

На перегонах Абаканского региона Красноярской дороги провели принудительный спуск лавин

4 февраля 2013 года www.gudok.ru
понедельник www.gudok.info
№ 18 (25217) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Роспрофжел предложит железнодорожникам и членам их семей новые форматы отдыха



В организации эффективной охраны порядка на транспорте полиции может помочь общественность

Сразу в нескольких регионах стартует проект по оказанию помощи пожилым людям силами их сверстников

| От редакции

Главный ресурс

Ставшая актуальной в последнее время проблема сокращения персонала в отдельных вагоноремонтных депо вряд ли являлась совершенно неожиданной для менеджмента этого сектора. Всем известно, что вывод того или иного сегмента экономики на рынок, как правило, сопровождается оптимизацией количества предприятий и в целом работников. В этом заключается как раз одна из главных побудительных причин локализации бизнеса и акционирования: хозяйственники начинают реально считать расходы и доходы, стремятся к росту эффективности своего производства на деле, а не только в отчётах.

В этой связи совершенно естественным является то, что заказчики этих предприятий тоже хотят оптимизировать свои расходы и выбирают себе партнёров по бизнесу с наиболее приемлемыми для себя местоположением, специализацией и качеством услуг. Вряд ли следует ожидать от собственников вагонов, что они захотят гонять в ремонт свой подвижной состав в места, весьма отдалённые от ареала своей работы. И в этой связи ряд депо оказываются неконкурентоспособными просто в силу своего географического положения. Однако любой ответственный организатор производства, помимо сиюминутных коммерческих выгод, руководствуется в своей деятельности и многими другими факторами. Это соображения как социальной ответственности, морали и гуманности, так, конечно, и дальновидности, стратегического мышления, предусмотрительности.

Сегодня под угрозой увольнения оказалась часть вагоноремонтников Восточного полигона. Но ведь именно в этой части страны существует общая нехватка рабочих рук, и в том числе на железной дороге. Каждый работающий за Уралом человек – без преувеличения на вес золота. Поэтому руководством ОАО «РЖД» было принято решение рассматривать увольнения в этом регионе только на уровне центра. Кроме того, для всех компаний, входящих в холдинг, выработаны определённые регламенты, предусматривающие процедуру трудоустройства, переобучения и т.д. Всё это в полном объёме обязательно к исполнению и вагоноремонтными компаниями 1, 2 и 3.

Причём с падением объёмов перевозок вопросы оптимизации контингента становятся актуальными не только для выведенных в конкурентный сектор предприятий, а практически для всех дирекций ОАО «РЖД». К этому следует подходить так, как это и было во все годы существования компании, – с максимальным стремлением сохранить наш главный капитал – кадры.

ЦИФРА ДНЯ

71,8 млн

пассажиров отправлены в январе 2013 года с вокзалов и станций ОАО «РЖД». Это на 1,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Электронная версия газеты «Гудок» – в свободном доступе

Встретимся в Интернете!

www.gudok.ru



ЗАБОТА

Никто не забыт

УЧАСТНИКИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПОЛУЧИЛИ ПАМЯТНЫЕ ПОДАРКИ, А ЛОКОМОТИВЩИКИ – НОВЫЕ КОРПУСА ДЕПО



Фото: ИТАР-ТАСС

ДЕНЬ 70-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ Президент России Владимир Путин провёл в Волгограде. Встречался с ветеранами Великой Отечественной войны. А ветераны-железнодорожники получили поздравления ещё и от главы ОАО «РЖД» Владимира Якунина.

Глава государства побывал на Мамаевом кургане, где возложил венок к Вечному огню и цветы к Стене памяти на воинском мемориальном кладбище.

«Победа наших войск под Сталинградом – это один из высочайших примеров мужества и героизма в мировой военной истории. Сталинград навсегда останется символом непобедимости русского народа, единства российского народа», – отметил Владимир Путин на праздничном концерте в Волгоградском дворце спорта.

Вечером в музее-панораме «Сталинградская битва» президент за чашкой чая обсудил с участниками войны и членами поисковых отрядов вопросы патриотического воспитания молодёжи. «Без этого ни одна страна существовать не может, она

на примере ветеранов надо воспитывать патриотизм молодёжи

просто растворится, как кусочек сахара в этом чае», – отметил он.

Владимир Путин предложил собравшимся высказать соображения о том, что надо сделать для сохранения памяти о Сталинградской битве и других героических сражениях.

Ветеран Максим Загорулько предложил создать при музее-панораме научно-исследовательский центр. Президент поддержал идею: в него войдёт небольшая, но профессиональная группа сотрудников.

Член поискового отряда «Верность» Елена Цунаева предложила собрать всероссийский слёт поисковиков. Владимир Путин пообещал помочь – материальную и организационную.

Президент призвал систематизировать все высказанные идеи и обсудить их в Москве с министром обороны. Сергей Шойгу заверил Верховного главнокомандующего, что военное ведомство поможет во всём.

Память погибших воинов 2 февраля почтил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Он возложил венки, а также посетил торжественный митинг и парад войск Волгоградского гарнизона. «На протяжении всего периода военных действий железнодорожники проявляли исключительное мужество, героизм и высокое мастерство», – подчеркнул Владимир Якунин.

На встрече с железнодорожниками – участниками Великой Отечественной войны глава холдинга вручил памятные подарки и пожелал крепкого здоровья и долголетия.

В тот же день Владимир Якунин открыл новый административно-бытовой корпус эксплуатационного локомотивного депо им. Максима Горького. Перед тем как разрезать ленту, символизирующую начало нового периода жизни предприятия, президент ОАО «РЖД» вспомнил, как родилась идея создать для коллектива депо современный дом, похожий на дворец.

> Окончание | 2

Блиц

Научный паритет

ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ ИМЕЮТ ПРИКЛАДНОЕ ЗНАЧЕНИЕ



Фото: РОМАН МАРТИНОВ

Александр Дмитриевич, как развивается сотрудничество компании с Российской фондом фундаментальных исследований (РФФИ)?

– Совместную работу с этим фондом мы ведём уже на протяжении нескольких лет в рамках реализации программы инновационного развития российских железнодорожных

дорог. Наше сотрудничество является хорошим примером государственно-частного паритета в области научных исследований. Например, за последние два года РФФИ и ОАО «РЖД» выделили на паритетной основе на эти цели по 130 млн руб.

В общей сложности эксперты отобрали по конкурсу 81 проект по разработке самых актуальных вопросов работы дорог. Среди них создание ресурсосберегающих технологий, строительство высокоскоростных магистралей, конструирование интеллектуальных систем, мониторинг состояния подвижного состава и устройств пути, а также другие проекты. В этих исследованиях принимают участие как сотрудники отраслевых вузов, НИИ и КБ, так и специалисты ведущих институтов Российской академии наук.

– Какие фундаментальные разработки учёных, на ваш

взгляд, представляют интерес также и для решения прикладных задач отрасли?

– Среди наиболее удачных примеров сочетания творческого поиска с разработкой актуальных тем – создание сотрудничеством МГУ интеллектуальной системы технического зрения для поиска скрытых на теле человека предметов. Её внедрение позволит значительно повысить безопасность перевозки пассажиров.

А для увеличения надёжности доставки грузов учёные Института машиноведения РАН выполнили моделирование аэродинамической нагрузки на элементы инфраструктуры при прохождении подвижного состава. На выполнение этих и других не менее важных исследований РФФИ и ОАО «РЖД» в нынешнем году направят по 100 млн руб.

Беседовал

Андрей Стрельцов

РЕШЕНИЕ

Критерии риска

ТРЕБОВАНИЯ К ЛИТЫМ ДЕТАЛЯМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА «ПРОСТРАНСТВЕ 1520» СТАЛИ ЕДИНЫМИ

Ространснадзор 31 января прекратил действие своего предписания, предусматривающего запрет на продление срока службы литых деталей тележек грузовых вагонов.

Также откорректировано предписание, предусматривающее нанесение на литые детали с выявленными подтверждёнными дефектами неустраненных повреждений. Из него исключено требование по их нанесению на детали с истёкшим сроком службы.

Как отметили в ОАО «РЖД», такое решение Ространснадзора связано с вступлением в действие приказа Минтранса о принятии к руководству и исполнении итогов 57-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государства – участников СНГ. Этими документами предусмотрен единый план совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых на «пространстве 1520». Поэтому все предписание Ространснадзора привело все процедуры в отношении грузовых вагонов на территории России в соответствие с требованиями правовой базы.

Напомним, целью выданных в январе предписаний было обеспечение безопас-

ности перевозок. При этом, соглашаясь с необходимостью усиления госконтроля в этой сфере, участники рынка высказали сомнения в эффективности столь жёсткого подхода.

«Статистика изломов литья показывает, что более 90% изломавшихся за последние 12 лет боковых рам отгиты в 2000-е годы и на момент излома эксплуатировались не более пяти лет. Отчасти именно

низкое качество новой продукции – причина продления срока службы старых деталей», – отметила председатель НП ОЖДПС Ольга Лукьянова. Кроме того, по мнению ряда экспертов, действующая нормативная база позволяет неоднозначно толковать продолжительность эксплуатации.

Между тем внести ясность призвана методика, разработанная ОАО «НИИАС», которая позволяет находить критерии отнесения вагонов с пониженным уровнем эксплуатационной безопасности из-за выявленных потенциальных опасных деталей к группе риска. Попавшие в эту группу вагоны должны быть отставлены. Первая редакция этой методики направлена железнодорожным администрациям СНГ и в Минтранс на рассмотрение.

Игнат Вьюгин



Деньги в инфраструктуру

В текущем году на содержание и обновление инфраструктуры Северной дороги выделено 34,3 млрд руб.

По словам начальника Северной дирекции инфраструктуры Александра Борецкого, 24,2 млрд руб. предусмотрено на текущую эксплуатацию объектов, 2 млрд руб. – на капитальный ремонт, 8,1 млрд руб. составят капитальные вложения.

Выделенная сумма меньше, чем в прошлом году. Тогда на эти цели было направлено 36,4 млрд руб.

Хроническая недоплата

В этом году на компенсацию выпадающих доходов ОАО «ППК «Черноземье» в бюджетах семи регионов, на территории которых действует компания, заложено 241,3 млн руб. В то же время предполагаемые убытки составят 1,77 млрд руб.

В 2012 году было компенсировано лишь 226,5 млн руб. из 1,4 млрд руб. выпадающих доходов.

Новый взгляд на переезды

В этом году 26 переездов Свердловской магистрали оборудуют системами видеоконтроля. В проекте участвует Уральское отделение Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. Заместитель начальника отдела перспективного развития и новой техники службы технической политики СвЖД Вячеслав Фатхулин сообщил, что к финансированию, возможно, подключатся власти региона. По его словам, приборы видеоконтроля планируется установить на неохраняемых переездах вблизи населенных пунктов. «Это объекты, где отмечается большая интенсивность движения и чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия», – пояснил Вячеслав Фатхулин.

[HTTP://ALLTRANSNEWS.RU/](http://ALLTRANSNEWS.RU/)

Конкурс

На «золотой прядке»
Транссиба установят стелы

На Восточно-Сибирской магистрали подведены итоги конкурса на лучший дизайн-проект «Стела Кругобайкальской железной дороги».

Поучаствовать в разработке оригинальной стелы, которая будет встречать туристов в начале и конце Кругобайкальской дороги, называемой «золотой прядкой» Транссиба, могли все работники компаний.

Как сообщил заместитель начальника ВСЖД по кадрам и социальным вопросам Алексей Боровиков, в конкурсе приняли участие 19 работников предприятий, которые представили 35 проектов.

В итоге диплом первой степени и денежная премия были присуждены художнику-конструктору Восточно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек Юрию Зинченко. Он представил на суд жюри несколько проектов, два из которых победили.

По эскизам Юрия Зинченко изготавлят стелы для входного и выходного порталов. Одна будет установлена в посёлке Култук, другая – на станции Порт Байкал.

Игнат Вьюгин



Владимир Якунин оценил новые технологии, внедрённые в депо

– пояснил управляющий строительно-монтажным трестом № 8 филиала ОАО «РЖДстрой» Станислав Лигай. – Корпус оснащён современным технологическим оборудованием».

Станция Им. Максима Горького, где находится депо, – самая крупная сортировочная на Приволжской магистрали и расположена на перекрёстке транспортных потоков, движущихся с Урала и Сибири к черноморским портам, а также из Казахстана на Украину. На

эксплуатационное депо приходится одна четвёртая часть всей тонно-километровой работы ПривЖД. Это одно из основных предприятий узла.

Административно-бытовой корпус, по словам строителей, очень сложный объект.

«Кровля без единого шва гораздо надёжнее шиферной,

Безопасность

Лавина впрок

НА КРАСНОЯРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ВЗОРВАЛИ СНЕЖНЫЕ «НАДУВЫ» И «КОЗЫРЬКИ»



На трёх самых лавиноопасных перегонах Чульжан – Бельсу, Бельсу – Теба и Лужба – Чарыш Абаканского региона Красноярской дороги провели принудительный спуск лавин.

Работа по предупреждению стихийного схода снежных лавин начинается в этих местах ещё осенью. В сентябре прошлого года на горных склонах были установлены снегоудерживающие барьеры.

На склонах 85-го км перегона Чульжан – Бельсу специалисты противолавинной станции КрЖД установили 20 кольтафелей – устройств, которые меняют направление ветра, чтобы не допустить снежных надувов. А также подготовили маршруты безопасного подъёма на лавиноопасные участки.

По этим тропам, оборудованным страховочными петлями, специалисты противолавинной станции ежедневно поднимаются на склоны для исследования состояния снежного покрова. Высота сугробов сейчас составляет 1–1,8 м. И это

в Абаканском регионе железнодорожники заставили сойти с гор около 1,5 тыс. кубометров снега

не рекорд: случались и сугробы по 3–3,5 м.

Но лавины вызывают не только снегопады.

В последней декаде января, по информации работников противолавинной станции и дорожного центра диагностики и мониторинга Красноярской магистрали, несмотря на предупреждающие меры, ситуация стала критической.

«Причина – резкие скачки температуры в горах Кузнецкого Алатау, – рассказал «Гудку» начальник участка цеха земляного полотна Чульжанской дистанции пути Максим Куркин. – Например, 24 января на столбике термометра было плюс 2 градуса, и почти сутки шёл дождь. Снежный покров обводнился, стал тяжёлым. А ньючью началась сильная метель, и под её воздействием слои снега пришли в движение».

Кроме того, на поверхности образовалось множество «надувов» и «козырьков», которые также могли обрушиться под собственной тяжестью и спро-

воцировать сход лавин. Руководство дороги решило искусственно спустить снег.

Для работы понадобилось 600 кг взрывчатки.

В этот раз уборочная техника почти не потребовалась: сошедший снег, а его объём специалисты оценивают в 1,5 тыс. кубометров, остался в снегоулавливающих сетках на склонах или в специальных пазухах. Планировали убрать больше, но помешало резкое похолодание до минус 22 градусов. Обводнённые слои снега стали трудноразрушимым монолитным слоем льда.

«Тем не менее мы ликвидировали зоны зарождения и отрыва лавин, обрушили «козырьки» и «надувы», – сообщил начальник отдела инженерных сооружений Красноярской службы пути Иван Шалыгин. Взрывы улучшили ситуацию, однако расслабиться можно будет не раньше апреля, а до тех пор наблюдение ведётся круглосуточно.

ЕЛЕНА ПАСЕЧНИК
КРАСНОЯРСК
ФОТО АВТОРА

СЕРВИС

Комфортная замена

Современный подвижной состав повышает качество обслуживания пассажиров

С 1 февраля между Москвой и Ярославлем начал курсировать фирменный поезд, сменивший электричку.

В расписании почти ничего не изменилось. Каждое утро из обоих городов на встречу выезжают два поезда на локомотивной тяге, каждый из которых делает за день три рейса продолжительностью чуть больше трёх часов. Но по сравнению с электричкой вместимость нового поезда возросла на 104 места – до 524 пассажиров.

Составность поезда определил анализ спроса. Наиболее востребованными из трёх классов вагонов был второй. Вот почему из 11 вагонов нового поезда только один СВ и один штабной, с купе для инвалидов. А остальные – усреднённые, с 60 местами для сидения в каждом.

В новом поезде снизился уровень шума и вибрации. Все вагоны с встроенной системой кондиционирования (раньше во втором классе работали бытовые кондиционеры). Ушли в прошлое очереди у туалета – их сейчас по два на вагон – и у розеток, ими оборудовано каждое кресло, а значит, можно

Алексей Торба

Услуги

ООО «Центр ремонта вагонов Абдулино» покупает грузовые вагоны Б/У, производит деповской, капитальный и текущий ремонт вагонов по станции Абдулино Куйбышевской жд. Всегда в наличие запасные части к железнодорожным вагонам (колесные пары, литье детали тележек и другие детали). Организует доставку запасных частей на участки текущего отцепочного ремонта по Кбш жд.

www.crv-abdulino.ru, crv@crv-abdulino.ru, тел. 8(35355) 2-40-06, 2-52-69

На размещение объявлений в рубрике «Услуги» действуют специальные цены. Тел./факс: (495) 624-78-53; E-mail: welcome@gudok.ru



Тираж № 28 от 31.01.13 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

Категория	Выигравшие комбинации	Число выигравших билетов	Победитель получает (руб.)
СУПЕРПРИЗ	xxxxxx 168416	10 230 782	
№ 1	2010083 147771	1	3 352 600
№ 2	xxxxxx x58500 xxxxxx x99451 xxxxxx x89742	22	152 390
№ 3	xxxxxx xx9882 xxxxxx xx5745 xxxxxx xx2825 xxxxxx xx7903 xxxxxx xx7290 xxxxxx xx8719 xxxxxx xx4972	246	6 814
№ 4	xxxxxx xxx801 xxxxxx xxx820 xxxxxx xxx279 xxxxxx xxx058 xxxxxx xxx088 xxxxxx xxx322 xxxxxx xxx884	2 349	713
№ 5	xxxxxx xxxx32 xxxxxx xxxx31 xxxxxx xxxx39 xxxxxx xxxx32 xxxxxx xxxx71 xxxxxx xxxx07	19 983	167
В ДЖЕКПОТ ОТЧИСЛЕНО			16 978

Расшифровка категорий

Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа)

Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом)

Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из последних 6 цифр номера проездного документа)

Выплаты выигравшей начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража.

Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (123022, г. Москва, ул. Рочдельская, д. 15, стр. 41, тел.: 8 (495) 663-99-22).

С информацией об организаторе лотерей, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышем можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru

Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 495 663 13 13 www.zdloto.ru

Забота

Никто не забыт

>Начало | 1



Владимир Якунин оценил новые технологии, внедрённые в депо

– пояснил управляющий строительно-монтажным трестом № 8 филиала ОАО «РЖДстрой» Станислав Лигай. – Корпус оснащён современным технологическим оборудованием».

Станция Им. Максима Горького, где находится депо, – самая крупная сортировочная на Приволжской магистрали и расположена на перекрёстке транспортных потоков, движущихся с Урала и Сибири к черноморским портам, а также из Казахстана на Украину. На

эксплуатационное депо приходится одна четвёртая часть всей тонно-километровой работы ПривЖД. Это одно из основных предприятий узла.

Административно-бытовой корпус, по словам строителей, очень сложный объект.

«Кровля без единого шва гораздо надёжнее шиферной,

гии, представленные на открытии корпуса. Они только начали внедряться в депо для освоения возрастающих объёмов перевозок. Например, электронный маршрут машина, исключающий использование локомотивными бригадами бумажных носителей информации. «Эта технология позволяет более достоверно учитывать работу, – рассказал машинист тепловоза Вадим Малаковский. – Я пришёл на явку, и начало моего рабочего времени уже никто не сможет изменить по причине, например, неготовности локомотива. Раньше срока нарядчик меня уже не вызывал, только тогда, когда я смогу сразу сесть за управление».

«Можно заниматься не только в депо, но и с любого компьютера, – сказал Сергей Миронов. – В классах

Погрузка

В поисках резервов

ГРЯДУЩАЯ КОНЬЮНКТУРА НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ОПТИМИЗМА НЕ ВЫЗЫВАЕТ

Итоги погрузки на сети РЖД в январе оказались несколько лучше предварительных прогнозов, сделанных в начале месяца (речь шла о снижении на 7% к уровню прошлого года). Но даже сокращение на 6,2% не радует. По мнению экспертов, перспективы улучшения ситуации в ближайшее время также неочевидны.

Впрочем, необходимо отметить, что если внимательно посмотреть на показатели начала прошлого года, то итоги января 2013-го не выглядят столь пугающими. Первый месяц прошлого года был явно сверхрезультативным для ОАО «РЖД»: плюс 4,8% к уровню предыдущего, в то время как по итогам года рост составил лишь 2,4%. Это произошло во многом благодаря уникальной комбинации факторов. В частности, причиной взлёта перевозок зерна (+72,2%) стала отмена моратория на экспорт, и в нынешнем году на повторение подобного рекорда рассчитывать не приходится. По итогам января данная номенклатура ушла в минус на 58%, тем не менее перевезённые 700 тыс. тонн, учитывая не вполне удачное завершение страды, можно считать хорошим показателем. Нетипичный для января рост в начале 2012-го был отмечен и по ряду других номенклатур: цементу (+20,9%), строительным грузам (+27,7%), грузам в контейнерах (+16,1%).

Что касается двух первых номенклатур, то здесь результаты были предопределены комбинацией отложенного спроса и негативных ожиданий: практически весь 2011-й из-за проблем с организацией перемещения вагонов потребители испытывали трудности. Ощущимые изменения к лучшему наступили лишь

в конце ноября – начале декабря. На фоне неясных перспектив в отношении обстановки на 2012 год многие предприятия не прекращали работать даже в новогодние праздники, сметив тем самым начало периода активных отгрузок с марта на январь.

Всплеск перевозок продуцировали и активные действия ряда отраслевых структур исполнительной власти. Так, на Урале в рамках проекта «Зимний завоз» территориальные подразделения Росавтодора провели тендера на выполнение строительных работ уже в конце декабря, что дало возможность победителям оперативно сформировать заказы и заключить договоры поставки. Благодаря этому отгрузка по некоторым предприятиям в январе оказалась сопоставима с объёмами III квартала 2011-го. Сейчас же ситуация иная. По словам начальника отдела внешних отгрузок ОАО «Ураласбест» Олега Мишанихина, «Зимний завоз-2013» не стал реальностью, и когда теперь оживаются клиенты, сказать сложно.

Впрочем, в целом по стране ситуация также неопределённа. Грузоотправители отмечают, что систему бюджетного финансирования начало лихорадить ещё весной прошлого года и во многом рост перевозок в 2012-м обусловлен некими инерционными факторами. При этом ряд специалистов полагает, что нынешний тренд минувшего года по строительным материалам имеет все шансы продолжиться и в текущем. Во всяком случае итоги января (-18,3%, до 9,7 млн тонн) этот прогноз подтверждают. «На фоне снижения спроса уменьшились цены на нерудные материалы. Мно-



григорьев. Но, похоже, точка насыщения уже достигнута. Аналитики прогнозируют снижение закупок угля странами Евросоюза в 2013 году на 1,2% (до 171 млн тонн). В отношении другого крупнейшего импортера – КНР – наблюдается серьёзный разброс мнений, однако большинство экспертов всё-таки склоняется к тому, что даже сохранение прежних объёмов будет большой удачей.

При этом весьма показательен опыт минувшего года, когда в сентябре стоимость железной руды упала до минимальной за три года отметки, поскольку сообщения из Поднебесной создавали впечатление, что металлургическая отрасль переживает серьёзные проблемы. Затем миру возвестили, что в начале реализации ряда инфраструктурных проектов, и железная руда подорожала на 56%. При этом в низкой фазе рынка КНР успела закупить порядка 65 млн тонн сырья (абсолютный рекорд за 20 месяцев). После этого на протяжении IV квартала прошлого года наблюдался очредной нисходящий ценовой тренд.

Правда, относительный оптимизм внушил то, что по итогам января погрузка угля на сети РЖД выросла на 0,9%, до 26,8 млн тонн. Однако очевидно, что добиваться роста в этом году будет труднее, чем в 2012-м.

Ещё более неопределённо выглядят обстановка в сегменте перевозок грузов горнодобывающей промышленности. Правда, отмечается, что в ближайшее время мрачные известия из АТР вновь спровоцируют очередное падение цен, а затем, когда «дракон» насытится, котировки вновь устремятся вверх. Правда, отметим, что ведущие железнодорожные корпорации планируют дальнейшее увеличение производства. Поэтому вполне вероятно, что мировой рынок железной руды вступает в длительный период избытка предложения и, как следствие, низких цен. Как бы то ни было, но в январе обём отгрузки железной и марганцевой руды железнодорожным транспортом в России сократился на 3,8%, до 8,5 млн тонн.

ДМИТРИЙ ХАНЦЕВИЧ

Каков урожай – таковы и перевозки

гие потребители и трейдеры использовали этот период для формирования товарных запасов в ожидании активизации рынка. Можно сказать, что ощущаемая часть перевозок для нужд текущего года уже выполнена в прошлом. Если не произойдёт каких-то радикальных изменений, то отрасль столкнётся с серьёзным сокращением поставок даже после начала сезонных работ», – считает начальник департамента логистики ОАО «Национальная нерудная компания» Алексей Лабырин.

Аналогичная тенденция наблюдается и по цементу с

поправкой на то, что в силу свойств груза накапливать обширные товарные запасы на зиму не вполне рационально и динамика закупок здесь более

с внутренними факторами, то с другими грузами, дающими львиную долю погрузки, всё сложнее. К примеру, неоднозначная ситуация складывается с перевозками каменного угля. «Успехи российских угольщи-

Если внимательно посмотреть на показатели начала прошлого года, итоги января 2013-го не выглядят столь пугающе

ПРИГОРОД

Пересели на автобус

ЗАМЕНА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПОЗВОЛИТ СЭКОНОМИТЬ



На новой технике по прежней цене: пассажиры выиграли от договорённостей перевозчика и властей

В Рязанской области начали курсировать рельсовые автобусы РА2. Они заменили пригородные поезда на тепловозной тяге.

Новые машины задействованы на неэлектрифицированных участках Шилово – Касимов и Сасово – Кустарёвка – Свеженская. «Всего для региона ОАО «Центральная ППК» закупило три рельсовых автобуса. Пока задействованы два РА2, третий находится в резерве. По предварительным расчётом, замена подвижного состава позволит перевозчику сэкономить до 11 млн руб.», – отметил министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области Шаукат Ахметов.

Замена поездов проходит в соответствии с соглашением между ЦППК и областью. Регион компенсирует перевозчику убытки, связанные с пригородным сообщением, а ЦППК модернизирует подвижной состав и инфраструктуру. В прошлом году рязанцы компенсировали 142 млн руб., в этом году сумма будет такой же.

«Субъект оплачивает перевозки, поэтому мы делаем условия проезда пассажиров комфортнее и закупаем новый подвижной состав. В ближайших планах – обновить платформы и навесы на нескольких станциях», – пообещали в ЦППК.

Светлана КАЗАНЦЕВА

Уведомление

Извещение о проведении открытого конкурса № 1/03

Уссурийский локомотиворемонтный завод – филиал Открытого акционерного общества «Желдорреммаш» (далее Организатор) проводит открытый конкурс № 1/03 на право заключения договора на оказание услуг по организации транспортно-экспедиционного обслуживания железнодорожным транспортом для Уссурийского локомотиворемонтного завода – филиала ОАО «Желдорреммаш» в 2013–2014 гг.

Начальная (максимальная) цена договора составляет:

- по лоту № 1 – 8 774 572,47 рублей (Восемь миллионов семьсот семьдесят четыре тысячи пятьдесят семьдесят два рубля 47 коп.) с учетом всех возможных расходов, связанных с оказанием услуг, всех видов налогов, кроме НДС;

- по лоту № 2 – 6 763 732,95 рублей (Шесть миллионов семьсот шестьдесят три тысячи семьсот тридцать два рубля 95 коп.) с учетом всех возможных расходов, связанных с оказанием услуг, всех видов налогов, кроме НДС;

- по лоту № 3 – 1 371 026,95 рублей (Один миллион триста семьдесят одна тысяча двадцать шесть рублей 95 коп.) с учетом всех возможных расходов, связанных с оказанием услуг, всех видов налогов, кроме НДС;

- по лоту № 4 – 1 371 026,95 рублей (Один миллион триста семьдесят одна тысяча двадцать шесть рублей 95 коп.) с учетом всех возможных расходов, связанных с оказанием услуг, всех видов налогов, кроме НДС.

Конкурс состоится 06.03.13 в 14 часов 00 минут местного времени по адресу: 692510, Уссурийск, пр-т Блюхера, д. 19, здание ОМТС. Конкурсные заявки претендентов должны быть представлены по адресу: 692510, Уссурийск, пр-т Блюхера, д. 19, здание ОМТС не позднее 20 (двадцати) календарных дней со дня опубликования уведомления об итогах конкурса.

Дополнительную информацию о проведении Конкурса можно получить по тел.: (4234) 26-55-46; факс: (4234) 26-31-60. Контактное лицо: Клюкин Артем Константинович, e-mail: klyukinartem@gmail.com.

ОАО «АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «ТРАНСАЭРО» ГОРЯЧО ПОЗДРАВЛЯЕТ ООО «ТРАНСФИН-М» С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ!



«ТрансФин-М» по праву является одной из ведущих лизинговых компаний России. Высочайший профессионализм, ответственность и полная ориентированность на клиента – вот главные черты работы блестящего коллектива «ТрансФин-М». Авиакомпания «ТрансАэро» высоко ценит добрые партнерские отношения, которые связывают ее с компанией «ТрансФин-М», и будет делать все необходимое для их дальнейшего укрепления и развития.

Авиакомпания «ТрансАэро» желает всем сотрудникам компании-партнера счастья и благополучия и выражает уверенность в том, что впереди «ТрансФин-М» ждут новые яркие победы.



ЗАО «ТРАНСКЛАСССЕРВИС» ПОЗДРАВЛЯЕТ ООО «ТРАНСФИН-М» С ДНЕМ КОМПАНИИ!

ЗАО «ТрансКлассСервис» высоко ценит сложившиеся партнерские отношения с компанией ООО «ТрансФин-М» и искренне желает всем сотрудникам компании-партнера благополучия, новых успехов и достижений.

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ!

От имени сотрудников ОАО «НКВЗ» поздравляем коллектив ООО «ТрансФин-М» с 8-летием компании!

Позвольте выразить вам искреннюю признательность за совместную работу и преданность нашему общему делу. За годы работы вы сделали многое, чтобы с уверенностью смотреть в будущее. Однако основное достижение вашей компании – это сплоченная команда высококвалифицированных профессионалов. Уверены, что и в дальнейшем деловые качества и высокий профессионализм позволят вам с успехом решать любые задачи, стоящие перед компанией, добиться процветания, покорить новые высоты.

Искренне желаем вам доброго здоровья, успехов во всех ваших делах и начинаниях!

Коллектив ОАО «НКВЗ»



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО ЖАСО» ПОЗДРАВЛЯЕТ ООО «ТРАНСФИН-М» С 8-ЛЕТИЕМ КОМПАНИИ!

За все время своей работы компания «ТрансФин-М» зарекомендовала себя как один из ярких лидеров на рынке лизинга в железнодорожной отрасли. Мы высоко ценим наше плодотворное сотрудничество и надежное партнерство.

Желаем бесконечного успеха, стабильности и процветания, воплощения в жизнь всех планов и замыслов.

Пусть успех и удача всегда и во всем сопутствуют ООО «ТрансФин-М».

ОАО «Страховое общество ЖАСО»

Ситуация

Научиться слышать друг друга

Сократить потери можно только взаимодействием всех служб

Денис Гогин,
первый
заместитель
начальника
Красноярской
дирекции тяги



В прошлом году на Красноярской дороге объём перевозок вырос по сравнению с 2011-м на 3,8%, тогда как количество часов сверхурочной работы снизилось на 4,8%. Однако проблема непроизводительных потерь по-прежнему стоит остро.

В частности, локомотивные бригады стали больше ездить в качестве пассажиров. Кроме того, увеличилось количество часов непроизводительного простоя и времени следования резервом.

Часть этих проблем можно решить, приняв меры внутри дирекций. Вот, например, на станции Козулька, где базируется Козульская дистанция пути, создаётся колонна маневрово-хозяйственного движения численностью примерно 14–17 локомотивных бригад. Это позволит сократить часы следования пассажиром в эксплуатационном локомотивном депо Красноярск, обслуживающем Козульскую дистанцию пути сегодня. Для этих целей дорога даже готова рассмотреть возможность строи-



на станцию Черногорские Копи. Там он простоял 12 (!) часов, но ровным счётом ничего не сделал, поскольку, как выяснилось, снегоуборочная машина в это время была отправлена на станцию Аскиз. Однако никто не отменил заказ на локомотив и бригаду.

Сегодня на дороге делается всё, чтобы правильно выстроить взаимодействие между дирекциями – организовано совместное планирование «окон», идут ежедневные разборы случаев непроизводительных потерь и так далее.

Разработаны меры для организации следования грузовых поездов по графику на малодеятельных участках, таких как Решоты – Карабула, Ачинск – Лесосибирск.

Кроме того, совместно с другими дирекциями работаем над сокращением вдвое количества локомотивных бригад, задействованных в ведении контейнерных поездов по участку Маринск – Тайшет (это Транссиб, главный ход дороги). Раньше здесь менялись четыре бригады на плечах Маринск – Богослов, Богослов – Красноярск, Красноярск – Иланск, Иланск – Тайшет. При условии, что данные поезда не приставают на промежуточных станциях, а имеют преимущество, это же расстояние можно преодолевать двумя локомотивными бригадами: одна ведёт поезд на участке Маринск – Красноярск, вторая – от Красноярска до Тайшета. Уже проведены экспериментальные поездки.

? ВОПРОС ДНЯ ?

Какие трудности возникают на вашей дороге с тяжеловесным движением?

Алексей Бардов, начальник сектора организации работы локомотивов и локомотивных бригад Восточно-Сибирской дирекции управления движением:

– Развитию тяжеловесного движения мешают участки, где преобладает сложный рельеф местности, например горно-перевалочный от станции Большой Луг до Слюдянки. Но и туда мы отправляем поезда весом 6,3 тыс. тонн. Но только со станции Суховская, что под Иркутском. Был бы обход этой «горы», а проект строительства обходного пути существует, стало бы проще. А сейчас здесь применяются дополнительные толчки.

Есть проблемы и по участку Камышет – Ук, где затяжной подъём и немало кривых малого радиуса. Хотя и здесь мы уже водим соединённые поезда до 12 тыс. тонн.

Кроме того, есть ограничения по северному ходу магистрали на участке Тайшет – Таксимо. Туда мы возим максимум 5,8 тыс. тонн, а хотелось бы 6 тыс. Причина в недостаточной мощности внешнего электроснабжения. Это одна из старых проблем БАМа. Надеемся на то, что с появлением более современных электровозов остроту этой проблемы удастся снизить.

Татьяна Григорьева, начальник технического отдела службы пути Октябрьской дирекции инфраструктуры:

– Для участков, рассчитанных под тяжеловесное движение, существует стандарт относительно конструкций и требований к пути. Раньше его не было, и тогда могли возникнуть проблемы, поскольку не были определены нормативные требования к путевому хозяйству. В этом случае по участку можно было осуществлять не организованное движение, а разовый пропуск. После прохода поезда участок обследовался, путевцы смотрели, какие неисправности появились. Эти неисправности оперативно устраивались, поскольку следом мог идти обычный поезд. Там, где сегодня ходят тяжеловесные составы, у нас путь соответствует нормам по установленным стандартам.

Николай Ерышов, поездной диспетчер Юго-Восточной дирекции управления движением:

– На нашей дороге не очень распространено тяжеловесное движение. Семитысячники ходят на границе с Украиной – на станции Валуйки. Пробовали проводить «шеститысячники» и на Кавказ. Однако последнее сложно технологически – такому вождению нужно обучать бригады.

От навыков энергодиспетчеров тоже многое зависит. Например, в сторону Северо-Кавказской магистрали у нас есть перегон Лиски – Пухово с затяжным подъёмом. Там для тяжеловесов надо держать стабильное напряжение. Если локомотив будет потреблять много энергии и её окажется недостаточно, то есть риск пережечь контактный провод.

К тому же на дороге большой поток поездов. Тяжеловес пойдёт со скоростью 80 км/ч, а пассажирский поезд, идущий за ним со скоростью 120 км/ч, быстро его догонит. Тут возникает проблема малой длины приёмо-отправочных путей на станциях. Тяжеловесный, а значит, длинный поезд просто некуда будет поставить, чтобы пассажирский смог его обогнать.

Виктор Пугачёв, начальник тягово-энергетической лаборатории Северной дирекции тяги:

– С тяжеловесами на участках, электрифицированных постоянным током, в вопросах тяги существенных проблем нет. Вождение осуществляется трёхсекционными локомотивами ВЛ11 и ВЛ11М.

Если брать переменный ток, то на самом грузона-пряжённом направлении Сечва – Кошта водим соединённые поезда массой до 12 тыс. тонн и восьмитысячники трёхсекционными электровозами ВЛ80С. Парк этих локомотивов пополнился в 2012 году, и сейчас их 20. В 2013 году планируем получить систему управления тормозами СУТП, что позволит начать вождение девятитысячников.

На Северо-Западном направлении тяжеловесы следуют от Лосты только до станции Обозерская. А вот на участке от Обозерской до Маленги и далее на Октябрьской дороге максимальная масса поезда ограничена 5,2 тыс. тонн из-за состояния пути, проходящего по болотам. Поэтому соединённые поезда приходится расцеплять, а восьмитысячникам производить отцепки. Земляное полотно укрепляют, и только с помощью этого можно будет повысить весовые нормы.

Есть проблемы рационального распределения тяговых ресурсов между дорогами, работающими объединённым локомотивным парком. Для их решения и координации обеспечения поездов локомотивами и бригадами на главных направлениях Северной, Октябрьской и Горьковской магистралей в Ярославле создан Центр управления тяговыми ресурсами.

Сергей Шукстров, начальник Хилокской дистанции пути:

– В связи с пропуском тяжеловесных поездов путь деформируется.

Одним из решений проблемы может быть повсеместный переход на железобетонные шпалы вместо деревянных.

Дмитрий Терёхин, главный инженер службы электрификации и электроснабжения Южно-Уральской дирекции инфраструктуры:

– Для развития тяжеловесного движения в энергетике требуется модернизация ряда тяговых подстанций, преимущественно расположенных на участке Уральского хребта – от Миасса до Кропачёва.

С другой стороны, надеемся, что наконец-то локомотивчики придут с новыми электровозами, которые позволят по имеющимся устройствам энергохозяйства пропускать поезда повышенного веса.

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

Сотрудничество

Гражданская ответственность

В ОРГАНИЗАЦИИ ЭФФЕКТИВНОЙ ОХРАНЫ ПОРЯДКА НА ТРАНСПОРТЕ ПОЛИЦИИ МОЖЕТ ПОМОЧЬ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

Василий Ярцев,
заместитель
начальника
Главного
управления
на транспорте МВД,
генерал-майор
полиции



СХЕМА СОТРУДНИЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ И ОБЩЕСТВЕННЫХ СТРУКТУР УЖЕ ПОКАЗАЛА СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, НО НЕКОТОРЫЕ ЕЁ НАПРАВЛЕНИЯ НУЖДАЮТСЯ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ.

Общественные организации, задействованные в охране порядка на транспорте, в настоящее время можно разделить на три составляющие: частные охранные структуры, добровольная народная дружины и казачьи патрули.

Сотрудники частных охранных организаций (ЧОО) на объектах транспорта уже помогают в исполнении обязанностей линейным органам внутренних дел. Так, охранники сейчас следят за сохранностью имущества, сопровождают поезда пригородного и дальнего сообщения, работают в составе входных групп вокзальных комплексов. Причём делают они это успешно – есть случаи задержания людей с наркотиками, оружием и выявления преступлений. Кроме того, сотрудники ЧОО обеспечивают безопасность разъездных билетных кассиров – ранее на этом участке работы были задействованы сотрудники



В РАБОТЕ ТРАНСПОРТНЫМ ПОЛИЦЕЙСКИМ ПОМОГАЮТ ЧАСТНЫЕ ОХРАННИКИ И ДРУЖИННИКИ

органов внутренних дел. Отмечу, что о работе большинства ЧОО из управлений на транспорте по федеральным округам поступают положительные отзывы. Однако есть и проблемы, их приходится решать совместно с собственниками транспортной инфраструктуры, которые и заключают договоры на оказание охранных услуг. При перезаключении контрактов дочерние структуры ОАО «РЖД» учитывают рекомендации транспортной полиции: если у нас есть серьёзные нарекания к работе ЧОО, железнодорожники больше с ними не работают. Сейчас разработан приказ о типовых соглашениях частных охранных структур с органами внутренних дел на транспорте. Он уже подписан министром

внутренних дел. В документах чётко прописаны права и полномочия работников частных охранных организаций и сотрудников транспортной полиции. До этого подобные соглашения заключались, но больше носили декларативный характер.

В настоящее время на объектах транспорта существует помощь сотрудникам полиции оказывают члены добровольной народной дружины. Лучше всего это движение развито в Южном, Северо-Кавказском, Северо-Западном и Приволжском федеральных округах. К примеру, на Северном Кавказе действуют 169 подразделений добровольных народных дружин, они есть практически на всех крупных станциях региона. Дружинники задействованы в

охране вокзальных комплексов, платформ, в совместном с транспортной полицией сопровождении поездов, они входят в состав посадочных групп. В основном «транспортные» дружины состоят из сотрудников предприятий железнодорожного транспорта: локомотивных бригад, вокзальных комплексов, депо. Во внеочередное время они помогают полиции поддерживать общественный порядок. Почти на всех вокзалах столицы дежурят дружинники МИИТа: студенты, сотрудники, преподаватели. Мы благодарны за их неравнодушные и помощь в наведении порядка на транспорте.

В Южном федеральном округе с транспортной полицией активно взаимодействуют казаки формирования. С октября 2012 года в соответствии с приказом атамана Кубанского казачьего войска на 6 объектах транспорта наряду с полицейскими службу несут казаки: на железнодорожных и аэровокзалах Краснодара, Адлера, Сочи. Планируется также привлекать казаков к охране вновь вводимых объектов транспорта Южного федерального округа, в частности расположенных вблизи олимпийских объектов.

Положительный опыт взаимодействия с общественными формированиями распространяется и в других управлениях на транспорте. На сегодняшний день на железнодорожном транспорте работают 370 частных охранных структур, 264 подразделения народной дружины и 7 казачьих отрядов. В сумме их штатная численность составляет порядка 20 тыс. человек. С учётом реорганизации и сокращения штата транспортной полиции это серьёзная помощь в охране общественного порядка.

Дружинники задействованы в охране вокзальных комплексов, платформ, в совместном с транспортной полицией сопровождении поездов, они входят в состав посадочных групп. В основном «транспортные» дружины состоят из сотрудников предприятий железнодорожного транспорта: локомотивных бригад, вокзальных комплексов, депо. Во внеочередное время они помогают полиции поддерживать общественный порядок. Почти на всех вокзалах столицы дежурят дружинники МИИТа: студенты, сотрудники, преподаватели. Мы благодарны за их неравнодушные и помощь в наведении порядка на транспорте.

На наш взгляд, такое решение позволяет ликвидировать вторичное окисление стали, что снижает уровень брака отливок по недоливам или недоформлению их поверхности. Кроме того, повышается прочностные свойства стали и её хладостойкость.

По нашим сведениям, в некоторых зарубежных странах уже применяют подобные методы повышения качества деталей подвижного состава. Например, при изготовлении вагонного литья там снижают содержание марганца в стали меньше 1%.

Уверены, что целесообразно также проанализировать и другие технические решения по повышению качества отливок «рама боковая». Комплексные научные исследования проблемы с привлечением учёных-металлургов позволят повысить безопасность движения поездов на отечественных машинах.

Юрий Воронин, профессор Волгоградского государственного технического университета, д.т.н.

Юрий Гребней, доцент Волгоградского государственного технического университета, к.т.н.

Безопасность

Формула прочности

ОтКлик на статью «Точный диагноз», опубликованную в «Гудке» 28 января нынешнего года

Рассматриваемая в публикации тема затрагивает очень важную проблему использования на грузовых вагонах, эксплуатируемых на отечественных железных дорогах, металлических отливок недостаточно высокого качества.

Это в первую очередь относится к отливке «рама боковая», которая в случае её излома приводит к крушению поездов. Чтобы избежать таких тяжёлых последствий, необходимо одновременно с повышением уровня контроля этих изделий рассмотреть вопрос о улучшении качества их изготовления.

Нужно добиться того, чтобы даже в случае перегруза вагонов, снижения температуры окружающей среды ниже минус 60 градусов или перехода вагонами стоящих башмаков они не могли бы подвергаться разрушению.

Специалисты Волгоградского государственного технического университета на протяжении ряда лет занимаются исследованием проблем повышения качества отливок «рама боковая» на предприятиях «Уралвагонзавод», «Азовэлектросталь» и «Алтайвагон».

В частности, мы рассмотрели вопросы



УЧЕНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ ИЗМЕНИТЬ СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ЭЛЕМЕНТОВ В СТАЛИ ДЛЯ ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ

дефектов отливок, в том числе и трещин в радиусе R 55, которые по нашим исследованиям являются газовыми раковинами. О возникновении таких трещин мы подробно рассказывали в журнале «Литейное производство» в прошлом году. Учитывая накопленный опыт работы специалистов нашего университета на Волгоградском

тракторном заводе, где использовались легированные марганцем стали, считаем целесо

ФЕЛЬЕТОН

Особый человек



ЧИТАТЕЛИ «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на транспорте.

Его служба была опасна и труда. И на первый взгляд как будто не видна. Если честно, и на второй взгляд она тоже была как-то не очень заметна... Но это ничего не меняло...

Каждое утро он уходил на эту службу, прощаясь с родными так, будто видел их последний раз. И каждый раз клялся оставить эту работу. Но не мог. Она тянула его к себе. Своей опасностью, своей необычностью. Нигде в мире больше не было такой работы. Нет, простых-то охранников везде полно. Но таких, как он, ни в Америке, ни в Европе, даже в Африке таких охранников не было.

Только у нас, в России, и то не везде. Но у них в Питере, на Ладожском вокзале такая работа была. Как будто специально для него. Потому что он был не просто охранником, такие охранники, как он, может, рождаются один на миллион. Он был штучный охранник, можно сказать: умел, любил и не боялся вступать в схватку с женщинами. Нет, такие, как он, – особые люди из особого, тупоплавкого металла.

И это только кажется, что воевать с женщинами легко. Может, с какими-нибудь легкомысленными француженками или тощими англичанками, но не с нашими бабами. С ними надо было всё время быть начеку, и он всё время помнил словесный портрет русской женщины, данный давным-давно каким-то Некрасовым, наверное, тоже охранником: «Коня на скаку остановит, в горящую избу войдёт...» То есть парень предупреждал: очень опасна, будьте начеку.

Конечно, несмотря на опасность, были тыщи желающих на его место, особенно из разведённых мужиков или из тех, кого жёны учили скалкой не пить и не гулять... но он был одним из лучших.

Тренировался, отрабатывал удары на манекенах, одетых в юбки. Как будто чувствовал: придёт день, когда всё это понадобится, когда встанет вопрос – тётки его или он тёток? Вопрос жизни и смерти.

БЛАГОДАРНОСТЬ

На все руки мастера

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ «Гудок»! С вашей помощью хочу выразить слова искренней благодарности работникам Сонковской дистанции пути Октябрьской дороги за их активное участие в общественной жизни всего нашего района.

Так уже традиционно сложилось, что они не только помогают в проведении организуемых нами мероприятий, но и являются самыми непосредственными их участниками.

Особая признательность заместителю председателя Сонковской узловой рабочей группы Мерабу Гивиевичу Джанелидзе за его активную жизненную позицию, грамотное руководство своим коллективом, за то, что любая просьба в его адрес не остаётся без внимания. Мераб Гивиевич сам лично участвует и в спортивных состязаниях, играх, давая пример подрастающему поколению.

Не раз помогала нам в решении многих организационных вопросов и заместитель начальника Сонковской дистанции пути на работе с персоналом Нина Ивановна Корнилова, которая пользуется заслуженным уважением в своём коллективе. А когда мы проводили фестиваль команд КВН Сонковского района, она буквально стала

И этот день пришёл. В марте 2012 года, как явствует из пресс-релиза Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета России, «между отделением одного из банков и руководством Ладожского вокзала возник хозяйствственный спор, связанный с арендой банком помещения вокзала».

Что они не поделили, не-трудно предположить: банк, наверное, как всякий арендатор, считал, что платит слишком много, вокзал, как всякий, кто считает деньги, решил, что у банка такие деньги, что могли бы и больше платить.

Так это было или не так, точно или не точно – можно только гадать. Но что точно – упёрлись и те, и другие. И, что не менее точно, вокзал решил разрешить этот спор оригинальным способом: «... руководство вокзала поручило сотрудникам ООО «Охранное предприятие «Магистраль» исключить доступ граждан в помещение отделения банка...»

И вот он, звёздный час нашего героя. Он почувствовал, что, наверное, родился ради этой минуты. Да, будет трудно, может и не дождёт до рассвета: ведь их всего двое с напарником. Двое – против шести человек! Против шести сотрудниц банка! Слава Богу, одну можно не считать за человека: она была беременна.

И двое ребят, проявив просто чудеса воинской смекалки – заблокировав входную дверь при помощи стола, – в течение двух часов удерживали в помещении женщин.

С каждым годом популярность забега росла. Для него стали перекрывать движение по улице Карбышева, где стоит школа. И вот спустя 20 лет в Рыбковском пробеге уже участвуют сотни профессионалов и тысячи любителей из разных городов России и из Казахстана.

Сначала вес соревнованиям придавало участие именитых спортсменов. Например, лучший марафонец СССР Леонид Мосеев, призёры Олимпийских игр Елены Колпаковой и Олега Кулькова. Сейчас, наоборот, Рыбковский забег повышает рейтинг атлетов.

Дистанции у всех участников свои. Спортсмены бегут «десятку». Любители преодолевают путь покороче, все остальные, в том числе школьники и воспитанники детских садов, стартуют на 1418 м (эта дистанция символична – столько дней продолжалась Великая Отечественная война).

Рыбковский пробег включён в Всероссийский календарь соревнований по лёгкой атлетике. Его трасса сертифицирована, имеет официальный статус и соответствует международным стандартам, что позволяет присваивать участникам спортивные разряды.

Сергей Сыренков не только организатор и тренер школьной команды, он и сам выходит на беговую до-

ИСТОРИЯ

Наши даты

185 лет назад

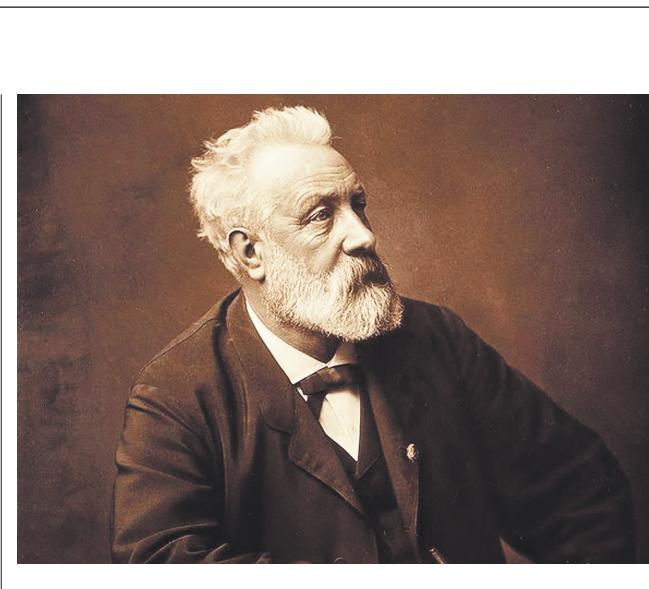
8 февраля 1828 года родился Жюль Верн (1828–1905), французский писатель-фантаст, автор более ста сочинений, содержащих научные предвидения, многие из которых сбылись. Он первым описал путешествие по Транссибу, в то время ещё не построенному. В романе «Пятьсот миллионов Бегумы» исследовал два пути научно-технического прогресса – мирный и военный. Жюль Верн прочно утвердил в литературе жанр научной фантастики.

175 лет назад

11 февраля 1838 года было объявлено расписание ежедневного отправления поездов по железной дороге Петербург – Царское Село на конной тяге в будние дни, а по воскресеньям и праздникам – на паровой машине. Первый поезд отправлялся из Петербурга в 10 утра, второй в 7 вечера. Полностью на паровую тягу поезда переведены с 4 апреля 1838 года.

Год назад

15 февраля 2012 года состоялась сбойка последнего тоннеля комплекса № 3 в Сочи на совмещённой автомобильно-железнодорожной трассе Адлер – Красная Поляна. Всего построено шесть тоннельных комплексов общей протяжённостью 30 км. Эта линия должна обеспечить перевозку 86 тыс. человек в



Французский писатель-фантаст Жюль Верн

сутки, или 60% всех авиапассажиров, прибывающих в столицу зимних Олимпийских игр. Перевозку их будут осуществлять «Ласточки».

95 лет назад

18 февраля 1918 года в Москве открылся красивейший Брянский (в 1934 году переименован в Киевский) железнодорожный вокзал. В те годы это был самый крупный вокзал в Европе. Особо выделяла его 51-метровая часовая башня. Он был способен пропускать до 10 тыс. пассажиров ежесуточно. Сегодня Киевский вокзал связывает столицу России с городами Украины, Молдавии, Белоруссии, а также Болгарии, Венгрии, Румынии и Югославии. Отсюда ежедневно

отправляются поезда на запад и юго-запад России. В сутки вокзал обслуживает от 15 до 20 тыс. пассажиров поездов дальнего следования и от 20 до 40 тыс. – пригородных.

115 лет назад

19 февраля 1898 года родился Фридрих Кули оглы Агаев (1898–1958), один из лучших паровозных машинистов Закавказья, предотвративший более 30 аварий. В годы войны водил воинские поезда под бомбёжками. После войны отличился на строительстве метро в Баку, где одна из улиц была впоследствии названа его именем. Герой Социалистического Труда. Календарь листал Сергей Богатко

Судьба

Республика Школа

ДИРЕКТОР ВСЕХ ЗАРАЗИЛ ЗДОРОВЫМ ОБРАЗОМ ЖИЗНИ



Фото: Михаил Шелков

Директор школы-интерната № 17 ОАО «РЖД» Сергей Сыренков – один из немногих (а может, и единственный) руководителей, кто преподает физкультуру. За те 22 года, что он возглавляет школу, у ребят выработалось твёрдое убеждение: спорт – это круто.

В микрорайоне Рыбково уральского города Кургана никто давно не удивляется полуночному оживлению у железнодорожной школы-интерната. Люди знают: каждую зиму воспитанники бегут «новогоднюю милю». Вспыхивают в небе фейерверки, гремит музыка. Длина «мили» зависит от того, какой год наступает. На этот раз в ней было 2013 м.

«С первого класса мы ориентируем ребят на железнодорожную дорогу, на нужные ей специальности. Но прежде всего дети должны быть здоровыми. И в этом им поможет спорт», – считает Сергей Сыренков.

Курганская школа – единственная на сети, где разработан и преподается курс валеологии. Это наука о сохранении здоровья и здоровом образе жизни.

Учителя на уроках проводят физкультурные паузы. Площадка рядом с интернатом, где заливают единственную в Кургане хоккейную коробку, – центр зимних игр для всего города.

«А в наш спортивный зал буквально стоит очередь из желающих позаниматься», – рассказывает замдиректора школы по учебной работе Татьяна Киселёва. В зале восемь тренажёров, половина из которых по заказу Сергея Сыренкова изготавливалась на железнодорожных предприятиях.

В прошлом году интернат стал одним из призёров конкурса РЖД «Школа года». Споров о том, куда направить полученную премию в 500 тыс. руб., не было. Конечно, на капитальный ремонт и расширение спортивно-оздоровительного комплекса.

Под эгидой железнодорожного интерната проводится самое массовое в Уральском федеральном округе легкотяжёлый атлетический соревнование – Рыбковский пробег имени генерала Карбышева.

Весной 1993 года река Тобол вышла из берегов и затопила маршрут городской эстафеты. Директор Сыренков тут же предложил провести новый, от школы, и с ним согласились. Тогда на 10-километровую дистанцию вышли 92 человека. Бежали они по обычной пешеходной дорожке.

В минувшем году он возглавил областную федерацию лёгкой атлетики. На городском уровне труд директора железнодорожной школы отмечен премией «Признание» в области физической культуры. «Душа у меня спортивная, – смеётся Сергей Сыренков. – И специальность тоже – учитель физкультуры. Хотя когда-то мечтал об истфаке пединститута. Но жалю: ещё не известно, какими бы я стал историком, а вот тренер-педагог из меня получился, говорят, не плохо».

В школе-интернате живут и учатся 320 детей со всех станций Курганского региона Южно-Уральской дороги.

Хозяйство это беспокойное и ответственное. Преподаватели

Любовь к жизни начинается с любви к спорту

рожку. И в ветеранской возрастной группе лидерство держит прочно.

В минувшем году он возглавил областную федерацию лёгкой атлетики. На городском уровне труд директора железнодорожной школы отмечен премией «Признание» в области физической культуры. «Душа у меня спортивная, – смеётся Сергей Сыренков. – И специальность тоже – учитель физкультуры. Хотя когда-то мечтал об истфаке пединститута. Но жалю: ещё не известно, какими бы я стал историком, а вот тренер-педагог из меня получился, говорят, не плохо».

В школе-интернате живут и учатся 320 детей со всех станций Курганского региона Южно-Уральской дороги.

Хозяйство это беспокойное и ответственное. Преподаватели

Свою школу воспитанники называют не иначе как Республика. И это не просто игра. Ребята вне зависимости от возраста учатся самоуправлению: выбирают собственного президента и правительство. Министры следят за учёбой, чистотой и порядком. Пресс-центр выпускает альманах – полноценное печатное издание «Эхо школьного года», – который вручается каждому учащемуся.

Кроме того, под руководством директора ребята участвуют в слётах детского военно-патриотического общественного движения «Юные карбышевцы». Два года назад курганская школа-интернат принимала у себя юных патриотов со всех уголков России, Белоруссии и Казахстана. Тогда же учебному заведению было официально присвоено имя Дмитрия Карбышева.

Три года назад Сергея Сыренкова избрали депутатом областной Думы. «Конечно, новые дороги я не построю

В школе-интернате живут и учатся 320 детей со всех станций Курганского региона Южно-Уральской дороги

ватели стремятся, чтобы выпускники продолжили образование в транспортных учебных заведениях – для этого есть специализированные курсы по физике и математике. И примерно треть ребят действительно выбирают железнодорожные профессии.

Все, кто знаком с Сыренковым, в один голос говорят, что он человек беспокойный. Постоянно что-то придумывает: проводит эстафеты, соревнования, экологические десанты. И всё это проходит весело, интересно и с пользой.

Педагогический коллектив школы участвует в самых разных конкурсах. Учителя физики Ольге Куниной это помогло получить грант РЖД. Для исследовательской деятельности с помощью цифровых технологий у школы теперь есть настоящая лаборатория.

и в идеальный порядок все подъезды домов не приведу. Но жизнь горожан, мне кажется, улучшаю, – говорит директор-депутат. И это не пустые слова: он состоит в комитете по социальной политике и уже принял участие в разработке более чем 100 региональных законов, причём все они были приняты.

Надо сказать, со спортом у 56-летнего Сергея Сыренкова связана не только профессиональная, но и личная жизнь. Жена Светлана тоже преподает в интернате физкультуру. Да и три взрослые дочери не равнодушны к лёгкой атлетике. И неудивительно: с такими родителями иначе и быть не может.

Евгения Мусихина, соб. корр. «Гудка»
Челябинск

ВАШЕ ПРАВО

Больше работы – выше вознаграждение

За дополнительные обязанности заплатят разнице в окладах

– Я работаю заместителем начальника станции. На период отпуска моего руководителя на меня возлагаются выполнение его обязанностей, но ни доплаты, ни разницы в окладах не выплачиваются. Мотивируют это тем, что у меня в должностной инструкции указано, что в период отсутствия начальника я выполняю его обязанности. Прав ли работодатель?

Михаил Громов

– Представитель работодателя не прав. Статья 60 ТК РФ запрещает требовать

Инициатива

Каждая бумажка

Работников ЗАГСов обяжут оповещать все инстанции о рождении детей



Фото: Алексей Иванов

Оформлять полный пакет документов россиянам начнут еще во младенчестве. Министр собирается обязать ЗАГСы передавать информацию о новорожденных в налоговые органы, миграционную службу и даже в Пенсионный фонд.

Сейчас ЗАГСы сообщают в эти инстанции только информацию о регистрации смерти, а об оформлении остальных документов приходится заботиться самим гражданам. В министерстве решили, что государство должно пойти россиянам на встречу и облегчить процесс получения бумаг. С принятием законопроекта все сведения о ребенке сразу после рождения будут передаваться в различные инстанции, начиная от Пенсионного фонда России и заканчивая Фондом обязательного медицинского страхования. После обработки полученных данных там без дополнительного запроса со стороны родителей юных россиян предствают все необходимые документы.

В Минюсте надеются, что к моменту принятия законопроекта, а это должно произойти в ближайшие полгода, будет опробована и запущена система электронной документации «Электронный ЗАГС». Это позволит создать единую базу данных населения всех регионов страны, и гражданам больше не придется тратить время на походы за нужными бумагами. «Все современные цивилизованные страны уже имеют такие реестры, и у нас наконец тоже собираются последовать этому примеру», – отмечает заместитель директора Независимого института социальной политики Оксана Синявская. По ее словам, создание такой базы данных значительно упростит процесс назначения различных выплат и уменьшит количество ошибок. «Имея унифицированный реестр населения в электронном виде, государство сможет тщательнее контролировать, кто и в каком объеме получает какую-либо поддержку», – предполагает Оксана Синявская.

Мария Хлопотина

После рождения ребёнка у молодых родителей хватает забот и без хождения по инстанциям

Не смущает экспертов и оформление «взрослых» документов (вплоть до пенсионной карточки страхового номера индивидуального лицевого счёта – СНИЛС) в самом нежном возрасте. Директор Института социальной политики и социально-экономических программ Высшей школы экономики Сергей Смирнов уверен, что любая инициатива государства, направленная на облегчение жизни семьи, заслуживает одобрения и поддержки. «С рождением ребёнка у родителей появляется много новых хлопот и обязанностей, а они вынуждены тратить время на получение нужных документов и общаться с чиновниками. Может быть, с введением новых правил, когда информация сразу будет направляться по всем инстанциям, семьям легче будет получить, к примеру, положенные им после рождения ребёнка налоговые вычеты», – говорит эксперт.

Единственный вопрос, который, по мнению Сергея Смирнова, пока остаётся нерешённым: кто будет финансировать открытие новых рабочих мест в ЗАГСах? «На плечи работников ЗАГСа лягут дополнительные обязанности, и чтобы справляться с ними и оперативно передавать нужную информацию, как того требует законопроект, неизбежно возникнет необходимость в новых сотрудниках, которые и будут обеспечивать этот процесс», – поясняет эксперт. – ЗАГСы находятся в ведении регионов, и пока не ясно, смогут ли они изыскать нужные средства. Тем не менее решать этот вопрос нужно уже сейчас».

Между тем в управлении ЗАГСов города Москвы уверены, что справляться с новыми обязанностями без особых затруднений и передача дополнительной информации в соответствующие органы будет происходить без задержек. Впрочем, с уверенностью говорить о пользе нововведений можно будет только после проверки на практике.

Мария Хлопотина

«Сегодня более 1 млн россиян – люди в возрасте 55–65 лет. Они обладают богатым жизненным и профессиональным опытом, активной гражданской позицией. А еще готовы оказывать поддержку тем, кто старше их. Это наш актив, который надо подготовить к работе с нуждающимися в их услугах, – говорит член комитета по развитию образования ОП РФ, ректор Курского института менеджмента, экономики и бизнеса Галина Окорокова. – В то же время около 14 млн россиян сегодня в возрасте старше 70 лет. Зачастую они испытывают проблемы в самообслуживании, имеют ограниченный круг общения, немобильны. Это наши потенциальные благополучатели. Надеюсь, в ближайшем будущем геронтологи станут более востребованными и значимым видом социальной помощи. Мы будем развивать такое движение по всей стране».

Готовность присоединиться к проекту уже выразили некоммерческие организа-

толог Эдуард Карюхин. «Занятие добровольческим движением «пожилые-пожилым» и платных услугах, оказываемых геронтологами. В последнем случае волонтеры должны пройти предварительное обучение, и, конечно, плата за их услуги будет небольшой, – отмечает Татьяна Акимова.

Эту точку зрения разделяет глава благотворительного фонда «Самарская губерния» Татьяна Акимова.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

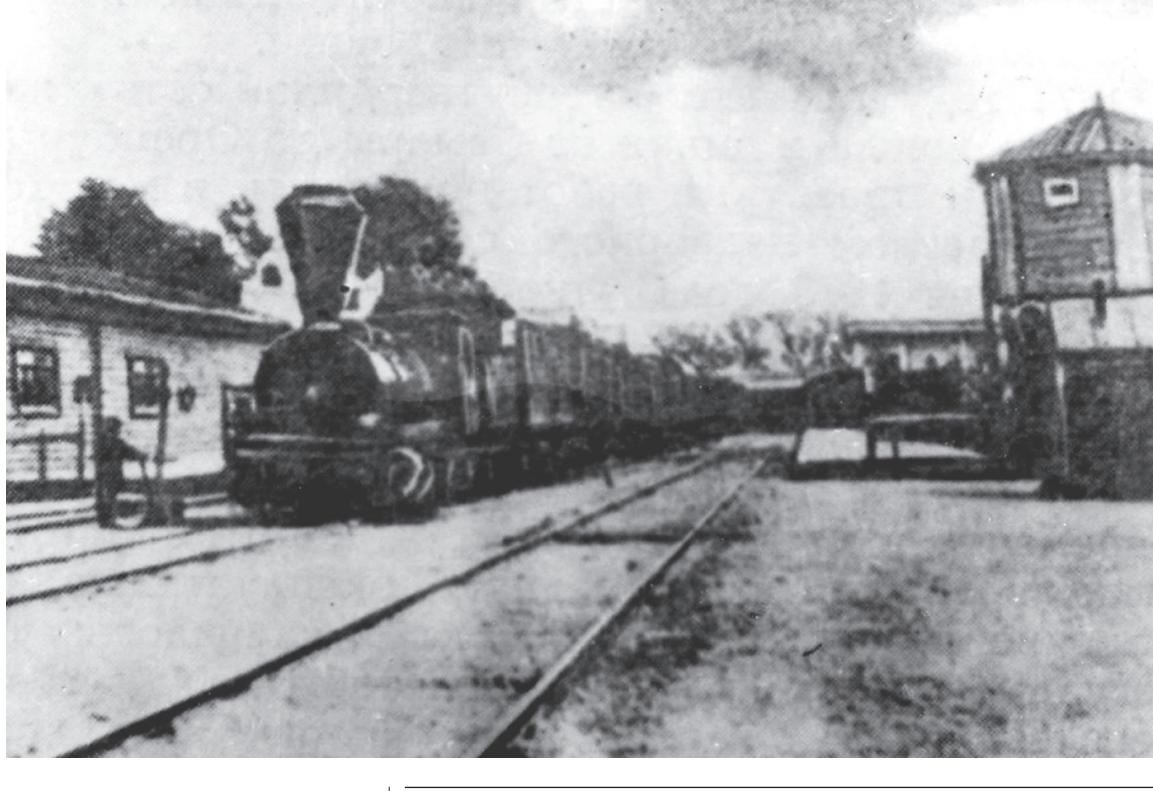
«Если говорить о системе, которая позволяет повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одионоким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут задушевые разговоры. «Геронтологи способны взять на себя функции социальных служб, на существование которых тратятся колоссальные деньги, и их никогда не хватает», – уверен Эдуард Карюхин.

История

Всё старше

ДОРОГА «ПОВЗРОСЛЕЛА» НА СЕМЬ ЛЕТ



В САМАРЕ УСТАНОВИЛИ НОВУЮ ДАТУ РОЖДЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОЙ МАГИСТРАЛИ. БЛАГОДАРЯ ЭТУМУ ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ ГОДА В ГОРОДЕ НА ВОЛГЕ ОТМЕТИТ ЕЁ 150-ЛЕТИЕ.

По словам директора музея истории КБЖД Юрия Менчика, на дороге в разные периоды её истории было несколько вариантов определения даты рождения. Изначально за точку отсчёта взяли 8 сентября 1888 года, когда была введена в эксплуатацию Самаро-Уфимская дорога.

Затем днём рождения стали считать 1 января 1877 года – день, когда открыли движение на участке от Батраков (ныне Октябрьск) до Кинеля. Этот участок принадлежал тогда Оренбургской дороге.

Позднее появилась ещё одна дата, сохранившая своё официальное признание и по сей день – 12 октября 1874 года (начало эксплуатации Моршанско-Сызранской дороги).

«Однако станции, расположенные западнее Моршанска, – это тоже Куйбышевская дорога в рамках существующих границ. Мы обратились к историческим документам и обнаружили, что эти станции входили в состав Ряжско-Моршанской дороги, которая была построена на семь лет раньше, чем рельсовый путь от Моршанска до Сызрани», – поясняет Юрий Менчик.

Из документов известно, что на строительстве были заняты свыше 1,5 тыс. человек, 700 подвод с извозчиками. Всего построено семь станций, установлены водокачки для водоснабжения паровозов и чернописный телеграф с аппаратами Морзе.

Кроме того, 23 ноября 1867 года комиссия приняла в эксплуатацию паровозное депо Моршанска. Депо имело восемь стойл, поворотный круг, мастерские по ремонту паровозов и вагонов.

Первые 12 паровозов были заказаны на заводе Зигля в Вене и, по свидетельству современников, сразу по прибытии в Моршанск нуждались в ремонте. После починки они прослужили до 1890 года. Они топились дровами и волнили поезда из 10 вагонов весом до 120 тонн.

Пассажирские и грузовые вагоны делали в том числе на механическом и литейном заводе инженеров братьев Струве (ныне Коломенский завод).

Николай I утвердил концессию на выгодных для акционеров условиях:

ПЕРВЫЙ ПОЕЗД, ПРИБЫВШИЙ В МОРШАНСК, БЫЛ ПОСТРОЕН НА ЗАВОДЕ ЗИГЛЯ

их гарантированный доход должен был составлять 5% в течение 85 лет со дня открытия дороги, то есть до 1952 года.

К строительству приступили в том же году. Оно проходило под контролем Министерства путей сообщения, хотя и строилась на средства предпринимателей.

«Учредителями акционерного общества по строительству дороги были тамбовский губернский предводитель дворянства Сергей Башмаков, его брат – камергер Александр Башмаков, а также фельд-адъютант, граф Илларион Воронцов-Дашков и шталмейстер высочайшего двора, тамбовский меценат и благотворитель Эммануил Нарышкин», – перечисляет Юрий Менчик.

Из документов известно, что на строительстве были заняты свыше 1,5 тыс. человек, 700 подвод с извозчиками. Всего построено семь станций, установлены водокачки для водоснабжения паровозов и чернописный телеграф с аппаратами Морзе.

Ряжско-Моршанская – первоначально структурно самостоятельная дорога. Разумеется, в ходе развития сети она объединялась с другими дорогами, входила в состав различных участков, но и ранее, и теперь фактически и территориально находится в пределах Куйбышевской магистрали. Ныне Ряжск – стык Куйбышевской и Московской дорог.

«История её создания начинается в 1866 году, когда группа тамбовских помещиков обратилась с ходатайством к правительству Российской империи о предоставлении концессии на строительство железной дороги от Ряжска до Моршанска», – говорит директор музея.

Николай I утвердил концессию на выгодных для акционеров условиях:

На дороге в разные периоды её истории было несколько вариантов определения даты рождения

ций, установлены водокачки для водоснабжения паровозов и чернописный телеграф с аппаратами Морзе.

Ряжско-Моршанская как самостоятельное акционерное общество просуществовала 23 года. Затем произошло её слияние с Моршанско-Сызранской и Ряжско-Вяземской.

«Конечно, новая дата ничего не меняет в структурном или территориальном отношении. Но историческая справедливость должна восторжествовать в любом случае.

Кроме того, исследование документов по строительству и развитию станций на Ряжско-Моршанской дороге позволило узнать много интересного о людях того времени, оставивших потомкам железные дороги, мосты, строивших и облагораживающих Россию в целом», – говорит Юрий Менчик.

Парчовая безрукавка вельможи. 11. Детектор кислотно-щелочного баланса у химиков. 12. Свёрнутое в трубочку послание из глубины веков. 13. Пометки, позволяющие карточному шулеру «видеть карты насквозь». 14. Фирменное угощение узбека. 15. Попадание вредных веществ в атмосферу. 16. Единица

проводимости в физике. 17. Место соединения обоев. 18. Приобретение товара. 19. Рептилия юрского периода. 20. Веселье, достигшее максимума. 21. Ковбойская забава, где берут быка за рога. 22. Популярный в прошлом способ завоевания крепости. 23. Сорт яблок, название которого собака поймёт по-своему. 24. Апрельский «афоризм» Ленина. 25. По мнению Б. Шоу, это «никфордов шнур, на одном конце которого огонь, а на другом – дурак». 26. Фирма, рисующая три полоски на своих кроссовках. 27. Предмет мебели, где пылятся сервизы в ожидании своего часа. 28. Причина конфликта в переполненном автобусе.

Составил Михаил Сергеев

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
САМАРА

ПРОЕКТ

Инвестиции в Физтех

На базе Московского физико-технического института (МФТИ) откроют крупный образовательный и исследовательский центр.

Как сообщила заместитель председателя правительства Московской области Лидия Антонова, в его состав войдут школа, университет и технопарк, в котором расположятся филиалы ведущих мировых компаний.

Власти города Долгопрудного уже выделили под новый кластер 2,6 га земли. А весь проект оценивается в 1,5 млрд руб., половину из которых предоставят Минкомсвязь. По словам Лидии Антоновой, первый этап формирования нового научного центра в Подмосковье должен завершиться до 2015 года.

НАТАЛИЯ КУРСКАЯ

КРОССВОРД

История

1. Бросающаяся в глаза разница. 2. Бархатистая специфичность голоса. 3. Состояние, которое ловят канатоходцы. 4. Город кружевного промысла. 5. Весеннее благоухание кустов сирени. 6. Человек со сходными убеждениями. 7. Крепкий орешек в судебной практике. 8. Мероприятия, цель которых – чистота. 9. Почтальон на Руси во времена гужевого транспорта. 10. Парчовая безрукавка вельможи. 11. Детектор кислотно-щелочного баланса у химиков. 12. Свёрнутое в трубочку послание из глубины веков. 13. Пометки, позволяющие карточному шулеру «видеть карты насквозь». 14. Фирменное угощение узбека. 15. Попадание вредных веществ в атмосферу. 16. Единица

проводимости в физике. 17. Место соединения обоев. 18. Приобретение товара. 19. Рептилия юрского периода. 20. Веселье, достигшее максимума. 21. Ковбойская забава, где берут быка за рога. 22. Популярный в прошлом способ завоевания крепости. 23. Сорт яблок, название которого собака поймёт по-своему. 24. Апрельский «афоризм» Ленина. 25. По мнению Б. Шоу, это «никфордов шнур, на одном конце которого огонь, а на другом – дурак». 26. Фирма, рисующая три полоски на своих кроссовках. 27. Предмет мебели, где пылятся сервизы в ожидании своего часа. 28. Причина конфликта в переполненном автобусе.

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | корреспондентов 983-08-18 | спорта и библиографии 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-58-69 | бухгалтерии (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (495) 262-18-66 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Балаков (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.

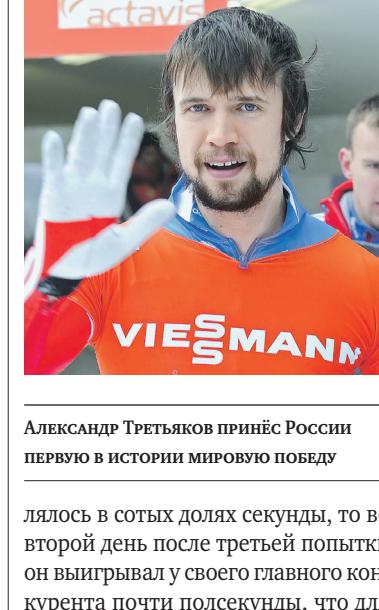
Набрано и свёрстано в РИЦ газеты «Гудок»

Новости спорта

Александр – первый

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЦСК «Локомотив» АЛЕКСАНДР ТРЕТЬЯКОВ СТАЛ ЧЕМПИОНОМ МИРА В СКЕЛЕТОНЕ

ЭТО ПЕРВАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СПОРТСМЕНА НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПОДОБНОГО УРОВНЯ.



Александр Третьяков принёс России первую в истории мировую победу

Третьяков шесть лет назад выиграл чемпионат Европы, на его счету бронзовая награда Олимпиады в Ванкувере, «серебро» и «бронза» чемпионатов мира, вот только добраться до мирового титула ему не удавалось.

Кстати, не многие верили в то, что Александр сможет победить и на этот раз. Ведь в нынешнем сезоне на этапах Кубка мира не было равных лауреату Мартина Дукуруса, который не проиграл ни одного старта. Именно Дукурс и считался безоговорочным фаворитом нынешнего чемпионата, однако Третьяков выступил в Санкт-Морице блестяще. Из четырёх попыток он выиграл у Дукуруса три. И если в первый день после двух заездов преимущество Александра исчезло

лялось в сотых долях секунды, то во второй день после третьей попытки он выигрывал у своего главного конкурента почти полсекунды, что для скелетона – очень много. Впрочем, Мартин Дукурс не сибирялся сда

ваться и заключительный заезд прошёл блестяще. Но и Третьяков ответил достойно. Да, по сумме четырёх заездов его преимущество составило всего 0,03 секунды, однако это было уже не важно – Александр стал чемпионом мира.

– Я очень счастлив, – признался Третьяков после окончания соревнований. – Поверил в успех только после четвёртой попытки. Да, по меркам скелетона преимущество в три сотые – это ничего. Но время забудут, а титул останется. Спасибо всей нашей команде, всем тренерам – это наша общая победа!

Бронзовую медаль чемпионата мира выиграл ещё один российский спортсмен – Сергей Чудинов. Сборная России по скелетону с двумя наградами заняла первое место и в общем зачёте.

РОМАН ВИШНЁВ

24 – 27 марта 2013
Дели, Индия

Международный форум по торговой логистике и инвестициям
India TRADE LOGISTICS WEEK

ИНДИЯ – НОВЫЕ ПУТИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Программа включает:

- 2 пленарных заседания
- Встречи в формате опeZone
- Посещение ведущих компаний региона
- Выставка в формате EXPO

Дополнительные возможности:

- Индивидуальные и групповые программы
- Целевой маркетинг