГРЭС.

«Однако, учитывая, что руководство предприятия, как и руководство головной генерирующей компании, каких-либо мер по увеличению выгрузки не принимает, Дирекцией управления движением подготовлены материалы и документы, необходимые для ограничения погрузки угля в адрес этого грузополучателя. Также поставлен вопрос о пересмотре максимальной перерабатывающей способности предприятия», – уточнил Дмитрий Бородинский.

Одновременно руководство ГРЭС активно предъявляет претензии к ОАО «РЖД» за сорванные сроки доставки груза.

«Хотя это и происходит по вине самого предприятия, при несвоевременном освобождении подвижного состава невозможно доставить и разместить вагоны на станции назначения. Складывается впечатление, что грузополучателем не принимаются меры по увеличению выгрузки с целью роста числа вагонов, доставленных с нарушением нормативного срока», – говорит Дмитрий Бородинский.

По его информации, несмотря на то что предприятиями Дальневосточной генера-



рующей компании регулярно нарушаются нормативы выгрузки и сроки оборота вагонов, они предъявили в этом году исков на сумму свыше 76 млн руб.

В самой компании подтвердили сумму претензий, но заверили, что требования обоснованны. Говоря же о трудностях с выгрузкой вагонов для Партизанской ГРЭС, подчёркивают, что они возникли из-за длительных

маршрутов с этих станций с перерывом в двое-трое суток. Но в Нерюнгри простой гружёных маршрутов в ожидании отправки в адрес Партизанской ГРЭС часто составляет от восьми до десяти суток, в результате на стыке скапливаются до семи маршрутов одновременно, что полностью перечёркивает все усилия по равномерности отправки угля, – сообщили в пресс-службе генериру-

На прошлой неделе на сети находилось около 700 вагонов с углем для этого энергопредприятия

простоев гружёных маршрутов на станции Нерюнгри-грузовая, стыке между железными дорогами Якутии и Дальневосточной.

«Партизанская ГРЭС использует уголь Южно-Якутского бассейна. Его отгрузка идёт со станций Чульбас и Денисовский. Для равномерности поставок угля на Партизанскую ГРЭС компания обеспечивает отгрузку

ющей компании. – Длительный простой груза в Нерюнгри и неравномерность его доставки приводят к скоплению такого объёма угля на конечной станции Лозовый, справиться с которым Партизанская ГРЭС не в состоянии».

За три летних месяца среднее время доставки вагонов с углем для Партизанской

Железнодорожники не хотят, чтобы пар в котельных остыл

ГРЭС составило 16 суток при нормативе девять, подсчитали энергетики.

Кроме того, добавляют в компании, из-за отсутствия на станции Лозовый маневрового локомотива несвоевременно переставляются гружёные и порожние вагоны на выставочные пути Партизанской ГРЭС, а это не позволяет своевременно выгружать уголь.

Имея иной взгляд на сложившуюся проблему, Дирекция управления движением готовит обращения в правительство Приморья, полпредство в федеральном округе и в Дальневосточную транспортную прокуратуру с просьбой рассмотреть сложившуюся ситуацию.

ПАВЕЛ УСОВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ХАБАРОВСК

ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех, КТО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ: АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

Дополнительная информация: +7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

реклама



- чтобы быть в курсе происходящего в одной из крупнейших компаний страны – ОАО «РЖД»;
- чтобы ориентироваться на рынке транспортных услуг;
- чтобы предвидеть будущее, зная, что готовят власти, нужно иметь нашу газету под рукой дома и на работе.

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Ежедневная подписка для предприятий, компаний и других юридических лиц по телефонам: (499) 262-89-69; (495) 624-52-37





СОТРУДНИЧЕСТВО

# Сравнивая подход

В ФПК изучили немецкий опыт ночных поездов

В РОССИЙСКИХ ПОЕЗДАХ СТАНОВИТСЯ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ КОМФОРТНЕЕ. НА СМЕНУ СТАРЫМ КОМПЛЕКТАМ ПОСТЕЛЬНОГО БЕЛЬЯ ПОСТЕПЕННО ПРИХОДЯТ НОВЫЕ, ЕВРОПЕЙСКОГО СТАНДАРТА, ПРИ ЭТОМ ЦЕНА ДЛЯ ПАССАЖИРА ОСТАЁТСЯ НЕИЗМЕННОЙ.

ОАО «Федеральная пассажирская компания» совместно с компанией ООО «Коттон Вэй» внедряет программу оснащения вагонов текстильными изделиями нового качества, чтобы пассажиры во время путешествия в поезде чувствовали себя как дома.

Теперь комплекты белья будут только белого цвета и повышенной плотности. Их будут изготавливать из специально разработанных новых материалов. Изменится и состав стандартного комплекта белья. Вместо привычной второй простыни появятся пододеяльник, а в купейных и СВ вагонах прежнее полупыльное полотенце заменят на мягкое махровое. Для подушек, одеял и матрацев будут использовать современные, синтетические материалы, не вызывающие аллергии. Шторы и салфетки изготовят из трудновоспламеняемых материалов, а ковровые дорожки заменят на специальные нескользящие.

Однако, чтобы что-то улучшить, полезно знать, как это происходит за рубежом. По этому сотрудники ОАО «ФПК» решили обменяться опытом с немецкими железнодорожниками, куда они направились вместе со специалистами компании ООО «Коттон Вэй». Поездка получилась взаимовыгодная для обеих сторон. Поскольку не только западный опыт стал полезен нашим железнодорожникам, но и российский опыт подготовки поездов в рейс заинтересовал немцев.

Германия была выбрана не случайно, поскольку в Европе ночных пассажирских поездов практически не осталось, а та малая часть находится в управлении дочерней компании «Немецких железных дорог» – DB AutoZug GmbH. Пассажиры перешли на высокоскоростные поезда, а удовольствие провести ночь на полке спального вагона интересует теперь, пожалуй, лишь туристов. Однако



ФОТО: АНДРЕЙ ПИЛАНОВ

С НОВЫМ БЕЛЬЁМ ПАССАЖИР ПОЧУВСТВУЕТ СЕБЯ В ВАГОНЕ КАК ДОМА

тут как нельзя к месту расхожее утверждение «мал золотник, да дорог». «Хотя ночные поезда занимают всего 5% в пассажирских перевозках немецких железных дорог, они приносят 3,79 млрд евро, что составляет одну треть от общего дохода в этом сегменте перевозок», – подчеркнул глава операционного департамента DB AutoZug GmbH Бернд Штрель.

Высокое административное здание и длинные приземистые корпуса вагонного депо Hamburg-Langenfelde встретили немецкой чистотой. Знакомая с технологической цепочкой подготовки вагонов к рейсу, координатор отделения подготовки поездов в рейс DB AutoZug GmbH Йенс Мюллер пояснил, что в Германии составы чистить и прибирать можно только в депо, а когда состав стоит у пассажирской платформы – делать это категорически запрещено. «Вне депо нам приходится это делать в единственном случае,

когда поезд прибывает в Верону. Там просто нет времени на манёвры, и состав готовим у платформы», – добавил он.

Для подготовки вагонов в рейс разработан специальный алгоритм из десятка последовательных шагов. Когда поезд прибывает на конечную станцию, прежде всего идёт разгрузка автомобилей (если это поезд с вагонами для перевозки личных машин пассажиров). В Германии пассажиры охотно берут с собой в поездку автомобили. Например, в 2011 году DB AutoZug GmbH перевезло 1,2 млн автомобилей и их владельцев.

Освобождённый от пассажиров состав перегоняют в депо, где очищают от мусора вагоны, прибирают туалетные комнаты. Затем наступает черёд мойки вагонов снаружи и наведения порядка в купе, застила чистого белья.

Уборкой вагонов в Германии занимается дочерняя компания DB Service, а за границей контракты заключают с малень-

кими семейными клининговыми фирмами. «Для них мы являемся важным клиентом, поэтому они очень стараются выполнять все стандарты DB. Помимо уборки вагонов, они также застилают чистое бельё. При этом они более гибкие, чем большие концерны, потому что, если поезд задерживается на долгое время или его приходится по техническим причинам переводить на другой вокзал, они всегда идут на-

ляют исправить небрежность в работе. Если же техническое состояние вагона не удовлетворит, то он должен быть заменён.

Рассказ о том, что в России проводник практически заведует вагоном, готовит в рейс, отвечает за всё имущество вагона, а если пропадает бельё, у него вычитают из зарплаты, удивил немцев.

По словам Йенса Мюллера, их проводники садятся на по-

*Немецкий опыт пригодится, однако российским специалистам также есть, что показать DB*

встречу», – отметил координатор отделения подготовки поездов в рейс DB AutoZug GmbH Йенс Мюллер.

Приёмкой готового состава занимаются два человека. Один из них проверяет техническое состояние, а второй – укомплектование бельём и т.д.

Если проверяющего не устраивает качество уборки, то клининговую фирму застав-

езд только тогда, когда он прибывает на вокзал, практически вместе с пассажирами. Они просто заступают в смену и едут. В отличие от российских, немецкие проводники имеют одну задачу – заботиться о клиентах. И в их обязанности не входит контролировать сдачу постельного белья. Конечно, в худших случаях, когда кто-то из пассажиров нагло будет

запаковывать в багаж вагонную простыню, они должны сделать замечание и вызвать полицию разбираться с этой проблемой.

«В ночных поездах если и пропадают, то только полотенца, иногда наволочки. Но в целом процент краж не выше, чем в стандартной гостинице. У проводника, отвечающего за два вагона, нет ни времени, ни возможности пересчитывать бельё, поэтому это потери DB. На самом деле, больше белья пропадает, когда поезда едут в Чехию и Польшу, а на южных направлениях итальянцы воруют ещё больше», – улыбаясь, добавил Йенс Мюллер.

После проверки вагонов, доставки еды и напитков маневровый локомотив доставляет состав на станцию отправления. Автомобили и мотоциклы загружаются в свои вагоны, рассаживаются пассажиры, и поезд отправляется. Весь этот технологический процесс происходит днём и занимает всего 3,5 часа. Ночью в Германии принципиально никто не работает, этого просто не допускают профсоюзы.

Формированием и обработкой составов немцы занимаются у себя дома. Поэтому, отправляя поезд в Париж, всё, что потребуется для обратного рейса, загружается в специально выделенные купе. Это позволяет рачительному хозяину не тратить деньги на аренду зарубежных складов и освобожда- расход. Единственная операция, выполняемая за рубежом, это мойка вагонов. Поэтому и использованное бельё везут домой в стирку.

После того, как поезд прибывает в депо, идёт разгрузка постельного белья, которое доставляют на промежуточный склад. Здесь прачечная забирает грязное и доставляет чистое, которым уже комплектуется поезд. Например, в Гамбурге прачечная каждый день забирает и привозит бельё, а в некоторых других городах – раз в два или три дня.

Следующим пунктом программы знакомства стал Мюнхен с его прачечной, где вагонному белью возвращается свежесть. Столь отдалённую от северного Гамбурга прачечную немцы приготовили для

экскурсии специально, чтобы прокатить россиян ночным поездом. При этом железнодорожников удивил возраст спальных вагонов. «Да, вагоны не новые, – добавил представитель DB, – но они капитально отремонтированы и вполне удовлетворяют требованиям пассажиров». При общем парке в 270 вагонов треть из них составляют классические спальные Schlafwagen, в купе которых есть и душ, и умывальник, а остальные две трети – это кушеточные Liegewagon, где из-за отсутствия в купе душа и дополнительных полок одновременно может разместиться 5–6 пассажиров. Тем не менее в каждом вагоне предусмотрены специальные места для хранения чистого белья, печатной продукции и т.д.

Вид прачечной Мюнхена удивил своей компактностью. «Несмотря на небольшую площадь, обороты здесь большие, – отметил директор прачечной. – В год обрабатывается порядка 7 тыс. тонн белья. Это связано с тем, что большую часть операций выполняют роботы».

Для своих поставщиков и партнёров DB AutoZug GmbH разработала бонусную программу. Если качество услуги устраивает немецких железнодорожников, то фирма может получить премию от 2 до 5% от суммы контракта. Зато на провинившегося накладывается штраф, пределов которому нет. «Причём наша цель – это не наложить штраф, а наоборот, «заманить пряником», потому что наши стандарты должны выдерживаться везде», – подытожил глава операционного департамента DB AutoZug GmbH Бернд Штрель.

Как отметил первый заместитель генерального директора ООО «Коттон Вэй» Евгений Глинин, опыт немцев, несомненно, пригодится в работе, однако компания также готова продемонстрировать DB свои достижения и технологии в обработке и экипировке российских поездов дальнего следования постельным бельём, которые год от года всё совершенствуются и способствуют повышению комфорта для пассажиров во время путешествия.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА  
ГАМБУРТ – МЮНХЕН

БЕЗОПАСНОСТЬ

## Стимулировать к лучшему

Технические аудиторы ОАО «РЖД» проверили, как строят и ремонтируют вагоны

С НАЧАЛА ЭТОГО ГОДА ИНСПЕКТОРАМИ-ПРИЁМЩИКАМИ Центра технического аудита было предотвращено поступление на сеть дорог более 34 тыс. единиц продукции, не соответствующей существующим требованиям.

Такие данные были приведены на недавнем региональном совещании инспекторов-приёмщиков вагонной инспекции Центра технического аудита ОАО «РЖД», директоров по качеству вагоностроительных и вагоноремонтных заводов, представителей ЗАО «Трансмашхолдинг», ОАО «Вагонреммаш» и Ситуационного центра мониторинга и управления ЧС ОАО «РЖД», которые подвели итоги работы за 8 месяцев и определили задачи до конца 2012 года.

Открывая совещание, заместитель начальника ЦТА Николай Березин отметил, что с начала этого года инспекторами-приёмщиками было принято 47237 единиц нового и 7419 отремонтированного подвижного состава.

При этом за вагоностроительными и вагоноремонтными заводами в текущем году числится 245 случаев нарушения безопасности движения, что на 21,5% ниже уровня прошлого года.

Несмотря на отмеченную положительную динамику в целом, заводским инспекциям на местах необходимо обеспечить дальнейшее повышение квалификации и профессионализма инспекторов-приёмщиков, усиление конструктивного диалога с руководителями и подразделениями предприятий, повышение требовательности инспекторов-



ФОТО: НАВЕИ ГОРБАКОВ

приёмщиков к качеству выпускаемой продукции, усиление контроля за рекламационной работой.

Анализ результатов проверок показал, что на ряде предприятий имеют место факты отсутствия актуализированной технической документации, игнорирование требований входного контроля, отсутствие необходимых знаний у работников. На совещании речь шла и о том, что представителям ЦТА на заводах необходимо добиваться реализации стимулирования персонала для улучшения показателей безотказной работы.

Из допущенных случаев нарушения безопасности за вагоностроительными заводами учтено – 152 случая, за вагоноремонтными – 87, а за заводами по изготовлению комплектующих – 6.

Наибольшее снижение нарушений безопасности движения было зафиксировано на ЗАО «Промтрактор-Вагон», в сравнении

Аудиторы на выходе из заводов забраковали 34 тыс. вагонов

с прошлым годом снижение составило 66%, ОАО «Барнаульский ВРЗ» – на 71%, ОАО «Армавирский завод тяжёлого машиностроения» – на 53%, ОАО «Рузхиммаш» – на 49%, ОАО «Трансмаш» (г. Энгельс) – на 40%.

Главной причиной отцепки вагонов остаётся нагрев буксового узла. По этой причине произошло 72% нарушений безопасности движения.

В ходе проведённого анализа нарушений безопасности и отказов технических средств по вине предприятий вагонной инспекцией ЦТА было выявлено существенное ухудшение положения дел с надёжностью букс в целом.

Традиционно значительную долю отказов составляют отказы тормозного оборудования.

Алёна Филиппова

БЕЗОПАСНОСТЬ

## Инспекция на габарит

Нижегородские учёные разработали систему контроля внешнего состояния подвижного состава

Волочащиеся под подвижным составом и провисающие из грузовых вагонов негабаритные предметы представляют серьёзную угрозу безопасности движения.

Ведь они могут по ходу движения поезда задеть конструкции моста или повредить устройства пути.

Для предотвращения таких случаев на каждой остановке состав в обязательном порядке внимательно проверяют осмотрички вагонов. Однако выявить все нарушения непросто, особенно в тёмное время суток.

На помощь работникам станций пришли сотрудники Нижегородского отделения ОАО «ВНИИЖТ», разработавшие автоматическую систему контроля габаритных размеров поезда. При обнаружении несоответствия параметров подвижного состава заданным характеристикам она подаёт тревожный сигнал осмотричкам.

Как сообщил главный инженер Нижегородского отделения ведущего отраслевого института Сергей Сорокин, созданное учёными новшество предназначено для работы в условиях умеренного и холод-



ФОТО: АЛЕКСЕЙ СЕДУХИН

ного климата в диапазоне температур от минус 60 до плюс 55 градусов и влажности, достигающей 100%.

Питается данное устройство от лобового датчика переменного тока, потребляя мощность не более 5 Вт.

Принцип его действия основан на том, что очень чувствительные датчики, установленные на подвижный состав, реагируют на усиление от волоочения какого-либо предмета под поездом более 42кН.

После этого система переходит в дежурный режим ожидания. А по истечении 6–12 секунд после срабатывания, если опасность не исчезла, она подаёт предупредительный сигнал.

Датчики на вагонах предупредят о нарушении габарита поезда

По словам Сергея Сорокина, данную разработку уже начали в опытным порядке применять в составе технических комплексов контроля состояния поездов. Во время эксплуатационных испытаний, проходивших на Горьковской и Свердловской железных дорогах в течение 2,5 года, специалисты отрасли не отметили ни одного её ложного срабатывания.

Поэтому новшество признали перспективным для внедрения на всей сети отечественных магистралей.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ  
НИЖНИЙ НОВГОРОД