

На перегонах Абаканского региона Красноярской дороги провели принудительный спуск лавин

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

4 февраля 2013 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 18 (25217)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	201552
газета	1917 года	экземпляра

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 и 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. Потому 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



День 70-летия победы в Сталинградской битве Президент России Владимир Путин провёл в Волгограде. Встретался 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 Стеле 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

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 помощь – 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 Яку-

нин. 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 Корчагин, начальник Центра инновационного развития ОАО «РЖД»

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

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

дорог. Наше сотрудничество является хорошим примером государственно-частного партнёрства 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 ресурсоберегающих 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 сотрудниками МГУ интеллектуальной системы технического зрения для поиска скрытых на теле человека предметов. Её внедрение позволит значительно повысить безопасность перевозок 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, предусматривавшее нанесение на литые детали с выявленными подтверждёнными дефектами неустраняемых 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 исполнению итогов 57-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ. Этими документами предусмотрен единый план совместных действий по повышению качества узлов и деталей грузовых вагонов, эксплуатируемых на «пространстве 1520». Поэтому очередное 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 литых показывает, что более 90% изломавшихся за последние 12 лет боковых рам отлиты 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 потенциально 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

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

**Всем поровну**

Премьер-министр Дмитрий Медведев внёс на рассмотрение в Госдуму законопроект об устранении разницы в размерах пособия матерям, уволенным в период декретного отпуска. Документ вносит изменения в федеральный закон «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей». Согласно инициативе, предлагается установить одну сумму ежемесячного пособия – 40% от среднего заработка (в 2013 году максимальный размер выплат – 9 816 руб). Пока суммы разнятся: если организация ликвидируется, то уволенные во время отпуска по уходу за ребёнком получают 40% от среднего заработка, а те, кто был в отпуске по беременности и родам, – фиксированные выплаты меньшего размера.

**Не продётся**

Министерство обороны ввело мораторий на продажу имущества, принадлежащего ведомству. Ограничение будет действовать до тех пор, пока военные не создадут новую, прозрачную систему управления имуществом, сообщил директор департамента имущественных отношений Минобороны Дмитрий Куракин. В течение трёх-четырёх лет в министерстве создадут базу данных, куда будет занесён каждый объект со всеми его характеристиками, пояснил представитель ведомства. Решение связано с выявленными фактами продажи сотрудниками холдинга «Оборонсервис», подконтрольного Минобороны, государственной недвижимости по заниженным ценам.

**Результаты пуска**

Причины неудачи при запуске ракеты «Зенит-3SL» с голландским спутником на борту будут названы не раньше, чем через месяц. Согласно заявлению представителей плавучего космодрома «Морской старт», отвечающих за запуск, каждый вторичный подрядчик проведёт исследование собственных систем и представит отчёты. Затем «Морской старт» совместно с РКК «Энергия» создадут рабочую спецгруппу для изучения всех представленных выводов, после чего будут сформулированы предложения по устранению причин сбоя. Но первое заседание совместной спецгруппы состоится не раньше марта, говорится в официальном сообщении «Морского старта».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств





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 «ТПК «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 видеофиксации. 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 неохраемых переездах вблизи населённых пунктов. «Это объекты, где отмечается большая интенсивность движения и чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия», – пояснил Вячеслав Фатхулин.

HTTP://ALLTRANSNEWS.RU/

Конкурс

На «золотой пряжке» 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 пряжкой» Транссиба, могли все работники компании. 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 изготовят стелы для входного и выходного порталов. Одна будет установлена в посёлке Култук, другая – на станции Порт Байкал.

Игнат Вьюгин

Забота

Никто не забыт

>Начало | 1

В феврале 2011 года на съезде машинистов к Владимиру Якунину обратились работники депо с просьбой решить их проблему. После реформирования отрасли предприятие разделили на эксплуатационное и ремонтное. В результате два коллектива стали работать под одной крышей, в тесноте. Неудобства испытывали и машинисты. На предрейсовый осмотр им приходилось ходить в цех эксплуатации, расположенный в 800 м от пункта приёмки локомотивов.

В строительстве единого многофункционального производственного комплекса: административно-бытового и служебно-бытового зданий для 1,2 тыс. сотрудников депо компания инвестировала более 350 млн руб.

«И вот задуманное воплотилось в жизнь», – сказал Владимир Якунин. – Желая успеха в работе в новых комфортных условиях. Мы ждём от вас соответствующей отдачи».

«Наша работа будет нацелена на движение вперёд», – пообещал начальник Приволжской дороги Александр Храпатый в ответном слове.

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 перегонях 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 кольктафелей – 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 сурбов 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 превентивные 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 ночью 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 спрово-

цировать 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 трудноразрушаемым 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 Шальгин. 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 навстречу 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

без проблем подзарядить ноутбук. Пообедать в пути можно в вагоне-ресторане.

В новом поезде централизованное энергоснабжение, а значит, проводники освобождены от забот по отоплению, и у них больше времени для обслуживания пассажиров.

Правда, пока не удалось увеличить на маршруте скорость. Как пояснил первый заместитель генерального директора ОАО «ФПК» Владимир Каляпин, новый подвижной состав способен развивать скорость 160 км/ч. Но пока этого не позволяет инфраструктура. Зато если повысить маршрутную скорость хотя бы до 92 км/ч, время в пути сократится до 2,5 часа. «После преодоления трёхчасового барьера можно будет ежедневно запускать в каждом направлении не по три, а по четыре рейса», – подчеркнул Владимир Каляпин.

В перспективе ФПК планирует запустить до 10 маршрутов с новыми вагонами, которые свяжут столицу с крупными городами. На очереди Москва – Смоленск, в следующем году Москва – Белгород.

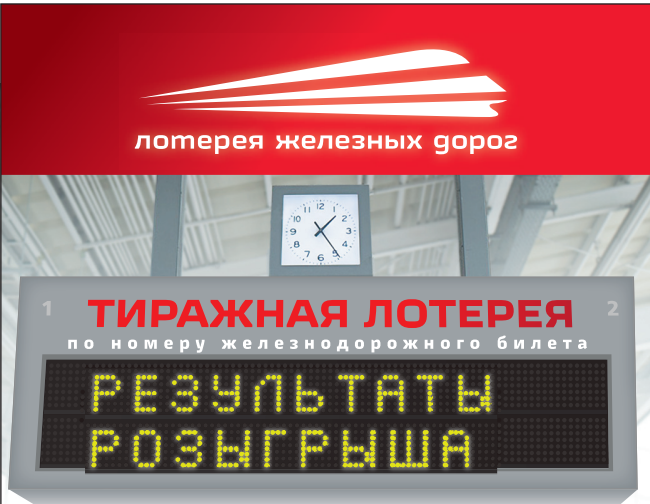
Алексей Торба

Услуги

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

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	xxxxxxx 168416		10 230 782
№ 1	2010083 147771	1	3 352 600
№ 2	xxxxxxx x58500 xxxxxxx x99451 xxxxxxx x89742	22	152 390
№ 3	xxxxxxx xx9882 xxxxxxx xx5745 xxxxxxx xx2825 xxxxxxx xx7903 xxxxxxx xx7290 xxxxxxx xx8719 xxxxxxx xx4972	246	6 814
№ 4	xxxxxxx xxx801 xxxxxxx xxx820 xxxxxxx xxx279 xxxxxxx xxx058 xxxxxxx xxx088 xxxxxxx xxx322 xxxxxxx xxx884	2 349	713
№ 5	xxxxxxx xxxx32 xxxxxxx xxxx31 xxxxxxx xxxx39 xxxxxxx xxxx32 xxxxxxx xxxx71 xxxxxxx xxxx07	19 983	167
В ДЖЕПОТ 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 выигрышей 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. Рочельская, д. 15, стр. 41, тел.: 8 (495) 663-99-22).	
С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru	
Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.	
Тел.: 8 495 663 13 13 www.zdloto.ru	



Погрузка

# В поисках резервов

Грядущая конъюнктура на рынке грузовых перевозок оптимизма не вызывает

**ИТОГИ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ ОКАЗАЛИСЬ НЕКОЛЬКО 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 пугающе. 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 приходилось. 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. Нептипичный 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 predeterminedены комбинацией отложенного спроса и негативных ожиданий: практически весь 2011-й из-за проблем с организацией перемещения вагонов потребители испытывали трудности. Ощутимые 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, сместив 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 тендеры 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 соизмерима 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 оживятся 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 нисходящий 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-



ФОТО: ТАМАР ГОРБАТОВА

Каков урожай – таковы и перевозки

гие потребители и трейдеры использовали этот период для формирования товарных запасов в ожидании активизации рынка. Можно сказать, что ощутимая 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 Лабирин.

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, неоднородная 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*

точно реагирует на изменение реального потребления. Январь не рассеял этих опасений (–10,7%, до 1,6 млн тонн).

Если на строительном рынке трудности связаны в основном

ков за последние десятилетия объясняются в основном благоприятной конъюнктурой мировых рынков, – отмечает руководитель департамента исследований ТЭК ИПЕМ Александр

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 изрядную ложку дёгтя добавляет оценка перспектив конкурентоспособности российских угольщиков в ценовом диапазоне. Так, согласно очень оптимистичным прогнозам аналитиков банка Barclays, средняя цена на уголь в 2013-м составит \$95 за тонну (в 2012 году – \$103,15). В связи с этим напомним, что уже при уровне в \$110 за тонну представители угольного комплекса обращались в Правительство РФ с просьбой снизить железнодорожные тарифы.

Правда, относительный оптимизм внушает 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 выглядит обстановка в сегменте перевозок грузов горно-металлургического комплекса.

гой – залогом успешности предприятий отрасли становится не только способность оптимизировать производственные процессы, но и умение вписаться в изгибы мировой конъюнктуры. Так или иначе, во всех пасьянсах ведущих мировых и отечественных аналитиков главная роль отводится Китаю.

При этом весьма показателен 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 о 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 очередной нисходящий ценовой тренд.

Поэтому неудивительно, если в ближайшее время мрачные известия из АТР вновь спровоцируют очередное падение цен, а затем, когда «дракон» насытится, котировки вновь выйдутся вверх. Правда, отметим, что ведущие железорудные 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 объём отгрузки железной и марганцевой руды железнодорожным транспортом в России сократился на 3,8%, до 8,5 млн тонн.

Дмитрий Ханцевич

Пригород

## Пересели на автобус

ЗАМЕНА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПОЗВОЛИТ СЭКОНОМИТЬ



ФОТО: АЛЕКСАНДР КАВОВ

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 – Свеженькая. «Всего для региона ОАО «Центральная ЦППК» закупило три рельсовых автобуса. Пока задействованы два РА2, третий находится в резерве. По предварительным расчётам, 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 покупаем 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 «Желдорремаш» (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 «Желдорремаш» в 2013–2014 гг.

Начальная (максимальная) цена договора составляет:

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

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 13 часов 00 минут местного времени 06.03.2013 г.

Детальная информация, касающаяся предмета открытого

конкурса, порядка его проведения, а также порядка оформления конкурсной заявки, содержится в конкурсной документации.

К участию в конкурсе допускаются лица независимо от организационно-правовой формы, форм собственности и ведомственной принадлежности, получившие конкурсную документацию, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные конкурсные заявки и имеющие квалификацию, соответствующую требованиям заказчика.

Конкурсная документация размещена на сайте <http://www.ulrz.ru> (раздел «Конкурсы»). За получение документации плата не взимается. Разъяснения, а также дополнения и изменения, внесенные в конкурсную документацию, будут размещены на сайте <http://www.ulrz.ru> (раздел «Конкурсы») в объявлении о проведении настоящего конкурса.

Организатор оставляет за собой право внести дополнения и изменения в конкурсную документацию, право отклонить все поданные конкурсные заявки, а также прекратить процедуру проведения настоящего Конкурса в любой момент до подведения итогов настоящего Конкурса без объяснения причин, не неся при этом никакой ответственности перед любыми юридическими и физическими лицами, которым такое действие может принести убытки.

Победителем конкурса будет признан участник, предложивший лучшие условия исполнения контракта. Участник, признанный победителем настоящего конкурса, должен подписать договор 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: Ключкин Артем Константинович, e-mail: [klyukinantem@gmail.com](mailto:klyukinantem@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 «НKBЗ» 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 «НKBЗ»



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

СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО

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»



Перспектива

# Недолго осталось

Конец зимы – самое время распланировать летний отдых



ФОТО: РОСПРОФЖЕЛЕЗ

**Николай  
Никифоров,  
председатель  
Роспрофжеlez**

В наступившем году Роспрофжел готовится предложить железнодорожникам и членам их семей новые форматы отдыха.

– Николай Алексеевич, какие новинки ждут в новом году детей железнодорожников?

– По детским экскурсионным проектам мы начали работу буквально с первых дней нового года. Так, дорожными профсоюзными организациями в регионах было организовано и проведено более 1,5 тыс. новогодних мероприятий для работников и их детей (праздничные программы, спортивные и экскурсионные мероприятия, утренники и театральные представления), в которых приняли участие более 150 тыс. человек.

Кроме того, центральный комитет Роспрофжеlez и департамент социального развития ОАО «РЖД» провели программы для детей: в Москве участниками четырёхдневной экскурсии стали 814 ребят с двенадцати дорог России и якутской железной дороги, Санкт-Петербург посетили 349 детей с семи дорог, ещё 140 ребят стали участниками программы «Зимние сказки «Золотого кольца».

– А с планами на лето уже пора определяться?

– Да, самое время. Мы планируем, что в этом году летняя детская оздоровительная кампания охватит не меньшее число детей, чем в прошлом, когда, напомним, разными видами отдыха было охвачено более 74 тыс. ребят. В этом году, как и ранее, сохранён единый размер оплаты родителями стоимости путёвки: 10–15% в детские загородные оздоровительные лагеря и 20% – в южные здравницы, для многодетных и малообеспеченных семей 5% и 10% соответственно.



ФОТО: АРКАДИЙ ШАГОРАЛОВ

Нами совместно с департаментом социального развития ОАО «РЖД» определены детские здравницы на Черноморском побережье Краснодарского края для организации корпоративного санаторно-курортного оздоровления детей сотрудников холдинга. Это лагеря и санатории, с которыми мы давно сотрудничаем, ребятам нравится в них отдыхать: «Жемчужина России», «Орлёнок», «Шахтинский текстильщик» и детские здравницы Северо-Кавказской дороги. Мы планируем, что у моря этим летом отдохнёт свыше 13 тыс. детей работников отрасли.

Совместно с дорпрофжелами и железнодорожными вузами будет организован отдых 900 студентов в пансионате «Аврора» на Чёрном море.

В прошлом году профсоюзом было приобретено 1180 «морских» путёвок для поддержки многодетных семей и детей из школ-интернатов. В 2013 году эта работа будет продолжена.

– Что профсоюз может предложить самим железнодорожникам?

– В 2012 году в экскурсионных программах, предложенных Роспрофжелом, приняли участие

У детей сотрудников холдинга каникулы пройдут увлекательно

более 4 тыс. человек. Наибольшей популярностью пользуются экскурсии «Блистательный Санкт-Петербург» и поездка по Золотому кольцу России – в прошлом году в них приняли участие 980 и 780 человек соответственно. В этом году в таких поездках смогут принять участие ещё больше железнодорожников и членов их семей – мы планируем, что число экскурсантов вырастет на 7–10%.

кадзор». В неё входит посещение монастырского комплекса Кечарис XI–XIII веков и музея братьев Орбели, подъём на гору Тегенис, экскурсия на высокогорное озеро Севан, поездка в языческий храм Гарни. Мы дружим с армянскими железнодорожниками, и наши работники с удовольствием путешествуют по Армении, знакомятся с этим прекрасным горным краем.

## Помощь профсоюза заключается не только в организации поездки и сборе группы, но и в финансовом участии

Также интересна программа поездки по горному Алтаю – там красивейшие места, незабываемая природа. В прошлом году при поддержке профсоюза там бывали 300 человек, в этом мы также планируем несколько увеличить число участников. Пользуются популярностью туристические маршруты Чехия – Австрия, Венгрия – Вена и Соловки.

Отдельно хочу рассказать о программе «Армения – Цах-

– Какова стоимость участия в экскурсионных программах профсоюза?

– Помощь профсоюза заключается не только в организации поездки и сборе группы, но и в финансовом участии. Есть программы, которые стопроцентно оплачивает ЦК профсоюза. Есть программы, где мы финансируем только 30–50% стоимости, а остальную сумму оплачивают дорожные комитеты или профсоюзные организации

## Новация

# Вместо шприца и ножа

Арсенал осмотрщика вагонов может пополниться эффективным прибором

Для изготовления прибора, способного выявить зарождающуюся трещину в литье, не хватает суммы, в 140 раз меньшей потенциального годового эффекта от его применения.

Один из наиболее актуальных сегодня вопросов – совершенствование технологий осмотра литых деталей тележек грузовых вагонов. Однако арсенал осмотрщика пока нельзя назвать богатым. По словам замначальника технического отдела службы вагонного хозяйства Октябрьской дирекции инфраструктуры Игоря Савельева, специалист использует лупу с десятикратным увеличением или светит на раму фонарём: если подставленное с обратной стороны зеркальце поймает луч – трещина есть. Вагонники с Западно-Сибирской рассказывают об используемом ими методе ножа – просовываешь лезвие в труднодоступные места на боковой раме и начинаешь осторожно водить им. Нож провалился – нашёл трещину. На Северо-Кавказской обратили внимание на метод шприца – ввод в подозрительное место керосина. Удалось закачать – трещина. Нет – ложная тревога.

Как отмечают специалисты, имеющиеся методы не всегда эффективны в условиях ограниченного контингента людей. «До сокращения числа осмотрщиков, когда один состав осматривали сразу несколько человек, может, и был шанс поскрести каждую боковую раму или сделать в неё инъекцию. Сегодня нас только двое – по одному с каждой стороны состава. Просто времени не хватит», – говорит один из осмотрщиков вагонов с Северной дороги.



ФОТО: АРКАДИЙ ШАГОРАЛОВ

К тому же эти методы не покажут зарождающиеся трещины. А ведь большинство сходов случаются именно из-за таких, когда их не удалось вовремя обнаружить.

Именно раннюю диагностику поставили своей целью авторы лазерного комплекса обнаружения дефектов с Октябрьской дороги. Прибор, о котором идёт речь, определяет место потенциального возникновения трещины в детали с помощью воздействия на неё лазерных импульсов.

Однако пока прибор существует лишь в чертёжах – на разработку опытного образца нужно 700 тыс. руб. Таких средств у изобретателей нет.

«Но прибор себя окупит. По нашим расчётам, его применение даст эффект минимум в 100 млн руб. в год, – говорит один из разработчиков, дорожный инспектор по приёмке грузовых вагонов службы вагонного хозяйства Октябрьской дирекции инфраструктуры Александр Авербух.

Кроме того, по его словам, прибор сможет определять состояние не только боковых рам, но и надрессорных балок тележек грузовых вагонов. Он способен заметно снизить и неоправданную браковку.

Разработчики отмечают, что ОАО «ВНИИЖТ» готово оказать содействие в испытаниях опытного образца.

Владислав Кукреш

предприятий, какую-то часть оплачивает и сам работник. Наша цель – помочь работнику совершить увлекательное путешествие, расширить свой кругозор, посмотреть мир, узнать свою страну. Поэтому любителям путешествий я рекомендую периодически просматривать соответствующий раздел на официальном сайте профсоюза [www.gosprofzhelez.rzd.ru](http://www.gosprofzhelez.rzd.ru), информация в котором обновляется довольно оперативно.

– Есть ли какие-то предложения для тех, кто хочет в отпуске не только попутешествовать, но и поправить здоровье?

– Организация оздоровления и отдыха железнодорожников – одна из важнейших задач для нас, ведь большая часть работников трудится в неблагоприятных условиях. В прошлом году для санаторно-курортного оздоровления работников и членов их семей было приобретено 4,3 тыс. путёвок, в том числе организованы лечебные туры в Чехию и Словакию. В этом году мы планируем приобрести не меньшее количество таких путёвок.

БЕСЕДОВАЛА  
СВЕТЛАНА КОВАЛЬ

## Исследования

# Лазерный диагноз

Учёные предложили новый метод контроля состояния металла рельсов

Срок эксплуатации и надёжность работы устройств пути во многом зависят от того, в каких климатических условиях они используются.

Например, при очень низких температурах в металле рельсов возникают так называемые сжимающие напряжения, а при высоких – наоборот, растягивающие усилия. По этой причине уложенные в путь плети могут менять свои эксплуатационные качества, в частности в них появляются трещины и другие дефекты.

Ещё большая угроза – выброс или смещение рельсов, уложенных в путь, под поездами. Так что для обеспечения безопасности движения железнодорожникам очень важно постоянно контролировать механические свойства и структуру металла плетей.

Однако применяемые в настоящее время методы контроля не обеспечивают необходимой точности измерений. Решить эту сложную задачу смогли специалисты Международного учебно-научного лазерного центра МГУ.

Как сообщил его сотрудник Александр Карабутов, на средства, выделенные Российским фондом фундаментальных

Маршрут

# Один на троих

Контейнерные поезда начнут курсировать через переход между КНР и Казахстаном в феврале



ФОТО: АНДРЕЙ УСТИНОВ

С открытием железнодорожного перехода Хоргос станет транспортным узлом международного значения

АО «КАЗТРАНССЕРВИС» И ЮЖНОКОРЕЙСКАЯ TAEWOONG LOGISTICS CO LTD. ЗАВЕРШАЮТ СОГЛАСОВАНИЕ ГРАФИКА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ КАЗАХСТАНСКОГО ОПЕРАТОРА ЧЕРЕЗ НОВЫЙ ПРИГРАНИЧНЫЙ ПЕРЕХОД АЛТЫНКОЛЬ – ХОРГОС.

Как сообщил вице-президент по производству АО «Казтранссервис» Марат Байтуменов, ещё 12 января партнёрами отправлен первый пробный поезд из китайского порта Циндао до казахстанской станции Абылк. В перспективе, по его словам, оба участника проекта намерены в несколько раз нарастить объёмы транзитных контейнерных перевозок по железной дороге Казахстана.

«Многое в этом проекте зависит от китайской стороны, оттого, как они будут формировать поезда в нашем направлении, – считает Марат Байтуменов. – Мы вместе согласовываем общий объём контейнерного поезда и с Кореи, и с Китаем».

В настоящий момент, по словам Марата Байтуменова, АО «Казтранссервис» ожидает официального ответа по планируемым объёмам от южнокорейской компании Taewoong Logistics Co. Limited. «Ответ от корейской компании ожидаем через десять дней», – уточнил он. Первые регулярные транзитные рейсы международных контейнерных поездов из китайского порта Циндао через Казахстан начнутся уже в феврале.

Новый пункт перехода Алтынкoль – Хоргос между

КНР и Казахстаном был официально открыт 22 декабря минувшего года. Церемония открытия участка состоялась на приграничной территории с участием президента АО «НК «Казахстан темір жолы» Аскара Мамина и начальника Урумчйской железной дороги Тан Шишена. Главной составляющей этого участка на казахстанской территории является железнодорожная линия Жетыген – Алтынкoль, строительство которой завершено в 2011 году.

«С открытием железнодорожного перехода Хоргос станет транспортным узлом международного значения, ориентированным на Центральную Азию и Европу», – заявил на церемонии открытия Тан Шишен.

По информации отдела логистики АО «Казтранссервис», оттого, как они будут формировать поезда в нашем направлении, – считает Марат Байтуменов. – Мы вместе согласовываем общий объём контейнерного поезда и с Кореи, и с Китаем».

Расширяя возможности логистики на этом востребованном направлении континентальных грузоперевозок, казахстанский оператор контейнерного парка ждёт серьёзных предложений по участию в этом проекте и от российской стороны. «В перспективе мы ориентируемся на интерес российских грузоотправителей к этому транснациональному транзитному маршруту», – сообщил исполнительный директор АО «Казтранссервис» Алибек Малдынов.

Тимофей Жуков



ФОТО: ИРИИ АНУФОВ

При перепадах температур рельсы испытывают нагрузку до 70 МПа

исследований и ОАО «РЖД», учёные создали комплекс лазерно-ультразвукового контроля напряжённых состояний в рельсовых плетях. В нём они использовали новый метод диагностики, основанный на измерении скорости звука в материале.

Применённый сотрудниками научного центра принцип предугадывает, что лазер генерирует ультразвуковую волну в металле, параметры которой регистрирует специальный приёмник.

По скорости распространения такого импульса можно затем довольно точно на ком-

пьютере рассчитать величину остаточных напряжений в рельсах.

В созданном специалистами МГУ комплексе применён оригинальный лазерно-ультразвуковой преобразователь, передающий сигналы по оптоволокну. Как показали эксперименты, данный метод обеспечивает очень высокую точность измерений скорости звука в стали (до 3 м в секунду).

Благодаря этому учёные смогли определить малейшие изменения в структуре металла плетей. Оказалось, что изменение температуры рельсов всего на один градус приводит к возникновению в них напряжений величиной 2,5 МПа.

Поэтому при перепадах дневной и ночной температуры в 20 и больше градусов (что типично для многих регионов нашей страны) плети испытывают сильные механические нагрузки – до 70 МПа.

По мнению Александра Карабутова, предложенный специалистами МГУ новый лазерно-ультразвуковой метод определения величин остаточных напряжений рельсовых плетей позволит железнодорожникам повысить точность диагностики устройств пути.

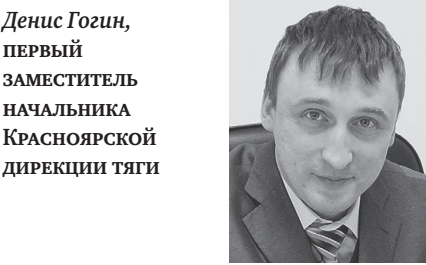
Андрей Стрельцов



Ситуация

Научиться слышать друг друга

СОКРАТИТЬ ПОТЕРИ МОЖНО ТОЛЬКО ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ ВСЕХ СЛУЖБ



В прошлом году на Красноярской доро-  
ге объём перевозок вырос по срав-  
нению с 2011-м на 3,8%, тогда как ко-  
личество часов сверхурочной работы  
снизилось на 4,8%. Однако проблема не-  
производительных потерь по-прежнему  
стоит остро.

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

Часть этих проблем можно решить,  
приняв меры внутри дирекции. Вот,  
например, на станции Козулька, где  
базируется Козульская дистанция пути,  
создаётся колонна маневрово-хозяй-  
ственного движения численностью  
примерно 14–17 локомотивных бригад.  
Это позволит сократить часы следова-  
ния пассажиром в эксплуатационном  
локомотивном депо Красноярск, обслу-  
живающем Козульскую дистанцию пути  
сегодня. Для этих целей дорога даже го-  
това рассмотреть возможность строи-



Совместное планирование «окоп», ежедневные разборы случаев непроизводительных потерь помогут рациональнее использовать локомотивы и бригады

тельства в Козульке многоквартирного  
жилого дома.

Но непроизводительные потери не  
ликвидировать с помощью одной лишь  
Дирекции тяги. Эффективная организа-  
ция работы локомотивных бригад – это  
результат взаимодействия всех предпри-  
ятий, служб и дирекций, работающих в  
пределах дороги.

Яркая иллюстрация к тому, что бы-  
вает, если службы «не слышат» друг  
друга, – вопиющий случай, произо-  
шедший 23 января этого года на ста-  
нции Черногорские Копи. Для работы со  
снегоуборочной машиной депо Абакан  
выдало тепловоз ТЭМ2. Машинист вы-  
ехал со станции Абакан в 4.00 по мо-  
сковскому времени. В 9.55 он прибыл

на станцию Черногорские Копи. Там он  
простоял 12 (!) часов, но ровным счё-  
том 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 со-  
вместное планирование «окоп», идут  
ежедневные разборы случаев непроиз-  
водительных потерь и так далее.

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

Кроме того, совместно с другими ди-  
рекциями работаем над сокращением  
вдвое количества локомотивных бригад,  
задействованных в ведении контейнер-  
ных поездов по участку Марининск – Тай-  
шет (это Транссиб, главный ход дороги).  
Раньше здесь менялись четыре бригады  
на плечах Марининск – Боготол, Бого-  
тол – Красноярск, Красноярск – Илан-  
ская, Иланская – Тайшет. При условии,  
что данные поезда не простаивают на  
промежуточных станциях, а имеют пре-  
имущество, это же расстояние можно  
преодолевать двумя локомотивными  
бригадами: одна ведёт поезд на участке  
Марининск – Красноярск, вторая – от Крас-  
ноярска до Тайшета. Уже проведены экс-  
периментальные поездки.

Сотрудничество

Гражданская ответственность

В организации эффективной охраны порядка на транспорте полиции может помочь общественность

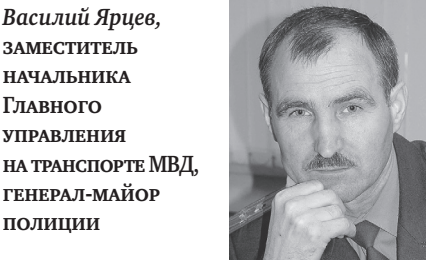


Схема сотрудничества транспортной  
полиции и общественных структур уже  
показала свою эффективность, но не-  
которые её направления нуждаются в  
совершенствовании.

Общественные организации, задейство-  
ванные в охране порядка на транспорте, в  
настоящее время можно разделить на три  
составляющие: частные охранные струк-  
туры, добровольная народная дружина и  
казачьи патрули.

Сотрудники частных охранных органи-  
заций (ЧОО) на объектах транспорта уже  
помогают в исполнении обязанностей  
линейным органам внутренних дел. Так,  
охранники сейчас следят за сохранно-  
стью имущества, сопровождают поезда  
пригородного и дальнего сообщения, ра-  
ботают в составе входных групп вокзаль-  
ных комплексов. Причём делают они это  
успешно – есть случаи задержания людей  
с наркотиками, оружием и выявления пре-  
ступлений. 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 ра-  
боте большинства ЧОО из управлений на  
транспорте по федеральным округам по-  
ступают положительные отзывы. Однако  
есть и проблемы, их приходится решать со-  
вместно с собственниками транспортной  
инфраструктуры, которые и заключают  
договоры на оказание охранных услуг.  
При перезаключении контрактов дочер-  
ние структуры ОАО «РЖД» учитывают ре-  
комендации 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 про-  
писаны права и полномочия работников  
частных охранных организаций и сотру-  
дников транспортной полиции. До этого  
подобные соглашения заключались, но  
больше носили декларативный характер.

В настоящее время на объектах транс-  
порта существенную помощь сотрудникам  
полиции оказывают члены добровольной  
народной дружины. Лучше всего это дви-  
жение развито в Южном, Северо-Кавказ-  
ском, Северо-Западном и Приволжском  
федеральных округах. К примеру, на Север-  
ном 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 со-  
провождении поездов, они входят в состав  
посадочных групп. В основном «транс-  
портные» дружины состоят из сотрудников  
предприятий железнодорожного транс-  
порта: локомотивных бригад, вокзальных  
комплексов, депо. Во внерабочее время  
они помогают полиции поддерживать об-  
щественный порядок. Почти на всех вокза-  
лах столицы дежурят дружинники МИИТа:  
студенты, сотрудники, преподаватели. Мы  
благодарны за их неравнодушие и помощь  
в наведении порядка на транспорте.

В Южном федеральном округе с транс-  
портной полицией активно взаимодей-  
ствуют казачьи 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 аэро-  
вокзалах Краснодар, Адлера, Сочи. Плани-  
руется также привлечь казаков к охране  
вновь вводимых объектов транспорта Юж-  
ного федерального округа, в частности рас-  
положенных вблизи олимпийских объектов.  
Положительный опыт взаимодействия  
с общественными формированиями рас-  
пространяется и в других управлениях на  
транспорте. На сегодняшний день на желе-  
знодорожном транспорте работают 370 част-  
ных охранных структур, 264 подразделения  
народной дружины и 7 казачьих отрядов.  
В сумме их штатная численность составляет  
порядка 20 тыс. человек. С учётом реорга-  
низации и сокращения штата транспортной  
полиции это серьёзная помощь в охране  
общественного порядка.

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 отли-  
вок недостаточно высокого качества.

Это в первую очередь относится к отливке  
«рама боковая», которая в случае её излома  
приводит к крушению поездов. Чтобы избе-  
жать таких тяжёлых последствий, необо-  
димо одновременно с повышением уровня  
контроля этих изделий рассмотреть вопрос  
и об улучшении качества их изготовления.

Нужно добиться того, чтобы даже в слу-  
чае перегруза вагонов, снижения темпе-  
ратуры окружающей среды ниже минус  
60 градусов или переезда вагонами сто-  
порных башмаков они не могли бы под-  
вергаться разрушению.

Специалисты Волгоградского госуда-  
рственного технического университета на  
протяжении ряда лет занимаются иссле-  
дованием проблем повышения качества  
отливок «рама боковая» на предприятиях  
«Уралвагонзавод», «Азовэлектросталь» и  
«Алтайвагон».

В частности, мы рассмотрели вопросы  
возникновения и ликвидации литейных



Учёные предлагают изменить содержание некоторых элементов в стали для деталей вагонов

дефектов отливок, в том числе и трещин в  
радиусе R 55, которые по нашим исследо-  
ваниям являются газовыми раковинами.  
О возникновении таких трещин мы по-  
дробно 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  
целесообразным провести комплекс ис-  
следований и изучить возможность изме-  
нения содержания некоторых элементов  
в стали 20ГФЛ, широко используемой в  
настоящее время при изготовлении ва-  
гонного литья.

На наш взгляд, такое решение позво-  
лит ликвидировать вторичное окисление  
стали, что снизит уровень брака отли-  
вок по недоливам или недооформлению  
их поверхности. Кроме того, повысятся  
прочностные свойства стали и её холодо-  
стойкость.

По нашим сведениям, в некоторых за-  
рубежных странах уже применяют подоб-  
ные методы повышения качества деталей  
подвижного состава. Например, при из-  
готовлении вагонного литья там снижают  
содержание марганца в стали меньше 1%.

Уверены, что целесообразно также про-  
думать и другие технические решения по  
повышению качества отливок «рама бо-  
ковая». Комплексные научные исследования  
проблемы с привлечением учёных-метал-  
лургов позволят повысить безопасность  
движения поездов на отечественных ма-  
гистралах.

**Юрий Воронин**,  
профессор Волгоградского  
государственного технического  
университета, д.т.н.  
**Юрий Гребней**,  
доцент Волгоградского  
государственного технического  
университета, к.т.н.

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 дви-  
жением:**

– Развитию тяжеловесного движения мешают  
участки, где преобладает сложный рельеф мест-  
ности, например горно-перевальный 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 суще-  
ствует, стало бы проще. А сейчас здесь применяются  
дополнительные толкачи.

Есть проблемы и по участку Камышет – Ук, где за-  
тяжной 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 элек-  
троснабжения. Это одна из старых проблем БАМа.  
Надеемся на то, что с появлением более современ-  
ных электровозов остроту этой проблемы удастся  
снизить.

**Татьяна Григорьева, начальник технического от-  
дела службы пути Октябрьской дирекции инфра-  
структуры:**

– Для участков, рассчитанных под тяжеловесное  
движение, существует стандарт относительно кон-  
струкций и требований к пути. Раньше его не было,  
и тогда могли возникнуть проблемы, поскольку не  
были определены нормативные требования к пу-  
тевому хозяйству. В этом случае по участку можно  
было осуществлять не организованное движение,  
а разовый пропуск. После прохода поезда участок  
обследовался, путейцы смотрели, какие неисправ-  
ности появились. Эти неисправности оперативно  
устранялись, 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-Восто-  
чной дирекции управления движением:**

– На нашей дороге не очень распространено тяжело-  
весное движение. Семитысячники ходят на границу  
с Украиной – на станцию Валуйки. Пробовали про-  
водить «шеститысячники» и на Кавказ. Однако по-  
следнее 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 подь-  
ёмом. Там для тяжеловесов надо держать стабиль-  
ное 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. Тяже-  
ловес 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. Тяжеловес-  
ный, 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 трёхсекци-  
онными локомотивами ВЛ11 и ВЛ11М.

Если брать переменный ток, то на самом грузона-  
пряжённом направлении Свеча – Кошта водим со-  
единённые поезда массой до 12 тыс. тонн и восьми-  
тысячники трёхсекционными электровозами ВЛ80С.  
Парк этих локомотивов пополнился в 2012 году, и  
сейчас их 20. В 2013 году планируем получить си-  
стему управления тормозами СТП, что позволит  
начать вождение девятидесятичников.

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, про-  
ходящего по болотам. Поэтому соединённые поезда  
приходится расцеплять, а восьмитысячникам про-  
изводить отцепки. Земляное полотно укрепляют,  
и только с помощью этого можно будет повысить  
весовые нормы.

Есть проблемы рационального распределения тя-  
говых ресурсов между дорогами, работающими  
объединённым локомотивным парком. Для их ре-  
шения и координации обеспечения поездов локо-  
мотивами и бригадами на главных направлениях  
Северной, Октябрьской и Горьковской магистралей  
в Ярославле создан Центр управления тяговыми  
ресурсами.

**Сергей Шукстров, начальник Хилокской дистан-  
ции пути:**

– В связи с пропуском тяжеловесных поездов путь  
деформируется.  
Одним из решений проблемы может быть повсемест-  
ный переход на железобетонные шпалы вместо де-  
ревянных.

**Дмитрий Терёхин, главный инженер службы элек-  
трификации и электроснабжения Южно-Уральской  
дирекции инфраструктуры:**

– Для развития тяжеловесного движения в энерге-  
тике требуется модернизация ряда тяговых подстан-  
ций, преимущественно расположенных на участке  
Уральского хребта – от Миасса до Кропачёва.  
С другой стороны, надеемся, что наконец-то локомо-  
тивщики придут с новыми электровозами, которые  
позволят по имеющимся устройствам энергохозяй-  
ства пропускать поезда повышенного веса.

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



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 трудна. 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, тугоплавкого 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 оставишь, в горящую избу войдёшь...» 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 тётки? 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 организационных мероприятий, но и являются самими 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 любящая просьба в его адрес не остаётся без внимания. Мераб Гивиевич сам лично участвует и в спортивных состязаниях, играх, подавая пример подрастающему поколению.

Не раз помогала нам в решении многих организационных вопросов и заместитель начальника Сонковской дистанции пути по 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

душой представленной дистанцией пути команды. Фестиваль прошёл на «отлично».

И ещё об одном человеке хотелось бы рассказать в своём письме. Это неосвобождённый председатель первичной профсоюзной организации Сонковской дистанции пути механик-наладчик путевых строительных дорожных машин Виктор Борисович Гришин. Он участник многих районных соревнований по мини-футболу, баскетболу, волейболу, лыжному спорту, ведёт большую работу, направленную на улучшение общественной жизни района.

Все эти люди вносят неоценимый вклад в нравственное воспитание молодёжи, в работу с ветеранами и инвалидами, в развитие массового спорта в районе. А ведь сегодня далеко не каждый своё свободное время отдаёт общественной работе. Поэтому мы очень хотим, чтобы о таких энтузиастах-железнодорожниках знали не только в нашем районе, но и за его пределами, чтобы на них равнялись, с них брали пример и на других дорогах.

**НАТАЛЬЯ ТИХОМИРОВА,** заведующая отделом по работе с молодёжью, физкультурной культуре, спорту и туризму администрации Сонковского района Тверской области

Судьба

Республика Школа

Директор всех заразил здоровым образом жизни

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

В микрорайоне Рябово уральского города Кургана никто давно не удивляется полному оживлению у железнодорожной школы-интерната. Люди знают: каждую зиму воспитанники бегут «новогоднего мило». 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 железную 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 работает и преподаётся 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, половину из которых по заказу Сергея Сыренкова изготовили 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 легкоатлетическое соревнование – Рябовковский 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.

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

Сначала вес соревнованиям придавало участие именитых спортсменов. Например, лучшего марафонца СССР Леонида Мосеева, призёров Олимпийских игр Елены Копытовой и Олега Кулькова. Сейчас, наоборот, Рябовковский 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).

Рябовский пробег включён во 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-



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 не жалею: ещё не известно, каким бы я стал историком, а вот тренер-педагог из меня получился, говорят, неплохой».

В школе-интернате живут и учатся 320 детей со всех станций Курганского региона Южно-Уральской дороги. Хозяйство это беспокойное и ответственное. Препода-

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. Учителю физики Ольге Куниной это помогло получить грант РЖД. Для исследовательской деятельности с помощью цифровых технологий у школы теперь есть настоящая лаборатория.

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

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 преподаёт 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,**  
СОВ. КОРР. «Гудка»  
Челябинск

Ваше право

Больше работы – выше вознаграждение

За дополнительные обязанности заплатят разницу в окладах

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

Михаил Громов

– Представитель работодателя не прав. Статья 60 ТК РФ запрещает требовать от работника выполнения работы, не обусловленной трудовым договором, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Кодексом и иными федеральными законами.

Согласно ст.57 ТК РФ трудовая функция (работа по должности в соответствии со штатным расписанием, профессии, специальности с указанием квалификации, конкретный вид поручаемой работнику работы) является обязательным условием для включения в трудовой договор.

Таким образом, выполнение обязанностей начальника стан-

ции (или иного руководителя) его заместителем подпадает либо под действие ст. 72.2. ТК РФ (временный перевод), либо под действие ст. 60.2. ТК РФ (исполнение обязанностей временного работника без освобождения от работы, определённой трудовым договором).

В определении Кассационной коллегии Верховного суда РФ от 11 марта 2003 года № КАС03-25 подчёркнуто, что «сложность труда и количество выполняемой штатным заместителем отсутствующего работника работы в период отсутствия замещающего работника намного выше, нежели в период, когда приведённые работники выполняют работу при работающем руководителе. Лишение права штатных заместителей на получение разницы в окладах явно противоречит принципиальным положениям ТК РФ о праве работника на получение заработной платы в соответствии не только со своей квалификацией, но и сложностью труда, количеством и качеством выполняемой работы».

**Яков Купреев,** главный правовой инспектор труда Роспрофжела

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 совместной автодорожно-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 ежедневно. 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 Фридун 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**



## ИНИЦИАТИВА

## Каждая бумажка

Работников ЗАГСов обяжут оповещать все инстанции о рождении детей



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

**Оформлять полный пакет документов россиянам начнут ещё во младенчестве. Минюст собирается обязать ЗАГСы передавать информацию о новорождённых 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 ребёнке 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 предоставят 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 придётся 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 её 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 объёме получает какую-либо поддержку», – предполагает Оксана Синявская.

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 общение 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 справиться 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 справятся 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

## ОБРАЗОВАНИЕ

## Проплаченное детство

Раннее развитие малышей может сильно подорожать

**Родители дошкольников обеспокоены возможным повышением платы за детский сад, – учитывая новые нормы закона «Об образовании», который вступит в силу с сентября, их опасения нельзя назвать необоснованными. Фонд «Общественное мнение» выяснил, готовы ли россияне платить за детский сад.**



ФОТО: НАЕЛЛА ГОРГАТЫКО

Для половины дошкольников детский сад – роскошь

ребёнка, и эта планка была законодательно зафиксирована. В среднем сумма составляет около 1200 руб. в месяц. В тексте нового закона положение о возмещении осталось прежним, и компенсацию родители будут также получать в размере 20% за первого ребёнка, 50% – за второго и 70% – за третьего. Однако плату за детский сад муниципалитет теперь может устанавливать по своему усмотрению. Именно это и взволновало родителей: их выплаты могут возрасти до 80% реальных затрат государства на дошкольников. «Мы обратились к президенту страны с письмом, в

котором изложили проблемные моменты. Обращение спустили в Минобрнауки, которое прислало отписку. Периодически до нас доходят информационные сообщения от исполнительной власти местного уровня о том, что плата не будет повышена, но нам трудно этому верить», – рассказывает председатель правления региональной общественной организации «За доступный детский сад» Кирилл Дружинин. Несмотря на то что плата за детский сад сейчас действительно колеблется в пределах от 500 до 2 тыс. руб., но и эти суммы больно бьют по кошелькам молодых родителей. «Доходы у населения, особенно молодых семей и семей с маленькими детьми, совсем небольшие. Естественно, что платить люди не готовы, особенно когда качество услуг с увеличением стоимости не меняется», – отмечает Кирилл Дружинин.

Основная причина, по которой своих чад в детсады не отдают, не нова – в муниципальных садах нет мест. Всего детские сады страны посещают 5,5 млн детей и ровно столько же такой возможности не имеют.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

**Для туристов запустят новые информационные сервисы.**

Один из новых ресурсов появится на Едином портале госуслуг и будет ориентирован на выезжающих россиян. Так, ещё дома туристы смогут получить информацию о ситуации в стране, куда они собираются отправиться, и узнать о возможных препятствиях. Здесь же можно будет пройти добровольную «туристическую» регистрацию, то есть заявить о себе как о путешественнике – как только в стране пребывания случится катаклизм, несущий социально-политический или природный характер. Ростуризм передаст информацию о зарегистрированных туристах компетентным органам, которые будут принимать меры для сохранения жизни соотечественников. Но воспользоваться услугами смогут лишь те, кто зарегистрирован на сайте.

Другой ресурс ориентирован на привлечение туристов из других стран и тех россиян, кто любит путешествовать по России. Название характерное – Welcome to Russia. Планируется развитие туристиче-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Туристический потенциал есть не только в столице

ских кластеров в Тверской, Вологодской, Нижегородской, Астраханской областях, республиках Башкортостан, Саха (Якутия). Кроме того, Калужская и Оренбургская области, Республика Чувашия и Ямало-Ненецкий автономный округ представят свои туристические проекты, – отметил руководитель Ростуризма Александр Радков. – В прошлом году наша страна очень успешно показала себя в этом направлении – на 10% выросли показатели въездного турпотока. В этом году напомним продолжить в том же темпе».

Экспертное сообщество новые источники туристической информации оценивает неоднозначно. «Что касается

портала госуслуг, то ситуация угнетающая: нужно зарегистрироваться, но пароль вы получите только через две недели. А за это время обстановка в стране, куда вы хотите отправиться, вполне может измениться», – отмечает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе. – Но есть и ноу-хау: информация, которую могут оставить туристы о себе, – в других странах такого нет. Острой потребности в дополнительном сайте, на мой взгляд, нет. Но если уж он появится, то важно корректно наладить его функциональные возможности».

## ПРОЕКТ

## Второе дыхание

Пенсионеры помогут друг другу



ФОТО: ИТАР-ТАСС

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

Проект под эгидой Общественной палаты (ОП) РФ и при содействии региональных органов власти в Белгородской, Воронежской и Курской областях запускают некоммерческие организации (НКО). Им предстоит отбирать, обучать, а в дальнейшем курировать пожилых добровольцев, или так называемых геронтоволаонтеров. В феврале организаторы отберут 450 желающих помогать близким, а уже в марте приступят к обучению пенсионеров-активистов. «Сегодня более 17 млн россиян – люди в возрасте 55–65 лет. Они обладают богатым жизненным и профессиональным опытом, активной гражданской позицией. А ещё 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 Окорочкова. – 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 геронтоволаонтерство станет более востребованным и значимым видом социальной помощи. Мы будем развивать такое движение по всей стране».

Готовность присоединиться к проекту уже выразили некоммерческие организа-

Разбираться в новых технологиях пожилым людям проще при поддержке знатоков схожего возраста

ции Владимирской, Костромской, Новосибирской, Орловской, Челябинской областей, а также Башкортостана. «Большинство общественных организаций видят в пенсионерах целевую аудиторию для оказания помощи, тогда как это огромный добровольческий ресурс», – пояснила «Гудку» руководитель благотворительного фонда «Самарская губерния» Татьяна Акимова.

Эту точку зрения разделяет глава благотворительного фонда «Доброе дело» герон-

ответственности социальных служб. Ведь сегодня именно социальные работники приносят одиноким людям продукты и лекарства, моют окна и полы, готовят еду, просто ведут душевные разговоры. «Геронтоволаонтеры 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 позволит повысить качество жизни пенсионеров, нуждающихся в помощи, то наряду с государственными социальными службами следует развивать альтернативные

*Занятие добровольчеством имеет огромное значение для качества жизни пожилых людей*

толог Эдуард Карюхин. «Занятие добровольчеством имеет огромное значение для качества жизни пожилых людей. Надо просто направить их готовность участвовать в жизни общества в нужное русло. К примеру, в США или Великобритании пенсионеры навещают своих сверстников в больницах, ухаживают за одинокими людьми. Теперь об этом задумались и у нас, – говорит геронтолог. – Следует заниматься активной пропагандой волонтерства среди пенсионеров. Другое дело, что не каждый может выступать в роли добровольца. Такой человек должен быть физически активен, не иметь медицинских противопоказаний».

Пока не ясно, чем обернется появление геронтоволаонтеров в традиционной сфере

направления. Речь идёт о добровольческом движении «пожилые-пожилым» и платных услугах, оказываемых геронтоволаонтерами. В последнем случае волонтеры должны пройти предварительное обучение, и, конечно, плата за их услуги будет небольшой, – отмечает Татьяна Акимова. – В идеале организации, развивающие данное направление, должны работать в тесной связке с социальными службами. Это гарант безопасности для людей, в дом к которым приходят незнакомые люди, и в то же время гарант отслеживания качества оказываемых по заказу государства услуг».

Об итогах проекта организаторы обещают рассказать осенью.

ЛЮБОВЬ ГРИБАНОВА

## ТУРИЗМ

## Все флаги в гости

Путешественникам расскажут о новых странах

**Для туристов запустят новые информационные сервисы.**

Один из новых ресурсов появится на Едином портале госуслуг и будет ориентирован на выезжающих россиян. Так, ещё дома туристы смогут получить информацию о ситуации в стране, куда они собираются отправиться, и узнать о возможных препятствиях. Здесь же можно будет пройти добровольную «туристическую» регистрацию, то есть заявить о себе как о путешественнике – как только в стране пребывания случится катаклизм, несущий социально-политический или природный характер. Ростуризм передаст информацию о зарегистрированных туристах компетентным органам, которые будут принимать меры для сохранения жизни соотечественников. Но воспользоваться услугами смогут лишь те, кто зарегистрирован на сайте.

Другой ресурс ориентирован на привлечение туристов из других стран и тех россиян, кто любит путешествовать по России. Название характерное – Welcome to Russia. Планируется развитие туристиче-



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Туристический потенциал есть не только в столице

ских кластеров в Тверской, Вологодской, Нижегородской, Астраханской областях, республиках Башкортостан, Саха (Якутия). Кроме того, Калужская и Оренбургская области, Республика Чувашия и Ямало-Ненецкий автономный округ представят свои туристические проекты, – отметил руководитель Ростуризма Александр Радков. – В прошлом году наша страна очень успешно показала себя в этом направлении – на 10% выросли показатели въездного турпотока. В этом году напомним продолжить в том же темпе».

Экспертное сообщество новые источники туристической информации оценивает неоднозначно. «Что касается

Туристический потенциал есть не только в столице

портала госуслуг, то ситуация угнетающая: нужно зарегистрироваться, но пароль вы получите только через две недели. А за это время обстановка в стране, куда вы хотите отправиться, вполне может измениться», – отмечает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе. – Но есть и ноу-хау: информация, которую могут оставить туристы о себе, – в других странах такого нет. Острой потребности в дополнительном сайте, на мой взгляд, нет. Но если уж он появится, то важно корректно наладить его функциональные возможности».

А вот председатель клуба защиты прав туриста Дмитрий Давыденко считает, что дополнительная информация лишней не будет, и даже может помочь в решении проблем с турфирмой. «Информирование туристов о положении в той или иной стране входит в обязанности Ростуризма. Кроме того, узнать реальную обстановку можно из ряда других источников, в том числе из Интернета. Однако при решении любых вопросов, которые могут возникнуть, лучше всего опираться на официальную информацию, а именно такая будет представлена на этих двух порталах», – говорит он.

Сайт «Welcome to Russia» при грамотном наполнении должен привлечь внимание иностранных гостей. «У многих развитых стран есть сайты, с помощью которых они продвигают себя на туристическом рынке, – единственный сайт о России пока нет, – уточняет Майя Ломидзе. – Поэтому сделать его нужно на языках тех стран, откуда к нам могут приехать туристы. И в первую очередь это английский, китайский, немецкий, итальянский и испанский. Тогда от него будет польза».

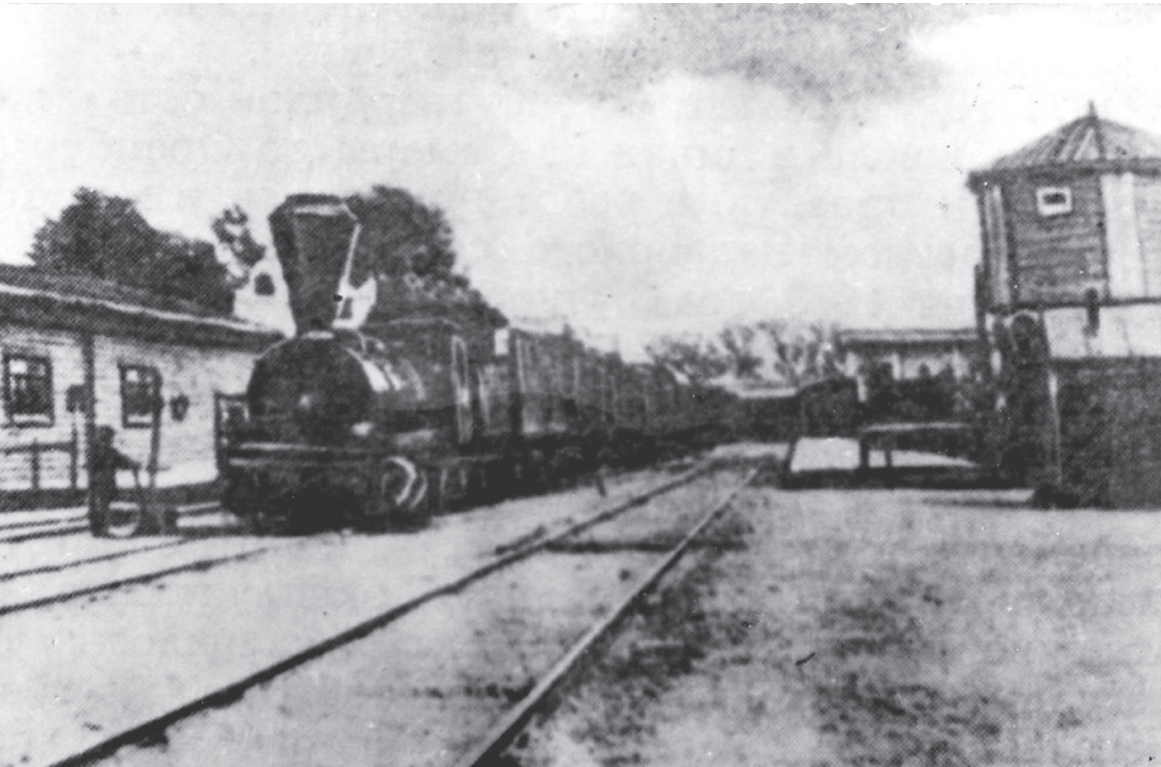
НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА



История

Всё старше

Дорога «ПОВЗРОСЛЕЛА» НА СЕМЬ ЛЕТ



В САМАРЕ УСТАНОВИЛИ НОВУЮ ДАТУ РОЖДЕНИЯ КУЙБЫШЕВСКОЙ МАГИСТРАЛИ. БЛАГОДАРИА ЭТОМУ ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ ГОДА В ГОРОДЕ НА ВОЛГЕ ОТМЕЯТ ЕЁ 150-ЛЕТИЕ.

По словам директора музея истории КбшЖД 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 Рязско-Моршанской дороги, которая была построена на семь лет раньше, чем рельсовый путь от Моршанска до Сызрани», – поясняет Юрий Менчик.

Рязско-Моршанская – первоначально структурно самостоятельная дорога. Разумеется, в ходе развития сети она обьединилась с другими дорогами, входила в состав различных участков, но и ранее, и теперь фактически и территориально находится в пределах Куйбышевской магистрали. Ныне Рязск – 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 Рязска до Моршанска», – говорит директор музея.

Николай I утвердил концессию на выгодных для акционеров условиях: 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 флигель-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 чернопильный телеграф с аппаратами Морзе. Кроме того, 23 ноября 1867 года комиссия приняла в эксплуатацию паровозное депо Моршанск. Депо имело восемь стоек, 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 водили поезд 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).

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 флигель-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 стан-

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

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

Кроме того, 23 ноября 1867 года комиссия приняла в эксплуатацию паровозное депо Моршанск. Депо имело восемь стоек, 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 водили поезд 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).

Торжественное открытие Рязско-Моршанской дороги было назначено на 28 ноября 1867 года. В канцелярию министра путей сообщения отправили телеграмму-рапорт об открытии дороги: «Совершении молебствия присутствия министра внутренних дел земских и городских властей открытия дорога Моршанск экстренным поездом». Уже на следующий день пришёл ответ от министра Павла Мельникова: «Прошу передать господину Башмакову искреннюю благодарность мою за депешу его и душевное желание полного успеха отечественному делу, им предпринятому».

Сама по себе дорога была небольшая – 121,4 версты, или порядка 126 км. Но затем именно от Моршанска развитие российских железных дорог пошло на восток, в сторону Сызрани и Самары и далее на Уфу и Златоуст с выходом к Транссибу.

Рязско-Моршанская дорога как самостоятельное акционерное общество просуществовала 23 года. Затем произошло её слияние с Моршанско-Сызранской и Рязско-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 Рязско-Моршанской дороге позволило узнать много интересного о людях того времени, оставивших потомкам железные дороги, мосты, строивших и облагораживающих Россию в целом», – говорит Юрий Менчик.

Дмитрий Попов, СОБ. КОРР. «Гудка» САМАРА

Новости спорта

Александр – первый

Представитель ЦСК «Локомотив» Александр Третьяков стал чемпионом мира в скелетоне

ЭТО ПЕРВАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СПОРТСМЕНА НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПОДОБНОГО УРОВНЯ.

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 латышу Мартину Дукурсу, который не проиграл ни одного старта. Именно Дукурс и считался безоговорочным фаворитом нынешнего чемпионата, однако Третьяков выступил в Санкт-Морице блестяще. Из четырех попыток он выиграл у Дукурса три. И если в первый день после двух заездов преимущество Александра исчи-



Александр Третьяков принёс России первую в истории мировую победу

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 собирался сда-

ваться и заключительный заезд провёл блестяще. Но и Третьяков ответил достойно. Да, по сумме четырех 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 четвертой попытки. Да, по меркам скелетона преимущество в три сотые – это ничто. 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

## 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 one2one
- Посещение ведущих компаний региона
- Выставка в формате EXPO

**Дополнительные возможности:**

- Индивидуальные и групповые программы
- Целевой маркетинг

**При поддержке:**

ОАО «РЖД Логистика»

Координационный Совет по Транссибирским перевозкам

Координационное транспортное совещание государств – участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ)

**Организатор:**

**SHUKRA RUSSIAN – INDIAN TRADE & LOGISTICS HOUSE**

**Заявка на сайте:**

[www.shukra.com.ru](http://www.shukra.com.ru)

**Контактная информация:**

тел. +74959229920; +74999743280  
e-mail: [moscow@shukraevents.com](mailto:moscow@shukraevents.com)

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 расположатся 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 предоставит Минкомсвязи. По словам Лидии Антоновой, первый этап формирования нового научного центра в Подмосковье должен завершиться до 2015 года.

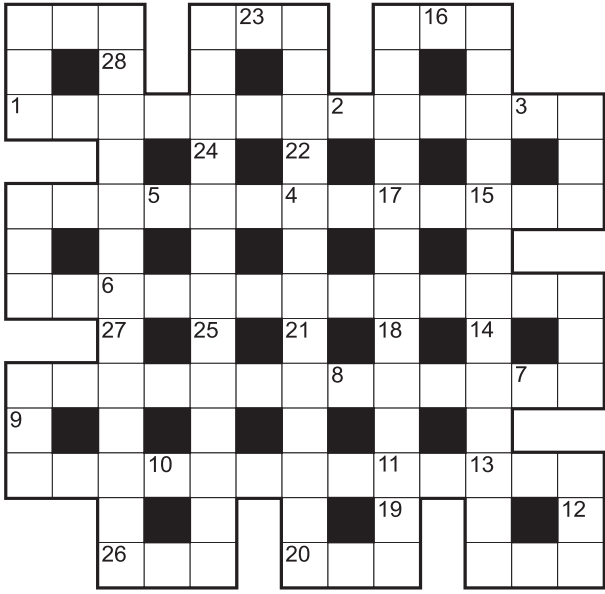
Наталья Курская

КРОССВОРД

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 гужового 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 «бикфордов 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



Ответы на кроссворд за 1 февраля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Масштаб. 8. Природа. 9. Боярышник. 11. Гопак. 12. Трава. 13. Отвар. 16. Папуас. 17. Отсвет. 18. Талия. 19. Кольцо. 21. Леонов. 23. Вуаль. 26. Ильич. 28. Самец. 29. Керенский. 30. Словарь. 31. Искание.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Частота. 2. Отрок. 3. Оборот. 4. Олушка. 5. Визит. 6. Здравие. 9. Багульник. 10. Краснобай. 13. Остов. 14. Вилла. 15. Рояль. 20. Оглобля. 22. Ошейник. 24. Ущелье. 25. Лесник. 27. Чекан. 28. Сивка.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росптрофил. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: [gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)

Главный редактор: Александр Ретинин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)  
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшанина  
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Егор Троицкий (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Ирина Кузнецова (и.о. редактора отдела социальной политики и писем), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамнинов (макет)  
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 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 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографической 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (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 (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | 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 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 4 февраля 2013 года  
Номер: 18 (25217) | Тираж: 201552 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 18.40  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин  
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский  
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)  
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. [WebSite@gudok.ru](mailto:WebSite@gudok.ru)  
Материалы с рубрикой, набранной Тисем шрифтом, – на правах рекламы. Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скиты М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 13-02-00008] Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.