

2. | РАЗВИТИЕ

Определены направления формирования ускоренного пассажирского сообщения Москва – Рязань – Саранск – Самара

4. | СОТРУДНИЧЕСТВО

В поездах на смену старым комплектам постельного белья приходят новые, европейского стандарта

5. | МОЛОДЁЖЬ КОМПАНИИ

Программа профилактики детского травматизма «Путь твоей безопасности» распространялась на всю сеть

8. | ОБРАЗОВАНИЕ

Получить заветный диплом можно будет, сдав свою жильё в залог государству

17 сентября 2012 года www.gudok.ru
понедельник www.gudok.info
№ 166 (25127) E-MAIL:gudok@css-rzd.ru



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
171420
экземпляров

| От редакции

Привычно, но дорого

В локомотивном хозяйстве в настоящее время актуальным является вопрос методологических инноваций в системе ремонта подвижного состава, а именно выработки таких мер, которые бы позволили существующий планово-предупредительный метод усовершенствовать в направлении учёта реального состояния узлов и механизмов.

Однако, как выяснилось на одном из недавно проведённых «Гудком» региональных «круглых столов», многие представители ремонтных депо, прямо сказать, негативно относятся к этой теме. По всей видимости, в отрасли пока ещё нет общего чёткого понимания того, что планово-предупредительный метод ремонта, хоть и является отработанным и привычным, с экономических позиций есть плата от платы той самой затратной системы, которую и должна преодолеть реформа.

Согласно логике таких подходов локомотив надо загонять на ремонт почаще, скорости движения устанавливать пониже, опоры мостов строить помассивнее, работников в бригаде держать побольше и т.д. Так надёжнее, удобнее, безопаснее, но... непозволительно дороже, поскольку принцип «жить лучше, чем зарабатывать» – не самый реалистичный в этом мире.

Очень характерно, что даже в прежней нерыночной экономике предпринимались неоднократные попытки вырваться из плена убыточных технологий. Самым ярким проявлением этого в локомотивном хозяйстве являлся Лунинский метод. Кроме того, и Белорусский метод, и Криковосовское движение также были направлены на повышение эффективности работы, однако общий котловой способ учёта и его величество «вал» сводили эти попытки на нет.

Когда локомотивное хозяйство было выделено как вид хозяйственной деятельности, да ещё и само разделено на эксплуатацию и ремонт, стали отчётливо видны расходы и доходы, причём их балансы оказались далеко не всегда удовлетворительными. Поэтому та работа, которая сегодня проводится по совершенствованию планово-предупредительного метода, является насущной необходимости. Оптимизация сроков и пробегов, проведение пилотных проектов по ремонту узлов в зависимости от их состояния, развитие диагностической базы, новые конструкторские решения для наиболее уязвимых блоков – всё это ответы на вызовы времени. И они требуют к себе вполне осознанного и конструктивного отношения.

ЦИФРА ДНЯ

458,1 тыс.

пассажиров было отправлено 10 966 поездами ФОРМИРОВАНИЯ ОАО «ФПК» 17 августа – в пиковый день перевозок этого года.



- Зачем молодым думать о пенсии?
- В чём выгоды корпоративной пенсионной системы?
- Как накопить на заслуженный отдых?

18 сентября

| 10.00-11.30 |

На эти и другие вопросы вам ответят руководители НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в ходе нашей горячей линии.

Звоните!

Телефон:

8 800 555 02 62

Бесплатные звонки из всех регионов России

Лицензия №234/2 выдана ФСФР 22.03.2005 г.

реклама

Смена механизма

ГОСУДАРСТВО ПРИМЕНИТ НОВЫЕ СПОСОБЫ
ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ВОСТОЧНОЙ ПРОГРАММЫ ОАО «РЖД»



Фото: Павел Головко

Планы ОАО «РЖД» по расширению пропускной способности сети будут финансироваться за счёт инфраструктурных облигаций, концессий и использования других механизмов государственно-частного партнёрства. Правительство намерено создать условия для привлечения к строительству инфраструктуры частных инвестиций.

Для того чтобы не сдерживать экономический рост, РЖД необходимо до 2020 года инвестировать в развитие БАМа и Транссиба соответственно 737 и 181 млрд руб. без НДС в ценах 2011 года.

«Уже сейчас компании подали заявки на дополнительный вывоз в восточном направлении грузов на 100 млн тонн, а мы, даже когда закончит Кузнецкий тоннель, сможем провести там не более 52 млн тонн, – сообщил на пленарном заседании Байкальского экономического форума в Улан-Удэ президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Работа РЖД позволяет сформировать дополнительно 1,5% ВВП, а в Дальневосточном округе – 2–2,5% ВВП.

Инструменты для финансирования инфраструктуры есть, осталось выбрать

Нам в восточное направление необходимо ежегодно вкладывать 114 млрд руб., в то время как одних налогов компания платит около 200 млрд руб.».

Поэтому, как полагает Владимир Якунин, взаимодействие между государством и РЖД необходимо осуществлять на основе механизма сетевого контракта с установлением долгосрочных тарифов.

Между тем в правительстве обещают, что компания будет оказана помощь, но не путём выделения субсидий, а через другие финансовые механизмы.

«Государственная поддержка РЖД не уменьшится, а увеличится, но её форма будет изменена, – заявил на форуме вице-премьер Аркадий Дворкович. – Сейчас субсидии составляют около 100 млрд руб., но в следующем году будет использован механизм государственных гарантий на инфраструктурные облигации, что позволит увеличить финансирование, вероятно, вдвое».

Кроме того, в кабинете министров отдают отчёт, что именно увеличение про-

пускных способностей БАМа и Транссиба является непременным условием развития Сибирского и Дальневосточного регионов. «Транссиб является приоритетом для правительства, и у него хорошие перспективы, – заметил Аркадий Дворкович. – С БАМом ситуация сложнее, но мы понимаем, что без него регионам тоже не обойтись».

Минтранс также активно работает над законодательной базой, позволяющей инвесторам вкладывать в инфраструктуру. «Мы предлагаем механизмы, аналогичные концессионным, которые позволяют снять ограничения на оборот инфраструктуры тупиковых веток, подходящих к месторождениям, – сообщил «Гудку» заместитель министра транспорта Алексей Цыденов. – Механизмы ГЧП могут быть использованы в таких проектах, как Барановский – Хасан, развитие подходов к порту Зарубино, Мозгон – Озерный ГОК».

> Окончание | 2

Блиц

Превентивные меры

Подготовлен законопроект об усилении ответственности за нарушение правил поведения на транспорте



Андрей Руденко,
депутат
Государственной
думы

– Андрей Викторович, вы – инициатор изменений в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающих значительное повышение штрафов за курение в поездах и «зацепинг». Чем вы руководствовались, высступая с такими предложениями?

– Молодые люди, старающиеся прокатиться вне вагона, гибнут десятками, но страш-

ные примеры не заставляют остальных задуматься. При этом они подвергают опасности не только свои жизни, но и жизни других людей. Повышать штрафы за подобные нарушения необходимо. Что касается курильщиков, то эта давняя проблема. Мы все – пассажиры, среди нас есть дети, и пожилые люди. То есть курящие пассажиры наносят вред не только себе, но и окружающим. Штраф за это – мизерный. Его увеличение, по моему мнению, будет способствовать изменению ситуации с курением в общественном транспорте.

– Как конкретно вы предлагаете наказывать нарушителей?

– Согласно законопроекту, «зацеперов» будут штрафовать на 5 тыс. руб. или 15 суток административного ареста. С курильщиками мы предлагаем взимать штраф в 1 тыс. руб.

Однако я хотел бы подчеркнуть, что у нас нет задачи посадить или оштрафовать как можно больше людей. Это скорее мера предупреждения нарушений. Для курильщиков мы не стремились установить запредельные штрафы, но, вероятно, со временем их размер будет повышен. Например, для тех, кто систематически попадается на курении.

– Какие структуры будут уполномочены выписывать увеличенные штрафы?

– Как и прежде, за это будет отвечать транспортная полиция.

– Каковы, на ваш взгляд, реальные перспективы внесённого вами законопроекта?

– Согласно законопроекту, «зацеперов» будут штрафовать на 5 тыс. руб. или 15 суток административного ареста. С курильщиками мы предлагаем взимать штраф в 1 тыс. руб.

ВНЕДРЕНИЕ

Интеллектуальный контроль

Автоматика возьмёт сеть под надзор

Определены пилотные полигоны внедрения единой интеллектуальной управляемой системы для железнодорожного транспорта (ИСУЖТ).

Как отмечают разработчики в Научно-исследовательском и проектно-конструкторском институте информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте (ОАО «НИИАС»), замысел создания ИСУЖТ наконец оформлен полностью.

Также завершилась стадия предпроектной подготовки, включая проведение обследования предметной области, проработку опыта создания крупных информационных систем ОАО «РЖД», а также накопленный опыт внедрения систем диспетчерского управления в других отраслях промышленности и транспорта.

Напомним, что проект основан на современных программных и интеллектуальных технологиях и нацелен прежде всего на создание технологически интегрированной системы управления, которая возьмёт под контроль все сферы деятельности компании – перевозочный процесс, инфраструктуру и тяговые ресурсы. В итоге он должен обеспечить суще-

ственное повышение эффективности эксплуатационной работы ОАО «РЖД».

Пилотных полигонов пока три: Санкт-Петербург – Москва, Марийск – Находка, Ярославль – Главный.

Выбор именно этих участков сети обусловлен во многом спецификой возникающих здесь проблем.

Например, отличительной чертой полигона Санкт-Петербург – Москва являются высокая интенсивность движения поездов, наличие высокоскоростного пассажирского движения и преобладание пассажирских поездов.

Отсюда и возникает очень важный для решения вопрос разработки в реальном времени оптимального плана ввода опаздывающих пассажирских и пригородных поездов в расписание.

Для полигона Марийск – Находка крайне остро стоит проблема согласованного, ритмичного продвижения грузовых поездов по нескольким дорогам.

В Ярославле необходимо детально описать процессы и состояние объектов станции, а в будущем решить задачи планирования составообразования и планирования маневровой работы.

Владислав Кукреч

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 тестах 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 десяток. Вот и на этот раз Василий Голубев, как было раньше приятно, 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, а социальных 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. – 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.

Ольга 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 этого, 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 ПЛЕТНЕВ

Развитие

Скорость сближения

САМАРСКИЙ РЕГИОН И ОАО «РЖД»

СОВМЕСТНО РЕШАЮТ ТРАНСПОРТНЫЕ ВОПРОСЫ



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЧАЛАПОВ

ОПРЕДЕЛЕНЫ ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ УСКОРЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ МОСКАВА – РЯЗАНЬ – САРАНСК – САМАРА И ОРГАНИЗАЦИИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК САМАРА – АЭРОПОРТ КУРУМОЧ – ТОЛЯТТИ.

Решение было принято в минувшую пятницу в Самаре в рамках расширенного заседания секции «Комплексные проблемы транспорта» научно-технического совета компаний по ускоренному движению, которое прошло 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.

Финансируовать этот проект будет ОАО «РЖД» совместно с

региональными и местными властями и бизнесом. Привлечение таких средств потребуется 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 особенную 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 участников заседания пожелал губернатор Самарской области Николай Меркушкин.

Владислав Кукреши

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Оазис комфорта

В новом здании локомотивчики отдыхают, а ветераны лечатся

На станции Черепаново Западно-Сибирской железной 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 – вдобычевак с большим телевизором и спутниковым антенна. А в трениажёрном зале есть разработанное специально для машинистов массажное кресло.

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

Само здание многофункционально. Здесь также разместилась медицинская амбулатория.

«Локомотивчики вновь спасают новоселье», – отметил начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько.

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



ФОТО: НИКОЛАЙ ЧУМАКОВ

Отбедать 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 станица водокачка. Она напоминает об истории станции, которая появилась на карте России во время строительства линии от Новониколаевска 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 Свищунов
Новосибирск

Победа

Команды, сильные духом

СПОРТИВНОЕ ДВИЖЕНИЕ СТАНОВИТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫМ

В субботу на стадионе «Локомотив» в Москве были определены победители четырёх 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 мероприятия оказали ОАО «РЖД», РФСО «Локомотив» и НПФ «Благосостояние». «Можно с уверенностью сказать, что за четыре года игры полюбились железнодорожникам, – напутствовал спортсменов перед началом состязаний председатель Ро-

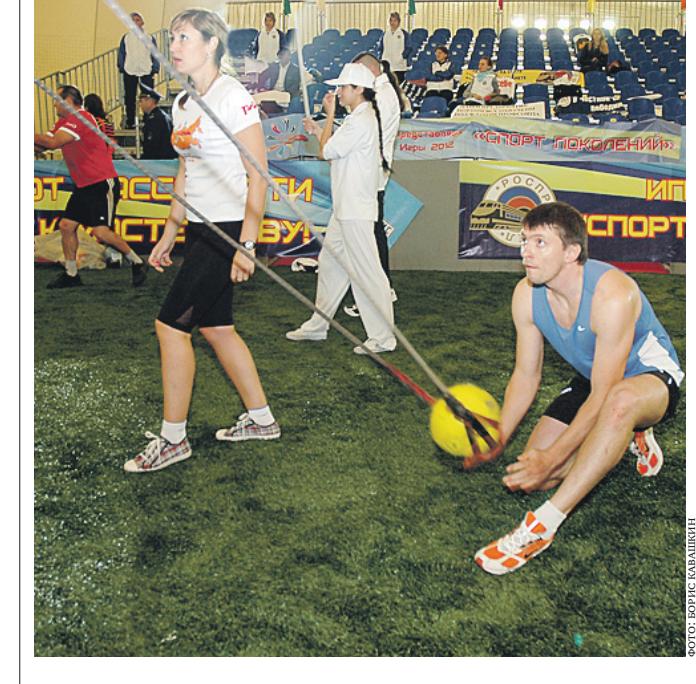


ФОТО: ВЯЧЕСЛАВ ЧУМАКОВ

Освоить правила оригинальных спортивных состязаний непросто, но тем отчаяннее борьба за пьедестал

стие 200 тыс. человек со всех дорог.

Состязались в неолимпийских, но популярных видах спорта, таких, как пейнтбол, петанк, напольный 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», Межлтранса, латвийских и белорусских железнодорожников. «Движение растёт, каждый год к нам присоединяются новые и новые команды, соревнования становятся международными.

Наталия 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 запланировано.

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

– Нам без электрички нельзя никак. Мне часто по работе приходится ездить в Читу или до станции Черепаново. 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 временно. 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 Сосновогорского 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 поезд 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 – Куръя 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 полуваагона 12-9850 на тележке модели 18-9800 и право на производство установочной партии в объёме 210 единиц. Четырёхосный полуваагон 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

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

Ситуация

Партизанский приём

МАГИСТРАЛЬ И ЭНЕРГЕТИКИ РАЗОШЛИСЬ ВО ВЗГЛЯДАХ НА ПРОБЛЕМУ ВЫГРУЗКИ УГЛЯ

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ ГОТОВИТ ОБРАЩЕНИЕ К ВЛАСТИМ 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, объемы, 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 прошли в ожидании выгрузки на станции назначения Лозовый.

Понимая важность снабжения углем предприятий, обеспечивающих жизнедеятельность регионов, дорожной 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 переработывающей 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 генери-



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 обоснованы. 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-трой суток. Но в Нерюнгри простой гружёных маршрут в ожидании отправки в адрес Партизанской ГРЭС часто составляет от восьми до десяти суток, в результате на стыке скапливаются до семи маршрутов единовременно, что полностью перечеркивает все усилия по равномерности отправки угля, – сообщили в пресс-службе генерирующей компании.

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

простое гружёных маршрутов на станции Нерюнгри-гравовая, 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 представляются 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



- 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

ГУДОК

СОТРУДНИЧЕСТВО

Сравнивая подход

В ФПК изучили немецкий опыт ночных поездов

В российских поездах становится путешествовать комфортере. 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 появится пододеяльник, а в купейных и СВ вагонах прежнее полуульяное полотенце заменят на мягкое махровое. Для подушек, одеял и матрацев будут использовать современные, синтетические материалы, не вызывающие аллергию. Шторы и салфетки изготавливаются из трудновоспламеняющихся материалов, а ковровые дорожки заменят на специальные нескользящие.

Однако, чтобы что-то улучшить, полезно знать, как это происходит за рубежом. Поэтому сотрудники ОАО «ФПК» решили обменяться опытом с немецкими железнодорожниками, куда они направились вместе со специалистами компании ООО «Коттон Вэй». Поездка получилась познавательная 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 там 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: АЛЕКСАНДР БАЛАШКИН

С новым бельём пассажир почтвует 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. Знакома 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 Вену. 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 перевезено 1,2 млн автомобилей и их владельцев.

Освобождённый от пассажиров состав перегоняют в депо, где очищают от мусора вагоны, прибирают туалетные комнаты. Затем наступает чёрд 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 перевозить на другой вокзал, они всегда идут на-

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

Рассказ о том, что в России проводник практически заведёт вагоном, готовит 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 проверяющий не устраивает качество уборки, то клининговую фирму застав-

яют 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 пересматривать бельё, поэтому это потеря 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, рассказывают 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 допустят 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 освобождает от прочих сопутствующих расходов. Единственная операция, выполняемая за рубежом, это мойка вагонов. Поэтому и использование белья vezut 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

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Гамбург – 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 вагоноремонтных 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 ЦГА Николай Березин отметил, что с начала этого года инспекторами-приёмщиками было принято 47237 единиц нового и 7419 отремонтированного подвижного состава.

При этом за вагоноремонтными и вагоноремонтными заводами в текущем году числится 245 случаев нарушений 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-

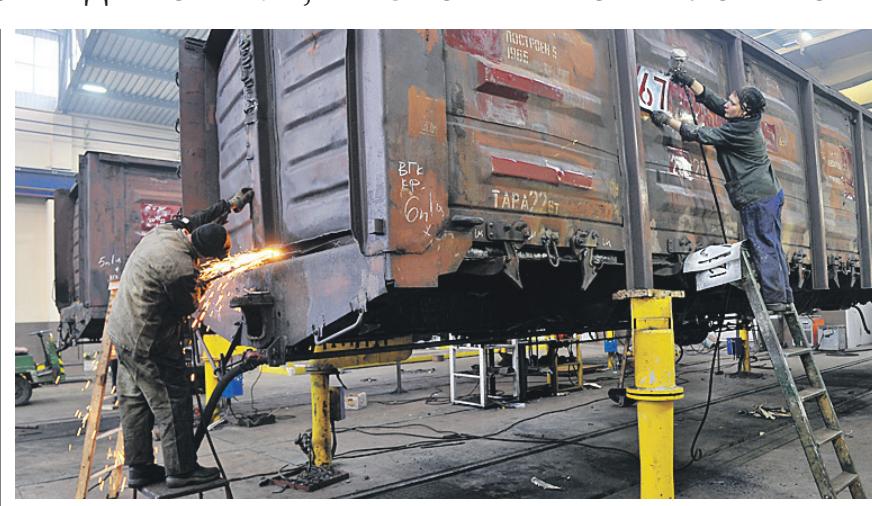


Фото: ГАВЕЛ ГОРЯЧАКОВ

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 «Рузиммаш» – 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 нарушенний безопасности и отказов технических средств при работе предприятий вагонной инспекции ЦГА было выявлено существенное ухудшение положения дел с надёжностью букса в целом.

Традиционно значительную долю отказов составляют отказы тормозного оборудования.

Алена Филиппова

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

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

Для предотвращения таких случаев на каждой остановке состав в обязательном порядке внимательно проверяют осмотрщики 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 осмотрщикам.

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



Фото: АЛЕКСАНДР СОНОВСКИЙ

Датчики на вагонах предупреждают о нарушении габарита поезда

По словам Сергея Сорокина, данную разработку уже начали в опытном 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