

Ликвидация переездов повысит безопасность движения и пропускную способность Транссиба

Для увеличения экспортных отправок угля на Сахалине нужна развитая инфраструктура портов

Итоги работы пригородных пассажирских компаний позволяют определить и перспективы их развития

Александр Третьяков и Дмитрий Труненков стали призёрами чемпионата мира по бобслею и скелетону

5 февраля 2013 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 19 (25218)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	200217
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Закон надёжнее

Медленная законотворческая деятельность осложняет жизнь ОАО «РЖД» и заставляет компанию искать различные пути для организации стабильной работы в новых условиях. Некоторые грузоотправители и операторские компании, к примеру, поставили на поток штрафные иски к РЖД за нарушение сроков подачи порожних вагонов. Законодательство на этот счёт, принятое ещё во времена существования инвентарного парка, очень простое и незатейливое: опоздал с подачей – плати штраф. Правда, сами же операторы и грузоотправители создали такую обстановку на сети, из-за которой к нужным станциям и не подъехать. Но РЖД понимают, что сеть пока не готова полноценно работать по приказу Минтранса № 258, регулирующему доступ порожняка на магистральные пути, и не принимают жёстких мер. Поэтому пошли на компромисс: ряд компаний отказывается от претензий к РЖД за несвоевременную подачу порожняка, если вывозится весь заявленный груз. Хорошо, конечно, когда бизнес проявляет сознательность, но, опять же, со всеми не договоришься. Крупные компании, получается, работают в одних условиях, а мелкие, не охваченные соглашениями, – в других. И никто не поручится, что, когда обстановка изменится, поведение бизнесменов останется прежним. Да и контролирующие органы не дремлют. Есть сведения, что ФАС рассматривает жалобы пострадавших и готовит дело против РЖД по факту ограничения доступа операторов в Кузбасс. Хотя эти ограничения ввиду совсем безвыходной ситуации были приняты по согласованию с Минтрансом и региональными властями. Есть ещё один выход – на уровне саморегулируемой организации операторов разработать и принять соответствующие регламенты работы. Это, кстати, предлагают и сами операторы. Однако в Совет рынка пока входят далеко не все операторские компании. А, кроме того, видение операторов и РЖД процесса перевозок пока ещё не совсем совпадает, и разработка регламентов вовсе не обещает быть лёгкой. Примером тому служит обсуждение Единого сетевого технологического процесса, который подвергался критике якобы за возврат к прежним методам управления. Так что хорошо бы ускорить работу над законом «О железнодорожном транспорте» и Уставом, где и отразить все изменившиеся реалии современной жизни. Правда, о проектах этих документов, потерявшихся в недрах Минтранса и правительства, уже давно ничего конкретного не слышно.

Цифра дня

38563

РУБ. СОСТАВИЛА В ЯНВАРЕ СРЕДНЯЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД» С РОСТОМ К ПРОШЛОМУ ГОДУ НА 9,5%. ПРИ ЭТОМ РЕАЛЬНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ВОЗРОСЛА НА 2,4%.

Электронная версия газеты «Гудок» – в свободном доступе

Встретимся в Интернете!

www.gudok.ru

Инициатива

Нашли управу
Вандализм и хулиганство на железной дороге
БОЛЬНО УДАРЯТ ПО КОШЕЛЬКАМ НАРУШИТЕЛЕЙ ПРАВИЛ



ФОТО: РОМАН БУКВОВ

ШТРАФЫ ДЛЯ ЗАЦЕПЕРОВ И АВТОРОВ ГРАФИТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬСЯ В 50 РАЗ.

Новые штрафные санкции предложили ввести депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга. Соответствующий законопроект они направили в Госдуму. Авторы намерены внести изменения в Кодекс об административных правонарушениях. Если поправки будут приняты, любителям экстремальных поездок на крышах вагонов придётся заплатить 5 тыс. руб. штрафа, в то время как сейчас платят 100 руб. Повышенный штраф предусмотрен за проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для этого местах. Остановка поезда без необходимости и проезд в грузовом вагоне обойдутся в те же 5 тыс. руб.

Справка «Гудка»

В 2012 году ущерб от вандалов в пригородных поездах вырос на 31% по сравнению с 2011 годом и составил 112,8 млн руб. Среди порчи подвижного состава наиболее часто бьются стекла (34,2 млн руб.), граффити (31,1 млн). Также разрезают сиденья, портят стеновые панели, ломают и откручивают поручни и ручки дверей. Наиболее значительный ущерб от вандализма – на Московской дороге (68%) и на Октябрьской (21%). Меньше на Горьковской, Свердловской, Приволжской и Юго-Восточной.

НЕВЫСОКАЯ СУММА ШТРАФОВ НЕ ОСТАНАВЛИВАЕТ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ РАЗВЛЕЧЕНИЙ

Документом также предлагается штрафовать авторов граффити на сумму от 1 до 1,5 тыс. руб. По словам автора законопроекта, председателя комиссии по транспортному комплексу Заксобрания Алексея Палина, нередко хулиганы своими художествами закрашивают необходимую маркировку на вагонах. «В этом случае при проверке на перевозчика налагается штраф и ему приходится за свой счёт всё перекрашивать и восстанавливать. А зацепинг приводит к гибели людей, к сбоям в движении, – говорит Алексей Палин. – К тому же постороннее вмешательство особо опасно для высокоскоростных электропоездов типа «Сапсан» и «Аллегро».

Инициаторами законопроекта выступили железнодорожники. Заместитель начальника Октябрьской магистрали по безопасности и режиму Николай Ключвин рассказал, что ранее они написали соответствующее обращение в Законодательное собрание Санкт-Петербурга совместно с Управлением на транспорте МВД, в котором предложили либо повысить штрафы, либо дать возможность задерживать «героев» на 15 суток, конфисковывать имущество. «Зацеперы используют альпинистское снаряжение, оно стоит солидных денег. Сейчас, когда зацепера снимают с поезда, его можно оштрафовать лишь на 100 руб. У нас есть «герои», которых мы по три раза снимали», – рассказал он.

За 2012 год было порядка 18 задержанных зацеперов. Это больше, чем в 2010 году. Динамика растёт. Про них чем больше пишут, тем больше они лезут. И надо ужесточать меры. Может быть, тогда родители задумаются, чем их дети занимаются. Потому что основной их возраст – 14–16 лет», – отметил Николай Ключвин.

>Окончание | 3

Блиц

Пока не договорились

Школьники и студенты-очники из Мурманской, Псковской областей и Карелии могут лишиться льгот на проезд



ФОТО: СНИЖ

Антон Оленцевич, и.о. генерального директора ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»

– Как получилось, что студенты и школьники могут лишиться льгот? – Мурманская, Псковская области и Карелия не подписали с нами договоры о компенсации выпадающих доходов на предоставление в 2013 году обучающимся скидки. Эта ка-

тегория пассажиров относится к региональным льготникам. Власти ссылаются на то, что ждут решения о дотациях от федерального правительства. Ведь раньше льгота на 95% дотировалась субъектами РФ из федерального бюджета и лишь на 5% – за счёт регионального. Сегодня решения о дотациях из федерального бюджета нет. Но для того чтобы региону выделили деньги на федеральном уровне, ему необходимо заключить договор с пригородным перевозчиком. Это будет являться обязательным требованием для принятия решения о выделении дотации. Однако этого регионы как раз и не сделали. Следовательно, у нас нет гарантий того, что нам компенсируют выпадающие доходы от перевозок студентов и школьников. – Как вы возите этих пассажиров сейчас?

– С 1 января по 28 февраля компания предоставляет учащимся этих регионов льготу по собственной инициативе. Мы решили возить студентов и школьников во всех регионах. Исключение – Вологодская область, поскольку местное правительство официально отменило льготы на проезд учащихся на 2013 год. – Что произойдёт, если регионы не заключат договор? – С 1 марта эти пассажиры поедут за полную стоимость. Населению необходимо будет донести информацию, что это воля региона, в котором они живут. Практика работы с этими субъектами РФ рисует не самые лучшие прогнозы. В частности, с Мурманской и Псковской областями тяжело идут переговоры по организации транспортного обслуживания населения. БЕСЕДОВАЛА Яна Позолотчикова

Перевозки

С надеждой на подъём

При экономическом росте план погрузки будет скорректирован

В ЯНВАРЕ НА СЕТИ В СРЕДНЕМ В СУТКИ ПОГРУЗКА ДОСТИГЛА 3,071 МЛН ТОНН – ПЛАН УДАЛОСЬ ВЫПОЛНИТЬ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ, КАК ПОДЧЕРКНУЛ ВЧЕРА НА СЕЛЕКТОРЕ ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РЖД» Владимир Якунин, объёмы к уровню прошлого года ОКАЗАЛИСЬ СНИЖЕНЫ НА 6,2%, ИЛИ НА 6,3 МЛН ТОНН.

Грузооборот упал ещё больше – почти на 8%, но положительный момент – сокращение порожнего пробега частных вагонов. Генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева отметила улучшение динамики сроков доставки – в целом на 4,2%, в том числе порожняка на 1,6%. Хорошую динамику сокращения просрочки показали чёрные металлы (на 6,7%), строительные грузы (на 5,6%), уголь (на 6,8%), нефть и нефтепродукты (на 3,7%). Среди положительных тенденций января перевыполнение бюджетного задания по всем качественным показателям эксплуатационной работы – по среднему весу поезда (на 0,4%), среднесуточной производительности локомотива (на 3,1%), участковой скорости (на 0,5%). Для повышения эффективности перевозок глава компании поставил ряд задач

по внедрению технологии управления вагонным парком на основе Единого сетевого технологического процесса, управлению поручными ресурсами с переходом на месячное планирование и нормирование доступа на инфраструктуру, а также росту роли нормативного графика движения и плана формирования для всех участников рынка и совершенствованию технологии полигонного управления тягой. Владимир Якунин подчеркнул, что в связи с повышенными рисками в российской экономике план погрузки на февраль, как и в январе, вынужденно установлен на уровне 3,2 млн тонн со снижением на 4,3% к прошлому году. Но план погрузки будет откорректирован, как только в экономике начнётся оживление. Всего же в феврале необходимо погрузить не менее 89,6 млн тонн, обеспечить грузооборот в 205,4 млрд ткм, предстоит освоить пассажирооборот не менее 7,7 млрд пасс.-км. На февраль заданы следующие бюджетные параметры: по участковой скорости – 40,6 км/ч, весу грузового поезда – 3896 тонн, производительности локомотива – 1858 тыс. ткм брутто. ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

Лента новостей

Борьба за трезвость

В Общественной палате поддержали инициативу депутатов Госдумы ограничить употребление алкоголя на борту самолётов. По словам члена ОП Дмитрия Галочкина, пьяные дебоши в воздухе, инициированные соотечественниками, происходят регулярно. «При этом речь идёт об угрозе безопасности сотен людей. Борьба с пьянством в самолётах является важной стратегической задачей», – отметил он. Ранее первый зампред думского комитета по транспорту Виталий Ефимов сообщил, что проект закона о запрете на распитие алкоголя во время полёта может быть подготовлен не раньше чем через полгода. По его словам, предстоит обсудить множество вопросов, в том числе ситуацию, когда спиртное продают пассажирам во время полёта.

Танки с гарантией

Начиная с этого года все контракты на поставку вооружений и военной техники в Вооружённые силы будут сопровождаться дополнительными соглашениями, обеспечивающими их обслуживание, ремонт и утилизацию. Как заявил вчера замминистра обороны Юрий Борисов, каждое изделие теперь будет находиться на сопровождении предприятия вплоть до утилизации. «У промышленности должны быть соответствующая инфраструктура, сервисные центры, и она должна быть готовой к оказанию такого рода услуг. Для Минобороны это двойная выгода, потому что мы сможем высвободить время наших воинских соединений для повышения боевой готовности и выучки собственных войск», – отметил Юрий Борисов.

Возвращение на рынок

Грузинское вино может вернуться на российский рынок до конца весны. Как вчера заявил руководитель Роспотребнадзора Геннадий Онищенко, первый раунд российско-грузинских переговоров по вопросам возобновления поставок грузинских вин и минеральной воды «Боржоми» в РФ прошёл успешно. «На следующей неделе российские специалисты поедут в Грузию», – добавил он. В свою очередь, руководитель грузинской делегации Леван Давиташвили высказал уверенность, что грузинское вино вернётся на российский рынок до конца весны.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Спрос превысил предложение
Заполненность фирменного поезда Москва – Назрань, запущенного с 10 января, превышает 100%. Такие показатели стали возможными благодаря субсидиям, выделяемым Ингушетией. «Это хороший, положительный опыт сотрудничества с властями субъекта, который вполне может стать примером и для других регионов», – отметил вчера на селекторном совещании президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Размагнитят легко и надёжно
Специалисты Дорожного конструкторско-технологического бюро (ДКТБ) разработали и испытали автономные резонансно-размагничивающие устройства АРРУ-1, превосходящие аналоги по своей эффективности – уровень намагниченности рельсов удалось уменьшить от трёх до шести раз. Простота в эксплуатации позволяет использовать АРРУ-1 с помощью путевойской дрезины. Время приведения его в рабочее состояние в сцепе с дрезиной и обратно в транспортное положение не превышает трёх-пяти минут. Удобно расположенный пульт управления, стояночный тормоз, дизель-генераторная установка обеспечивают машинисту дрезины хороший обзор при работе. «Нами выпущено семь АРРУ-1, которые снимут все проблемы намагниченности на самых сложных участках дороги», – рассказал заместитель начальника ДКТБ Александр Ильин.
[HTTP://ALLTRANSNEWS.RU/](http://alltransnews.ru/)

НАЗНАЧЕНИЕ

Начальником департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» назначен Максим Лунев.



Лунев Максим Михайлович родился в 1977 году. В 1999 году окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, социолог, кандидат социологических наук. Трудовую деятельность начал в 1995 году менеджером в научно-производственном и аналитическом центре «Эколан». Работал руководителем отдела по связям с общественностью ЗАО «Корпорация «Бизнес-Регион». С 2001 по 2008 год трудился в ЗАО «Михайлов и Партнёры. Управление стратегическими коммуникациями» в должностях менеджера, старшего менеджера по работе с клиентами, руководителя группы контрактов, руководителя практики финансовых коммуникаций, директора по работе с клиентами. Работал советником и начальником управления общественных связей департамента связей с общественностью и маркетинга ОАО «Банк ВТБ», руководителем дирекции общественных связей и медиаобеспечения ФГУП «Почта России». С ноября 2011 года – заместитель начальника департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД».

РЕГУЛИРОВАНИЕ

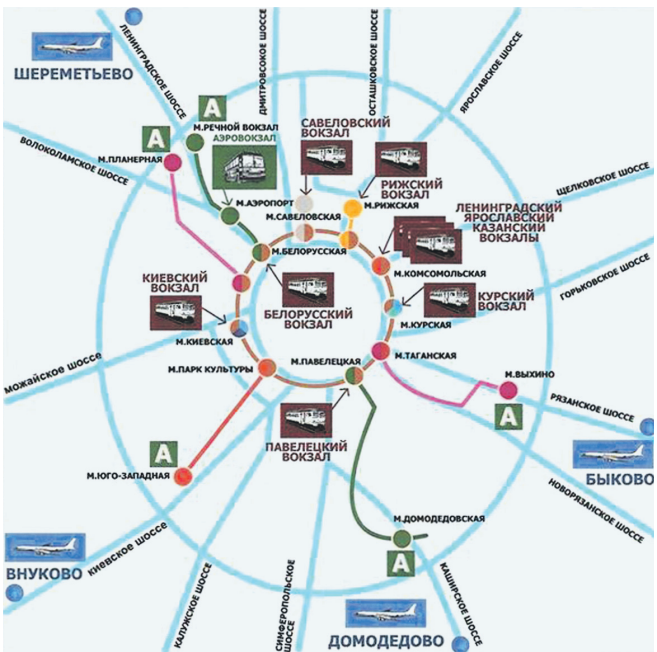
Полёт свободный

К столичным аэропортам проложат дополнительные пути

К апрелю этого года Минтранс подготовит план объединения трёх столичных аэропортов транспортными магистралями.

Поводом для ускоренного развития стал транспортный коллапс в новогодние каникулы на подъездах к Шереметьеву, Домодедову и Внукову. Первый вариант будущего строительства будет представлен ведомством к 1 апреля: предполагается увеличить объёмы интермодальных перевозок пассажиров в аэропорты, построить новые автодороги в столице и области. Уже к 1 июня будет подготовлена схема развития железнодорожных путей в пределах авиаузла – известно, что в неё включат дополнительный маршрут в Домодедово, куда построят дополнительную линию. В выгодном положении Шереметьево, где построены новые терминалы большой площади, а взлётно-посадочные полосы не пересекаются и позволяют чаще отправлять и принимать самолёты. Изолированы друг от друга и полосы в Домодедове, но терминал в нём небольшой. «Во Внукове проблему создадут пересекающиеся взлётно-посадочные полосы, которые могут сказаться на объёмах

Схема Московского транспортного узла



полётов», – сообщили «Гудку» в Минтрансе. Чтобы избежать пробок у железнодорожных переездов, их будут строить двухуровневыми. Для реализации таких масштабных планов ведомству предстоит найти заинтересованных инвесторов – в поручении премьер-министра, опубликованном на сайте правительства, говорится о «временном замещении недостающего финансирования за счёт

возвратных источников». Кроме того, средства должен найти и Минфин – одним из источников могут стать сверхплановые доходы бюджета по итогам первого квартала 2013 года. В Шереметьеве поддержали планы федеральных и столичных властей. Как заявили в пресс-службе аэропорта, важные представляются проекты по расширению пропускной способности Ленинградского шоссе после строительства

новой магистрали Москва – Санкт-Петербург и реконструкции подъездов путей и путей, ведущих к аэропорту. Аналитик инвестиционной компании «БрокерКредит-Сервис» Дмитрий Дорофеев считает, что пока частные инвесторы не смогут ощутимо помочь в реализации проектов такого масштаба. «Аэропорты и дороги – объекты с длительным сроком окупаемости. Чтобы привлечь инвесторов, государство должно предоставлять им долгосрочные гарантии возврата инвестиций, например в виде облигаций 30-летнего срока погашения», – отметил в комментарии «Гудку» аналитик. Как считает директор компании «Аэропорт Инвестментс» Сергей Детенышев, критерием эффективности затраченных усилий и средств будет инвестиционная привлекательность построенных объектов и их транспортная отдача. «Для разработки плана по реализации программы необходимо провести открытый конкурс среди отечественных и зарубежных компаний, имеющих соответствующий опыт и репутацию, в достаточные сроки, чтобы у фирм-участниц хватило времени», – сказал эксперт. **АЛЕКСЕЙ ЦЕГЛОВ**

Поезда и автомобили разведут по разным уровням

Новый путепровод через Транссибирскую магистраль, который начали строить в Иркутской области, позволит разгрузить как дорогу, так и федеральную автотрассу М55 «Байкал».

Длина путепровода возле посёлка Култук составит 212 м, высота – 10 м, ширина дорожного полотна – 7,5 м. Стоимость проекта – 1,3 млрд руб. Средства выделяет федеральный бюджет. «Окончание работ намечено на октябрь 2014 года. При строительстве будут использоваться самые современные технологии», – утверждает представитель заказчика проекта, начальник федерального казённого учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» Александр Битев. По словам начальника Восточно-Сибирской магистрали Василия Фролова, этот проект – часть работы по обеспечению безопасности автомобилистов

и разгрузки наиболее загруженных переездов. «Мы рассчитываем, что путепровод увеличит пропускную способность не только стратегической автодороги, но и магистрали, повысится безопасность движения для всех его участников», – отметил Василий Фролов. Существующий с 1953 года переезд возле посёлка Култук – один из самых загруженных на ВСЖД. Поезда проходят здесь каждые 10–15 минут. Среднесуточная интенсивность автомобильного движения в обоих направлениях составляет около 5 тыс. машин, в том числе более 180 автобусов. Пик нагрузок приходится на летние месяцы, когда железнодорожники закрывают переезд для автомобилей в общей сложности на 12 часов в сутки. В результате водители и пассажиры вынуждены терять время в очереди перед шлаубаумом.

«Автомобильные пробки, на которые постоянно сетовали не только водители, но и местное население, исчезнут с пуском путепровода в эксплуатацию», – обещает заместитель председателя правительства Иркутской области Николай Хищенко. Как сообщили «Гудку» в Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры, когда начнёт функционировать новый путепровод, старый переезд в районе Култука закроют. Одновременно на ВСЖД реализуется несколько аналогичных проектов. До конца 2013 года планируется построить дороги над путями в Нижнеудинске и в районе станции Разгон. В минувшем году были закрыты переезды у станции Глубокая и на 804-м км перегона Звёздная – Ния, где появились путепроводы. **СЕРГЕЙ КЕЗ**, СОВ. КОРП. «Гудка», Иркутск



ФОТО: ЕЛЕНА ГОРБАТОВА

Власть

Шуму много, дела нет

Президент потребовал улучшить качество коммунальных услуг



ФОТО: ИТАР-ТАСС

Вчера президент Владимир Путин провёл совещание о мерах по улучшению качества жилищно-коммунальных услуг. Тема ЖКХ, как заявил в начале совещания глава государства, «чрезвычайно неприятна для чиновников и чрезвычайно интересна для простых граждан» и с каждым годом она волнует людей всё больше.

Если в прошлом году 47% граждан считали важными для себя жилищно-коммунальные услуги, то в этом году, по словам президента, таких набралось уже 54%. Владимир Путин обратил также внимание на рост платежей за услуги ЖКХ, которые отнюдь не стали качественнее. «Прошу членов правительства и глав регионов убедиться в том, что система социальной поддержки (при оплате услуг ЖКХ. – Ред.) работает адекватно», – отметил президент, добавив, что необходимы долгосрочные системные решения и дополнительные инвестиции в этот сектор. Он также обратил внимание на то, что Фонд содействия реформе жилищно-коммунальной сферы должен стать

«эффективной отраслью, а не кормушкой для монополистов». Президент предложил поддержать создание общественных организаций, которые будут контролировать управляющие компании и следить за тарифами. Причём создать их необходимо уже к лету этого года. Отдельно глава государства остановился на формировании тарифов и коммунальных платежей, заметив, что после разделения платежей на индивидуальное потребление и общедомовое тарифы выросли. По словам присутствовавшего на совещании вице-премьера Дмитрия Козака, к 2014 году будет принят весь пакет нормативных документов в сфере ЖКХ. На вопрос корреспондента «Гудка», что делать с управляющими компаниями, которые ещё год будут собирать деньги с жильцов за свои не всегда качественные услуги, вице-премьер ответил, что пока у государства нет механизмов изменить сложившуюся ситуацию. «В этом случае у граждан больше возможностей, но они пока не могут организовать», – отметил Дмитрий Козак. **ОЛЬГА СОЛОМОНОВА** Сочи

Вакансии

Требуется на работу **НАЧАЛЬНИК ГРУППЫ ТЯГОВЫХ ПОДСТАНЦИЙ** (3-Канальная, Жутово, Котельниково).

ТРЕБОВАНИЯ К КАНДИДАТУ: высшее энергетическое образование, 5 кв. группа по электробезопасности, стаж работы в электроустановках не менее 6 месяцев.

Предоставляется служебное жилье по ст. Жутово Волгоградской области.

Тел.: 8 (8442) 90-36-19

реклама

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

Соседи

Литьё без продолжения

В Белоруссии готовится переход на российский стандарт списания литых деталей вагонов

БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (БЖД) ВВЕДЁТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАГОННОГО ЛИТЬЯ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЕ ЕГО СПИСАНИЕ БЕЗ ПРОДЛЕНИЯ СРОКОВ СЛУЖБЫ. ЭТОТ ОПЫТ УЖЕ ИСПОЛЬЗУЮТ В РОССИИ. Заместитель начальника БЖД Владимир Балахонов сообщил «Гудку», что в России и Белоруссии уже существуют общие технологические регламенты в сфере работы железнодорожного транспорта, что и даёт возможность унифицировать ключевые нормативы обслуживания, ремонта и списания подвижного состава. «Мы считаем согласование наших правил утилизации вагонного литья с принятыми в России своевременным шагом, – подчеркнул он. – На нашей магистрали отмечается большое количество отказов по причине проблем с его качеством, мы сталкиваемся и с откровенно фальсифицированными деталями. Сегодня дефицита запчастей нет, рынок насыщен, и мы можем выбирать, у кого покупать нужную нам продукцию, и своевременно заменять отработавшие свой жизненный цикл детали. Учитываем, что общий износ парка у БЖД за

счёт крупных закупок вагонов в последние годы сократился. И мы не ждём больших издержек в связи с ужесточением порядка вывода из эксплуатации литых деталей. При этом повысятся эксплуатационные показатели вагонов и безопасность движения». Начальник сектора по стратегическому развитию и корпоративному управлению ОАО «Первая вагоноремонтная компания» Павел Тихолоз добавил, что главным результатом уни-

«Можно ожидать некоторого роста спроса на него, поскольку списываемые детали надо будет заменять новыми, – подчеркнул он. – Но главным итогом для железнодорожников России и Белоруссии станет не необходимость выделять дополнительные средства на покупку нового литья, а повышение безопасности движения, рост производственной культуры у их партнёров-поставщиков. Вопрос отмены продления сроков эксплуатации литых деталей требовалось ре-

шать уже давно, более того, не следовало изначально вводить нормы, позволяющие их продлевать. Даже нормативный срок службы этих деталей таков, что к его концу подходит к опасному уровню степень усталости металла, его износ. Поэтому если сроки работы самого вагона ещё допустимо продлевать, то литье надо только менять на новое. Поэтому БЖД поступает технически грамотно, перенимая в этом отношении российский пример».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Вопрос отмены продления сроков эксплуатации литых деталей требовалось решать уже давно

Инициатива

Нашли управу

>Начало | 1

С Николаем Клюкиным согласен заместитель начальника моторвагонного депо Апрелевка Николай Соловьев. Он предлагает уже сейчас увеличить штрафы. «Для граффитистов полторы тысячи рублей – маленький штраф. У них одной краски на большую сумму, и ущерб они наносят огромный. Последняя их «раскраска» нам обошлась более миллиона рублей», – рассказал Николай Соловьев.

Многократное увеличение штрафов даст положительный эффект, считают в управлении организации охраны общественного порядка ГУТ МВД. «Для зацеперов главное – показать свои ловкость и удаль. Чтобы предотвратить будущие трагедии, необходимо ужесточение законодательства. Подросток не сможет сам заплатить 5 тыс. руб. – деньги в казну будут вносить родители. Из-за такого удара по семейному бюджету за подростком усилят контроль», – уверен начальник управления Александр Востриков.

Что касается граффитистов, то их случаи можно разделить на две составляющие: по значительности ущерба. «Если урон предприятия серьезный, то к нарушителям с 14 лет применяется статья УК «Вандализм», если ущерб незначительный – КоАП. Вот за мелкий ущерб сейчас и будут повышены штрафы», – надеется Александр Востриков.

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Александр Старовойтов считает: «Если речь идёт о железнодорожном транспорте, то здесь необходимо вводить куда более суровые меры наказания по сравнению с нынешними. Если от действий вандалов страдают другие граждане, за это нужно наказывать».

Ранее в Госдуму был внесён законопроект об изменениях в КоАП, предлагающий усилить ответственности как за курение на объектах транспорта, так и за зацеперство. Депутат Андрей Руденко предлагал повысить административное наказание за езду вне салона вагонов в 50 раз – со 100 руб. до 5 тыс. руб. Документ прошёл первое чтение, но затем одна из его составляющих – запрет на курение на транспорте – была внесена в другой закон, а вторая вошла в состав проекта, предполагаемого Законом о Санкт-Петербурге. Таким образом, документ утратил свою актуальность и 16 января 2013 года был отклонён.

Игнат Вьюгин

Перевозки

Ушли в трубу

Погрузка на Сахалине упала почти вдвое

Для увеличения экспортных отправок угля и компенсации потерь в перевозках из-за газификации энергетики на Сахалине нужна развитая инфраструктура портов.

Начало года принесло снижение перевозок на всей Дальневосточной дороге. Как сообщил вчера на совещании по итогам января начальник магистрали Михаил Заиченко, в прошлом месяце отправлено 3,7 млн тонн грузов. Хотя этот показатель на 2,8% превышает план, погрузка в сравнении с тем же периодом 2012-го сократилась на 2,6%.

Однако наибольший спад перевозок – почти на 50% – наблюдался в Сахалинском регионе ДВЖД. Потери по большей части были ожидаемы, поскольку они коснулись перевозки угля – ведущей номенклатуры, с которой работают сахалинцы. Это произошло из-за продолжающейся на острове газификации объектов энергетики, в первую очередь Южно-Сахалинской ТЭЦ-1. В ходе модернизации станции переведены на сжигание природного газа уже три из пяти её котлоагрегатов.

Как сообщил технический директор ООО «Горняк-1» Алексей Мащенко, в 2011 году в адрес ТЭЦ по железной дороге компания отправила 750 тыс. тонн угля, в 2012-м – 650 тыс., в 2013-м заключён договор на поставку лишь 250 тыс. тонн. «Южно-Сахалинская ТЭЦ являлась нашим основным потребителем, мы и горя не знали», – сказал он.

Сегодня компания, как и другие сахалинские угольщики, всё больше отправляет продукцию на экспорт – в Японию, Южную Корею, Китай. «Экономика КНР растёт, и у неё растут потребности в электроэнергии. А на Сахалине достаточно качественный уголь для объектов энергетики. Япония диверсифицирует поставки энергоносителей после аварий АЭС. Там новый импульс получила угольная генерация. Так что спрос на продукцию превышает наши возможности», – отметил заместитель ген-



ФОТО ПАВЕЛА ТОРГАЧОВА

Сахалинские угольщики всё больше своей продукции отправляют морем в Японию, Южную Корею, Китай

директора ООО «УК «Сахалинуголь» Владимир Ко.

Однако для увеличения экспорта нужно развивать сопутствующую транспортную инфраструктуру, в первую очередь портовую. Так, ООО «Углероскуоль» в 2010 году приобрело порт Углероский, после чего началась его модернизация. По словам гендиректора Евгения Мейера, из-за небольших глубин акватории отгрузка угля ведётся на рейде. «Но есть технологии, позволяющие максимально эффективно работать на рейде, снижая себестоимость транспортировки. В 2011 и 2012 годах мы стабильно отработали с судами водоизмещением от 20 до 40 тыс. тонн. Наша задача – выйти на большие суда в 60–100 тыс. тонн. Это позволит снизить расходы на фрахт флота, стать более конкурентоспособными по сравнению с основными поставщиками топлива в Азиатском регионе – Австралией и Индонезией», – пояснил Евгений Мейер.

Аналогичные работы ведёт сегодня «Сахалинуголь» в Шахтёрском морском порту.

Однако Углероск и Шахтёрск являются замерзающими портами. И к ним не подходит железная дорога. Отправка же топлива сначала авто-

транспортом до ближайшей станции Ильинск, а после перегрузка в вагоны – до незамерзающего Холмского морского торгового порта, отметил Евгений Мейер, делает себестоимость продукции неконкурентной.

В последние годы неоднократно возникала идея строительства железнодорожной линии Ильинск – Углероск, но она так и осталась невоплощённой. Впрочем, есть проблемы и в Холмском порту. Специализированного терминала в нём нет, имеющийся крановый парк стареет. «Грейферная выгрузка вагонов в порту несовершенна. Нам приходится закупать новую технику для перегрузочных работ, чтобы исполнять контрактные обязательства перед японскими партнёрами, которые весьма щепетильны в вопросах поставок», – сказал Алексей Мащенко. По его словам, компания присматривается к возможностям ещё одного порта на юге Сахалина – в Невельске. В настоящее время он восстанавливает свою работу (несколько лет предприятие, обслуживавшее его, находилось в состоянии банкротства).

ПАВЕЛ УСОВ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Реконструкция

В контакте

СОТРУДНИКИ ЭНЕРГОМОНТАЖНОГО ПОЕЗДА САМИ ИЗГОТАВЛИВАЮТ ДЕТАЛИ ДЛЯ ОПОР



Новые опоры контактной сети надёжнее старых и легче монтируются

в энергомонтажный поезд он пришёл шесть лет назад из Поворинской дистанции электроснабжения.

«Сбежал из эксплуатации на стройку. Там просто обслуживали сеть, а тут её делаешь: подвесили контактный провод, опору установили – видно собственную работу. Всё с нуля. А это интересно», – рассказывает Василий.

«Действительно удобно, – одобряет идею и мастер, – ставится быстро, держит надёжно. Поставил и забыл. А болтовое крепление ослабляет вибрация проходящих поездов, надо минимум раз в две недели подтягивать».

Монтажники наверху не реагируют на наш зов. Им надо до конца «окна» закрепить контактный провод. Поэтому только

Страшное для нас – гроза, когда молния может попасть в опору... А зимой нам ничего не страшно

Пока разговариваем, Виктор Каральков берёт метлу и начинает орудовать ею у рельса. «Похваляюсь немного, – объясняет он. – В своё время придумал крепления заземления опоры к рельсу. Крепим не болтами, а используя рельсовое крепление АРС. Отрезали половину пружины, закрепили на ней провод, и дело идёт легко и быстро. Надо только пружину ставить не так, как при креплении рельсов к шпалам, а задом наперёд».

посмотрели пару раз свысока и продолжили работу. «Там братья Николай и Дмитрий Сараевы. Хорошо работают, старший Николай сам учится и младшего подтягивает», – говорит Василий Шербатых.

Иду в кабину моторисы. Машинист Сергей Терентьев хоть и успевает переговариваться по рации с диспетчером, следить за монтажниками в люльке и переводить моторису с места на место, выкраивает время рассказать о

себе. Он, как и мастер, пришёл из Поворинской дистанции электроснабжения. И по тем же причинам. «Тут стройка, вчера ничего ещё не было, а сегодня есть», – говорит.

Монтажники сигналият, что их нужно опустить пониже. «А это моя работа – ребят поднимать-опускать. Вверх бесплатно, обратно за деньги», – шутит помощник машиниста Алексей Зверьков.

По соседнему проносится пассажирский поезд. Пока он «пользуется» старой контактной сетью, но совсем скоро побежит под новой. Ему, конечно, всё равно, а вот энергетикам – нет. Линия более надёжная, принципиально изменена система натяжения. На старой несущий трос и контактный провод натягивает один противовес, а разница в натяжении компенсируется блоками. На новой – у троса и контактного провода свои грузы. Натяжение каждого регулируется отдельно.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ВОРОНЕЖ
ФОТО АВТОРА

Реклама

Реклама

РУССКАЯ КОРПОРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Сердечно поздравляем лизинговую компанию ООО «ТрансФин-М» с днем рождения!

Наша общая цель - развитие российских железных дорог, кровеносной системы экономики. И наши усилия дают результаты, которыми можно гордиться. Уверены, что наше партнерство станет еще более тесным и плодотворным. Желаем всем сотрудникам и руководителям компании быть такими же энергичными и креативными в решении самых сложных и масштабных задач, какими мы вас знаем по совместной работе. А вашему бизнесу - роста и процветания!

ООО «УК холдинга РКТМ»

Жизнь наполняем движением!

УВАЖАЕМЫЕ ПАРТНЕРЫ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

От имени Акционерного Банка «РОССИЯ» примите самые искренние поздравления с Днем рождения Вашей уважаемой компании!

Желаем команде «ТрансФин-М» дальнейших успехов в работе, достижения новых высот в бизнесе, профессиональных побед и надежных партнеров! Благополучия, уверенности в собственных силах, крепкого здоровья и удачи Вам!

ОАО «АБ «РОССИЯ»

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ!

Коллектив ПАО «Азовмаш» поздравляет компанию «ТрансФин-М» с 8-летием со дня основания!

Далеко не каждому коллективу удается за такой короткий срок приобрести достаточную известность не только в Российской Федерации, но и за ее пределами, в том числе и в Украине. Все это достигнуто благодаря профессиональному подходу к выполнению поставленных задач, четкой тактике и стратегии, разрабатываемой сотрудниками компании и ее руководителями. Выражаем искреннюю признательность за совместную работу и желаем компании дальнейшего роста, увеличения объема предоставляемых услуг, а всем сотрудникам счастья, благополучия и добра!

Коллектив ПАО «Азовмаш»

СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЕМ КОЛЛЕКТИВ ООО «ТРАНСФИН-М» С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ КОМПАНИИ!

Желаем дальнейшего процветания и стабильности, интересных проектов и надежных партнеров. Пусть удача и благополучие сопутствуют Вам и в дальнейшем!

Коллектив банка «ГЛОБЭКС»

Реформа

Движущая сила

Сегодня пригородный комплекс может работать только при поддержке региональных властей



Максим Шнейдер, начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом

ИТОГИ РАБОТЫ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ ПОЗВОЛЯЮТ ОПРЕДЕЛИТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИХ РАЗВИТИЯ. ПОКА БЕЗ ДОБРОЙ ВОЛИ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ НОРМАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕВОЗМОЖНА.

– Максим Александрович, каковы результаты работы пригородных пассажирских компаний (ППК) в прошлом году?

– Он стал для ППК вторым годом, когда из федерального бюджета было выделено 25 млрд руб. на возмещение части затрат по оплате услуг инфраструктуры. Ожидается, что ППК пяти регионов сработают прибыльно, без субсидий регионов. Это Москва, Московская область, Санкт-Петербург, Астраханская область и Адыгея. Конечно, если бы не субсидии, им пришлось бы предусматривать существенные суммы.

От 12 до 17 субъектов Федерации – сейчас цифра уточняется – полностью возместили выпадающие доходы ППК. То есть совокупно 22 региона выполнили свои договорные обязательства перед ППК.

– Что определяет платёжеспособность регионов?

– Главное – отношение исполнительной власти субъекта к развитию транспортной инфраструктуры. Если мобильность населения региона для губернатора важна, то и отношение к пригородному комплексу, к ОАО «РЖД» – адекватно. Такому губернатору достаточно нормативной базы, чтобы организовать пригородное сообщение, честно рассмотреть доходы и расходы ППК и принять волевое решение по компенсации в полном объёме.

– То есть платят не обязательно добывающие, благополучные регионы?

– Именно так. Например, платят Рязанская, Новосибирская, Кировская области. Последние никогда не была донорской. Выполняют свои обязательства Омская, Нижегородская, Оренбургская области, Удмуртия, Алтайский край, Красноярский край, Хабаровский край, Ханты-Мансийский округ. Понятно, что в последнем регионе доходы на душу населения выше, чем в других перечисленных. Нельзя сказать, что платят только богатые или только бедные регионы. Сахалин полностью возмещает выпадающие доходы ППК, а Калининградская область не возмещает и 20%, хотя она в похожих условиях – так же географически удалена и имеет не очень большие объёмы пригородных перевозок.

– Чем ещё характерен минувший год?

– В 2011–2012 годах впервые пригородные перевозки в полном объёме обеспечивали только ППК. В минувшем апреле были созданы Дирекция моторвагонного подвижного состава и Дирекция пассажирских обустройств. Сейчас почти полностью сформирована система взаимоотношений, когда ППК по подвижному составу взаимодействуют с первой дирекцией, а по инфраструктуре – со второй и с Дирекцией инфраструктуры. По сути, подготовлен бизнес-блок «Пассажирские перевозки».

– Это шаг к тому, что в будущем ППК будет передана инфраструктура?

– В постановлении Правительства РФ № 384 прописано, что реформа предполагает наделение ППК движимым и отчасти недвижимым имуществом. Но подчеркну, что есть объекты инфраструктуры, которые и не должны быть переданы ППК. Например, мы же не можем передать ППК платформу – она используется несколькими перевозчиками. ОАО «РЖД» обязано предоставить всем им равные условия доступа к инфраструктуре на данном участке. В противном случае новый владелец может ввести плату за его прохождение для других субъектов перевозок. За исключением таких ключевых объектов условия для передачи собственности ППК уже созданы.



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛНЧЕР

Пригородное сообщение нельзя рассматривать как бизнес

Сейчас реализуются два пилотных проекта по наделению имуществом ППК. Это «Сахалин», где ОАО «РЖД» принадлежит 99% акций. Вторая – «Кубань-Экспресс-Пригород», где компания владеет лишь 49% акций, второй акционер – администрация Краснодарского края, которая активно участвует в работе ППК. По предварительной договорённости РЖД в полном объёме передают ППК используемый подвижной состав на 1,5–2 млрд руб. Краснодарский край планирует внести соразмерную сумму, чтобы сохранить свои 51% акций в компании с увеличенным уставным капиталом. Это предложение полностью укладывается в реформу, может сделать экономично пригородных перевозок более прозрачной для региона. Сама компания станет более инвестиционно привлекательной.

– Чем обусловлен выбор регионов для пилотных проектов?

– Их желанием. Мы готовы передавать подвижной состав, если субъект Федерации участвует в развитии пригорода, готов

заключить с ППК контракт на три – пять лет с гарантией возмещения выпадающих доходов. Если этого не будет, то ППК неминуемо ждёт убытки, а потом и банкротство. Нам бы не хотелось, чтобы подвижной состав был пущен на металлолом в счёт погашения долгов, созданных по вине региона.

Нам бы не хотелось, чтобы подвижной состав был пущен на металлолом в счёт погашения долгов

– Правмерно ли выделить показатели экономической эффективности ППК?

– Для этого можно провести аналогию с 2003 годом. За годы реформирования пригородного комплекса расходы росли в два-три раза меньшими темпами, чем доходы. Если в 2003 году мы собирали доходов 6 млрд руб., то сегодня – 46 млрд. По сравнению с 2011-м в прошлом году на фоне падения вагонно-километровой работы на 1% пассажирооборот вырос более

чем на 8%. То есть меньшим подвижным составом перевезли большее количество людей – 937,7 млн пассажиров. Платных отправили на 12% больше. Причём это успех не только Центральной ППК в Московском регионе. Из 25 перевозчиков 17 закончили год с ростом этого показателя. Конечно, были отмены маршрутов. Основное падение пассажиропотока произо-

шло в восточной части страны, в западной – рост.

– С чем это связано?

– В том числе и с позицией регионов по сокращению вагонно-километровой работы для снижения нагрузки на бюджет. Мы скорбим, когда Челябинская область на 38% уменьшает свой заказ на электрички. Вал телескопических изменений, обращений жителей свидетельствует – там очень нуждаются в электропоездах. Удручает, что Курганская область решила сократить объёмы

почти на 40%. Эти два региона никогда не платили. Мы ещё не искоренили в понимании людей иждивенческое мнение, что железнодорожники всем должны – возили, возят и возить будут. Это давно не так. Ответственность лежит на регионе. Если ему не нравится ППК, есть механизм, по которому можно нанять другую. Но расчёты будут такими же. Не нравится ППК с участием ОАО «РЖД» – регион вправе создать свою компанию или приобрести контрольный пакет акций. Реформа предполагает различные формы компаний, но всегда они – самостоятельные юридические лица, а регион – заказчик.

– В какой степени влияют на ситуацию плата ППК за инфраструктуру ОАО «РЖД»?

– Мы подчёркиваем, что аренда подвижного состава у ОАО «РЖД» дешевле собственного владения. По решению, одобренному Правительством России, ОАО «РЖД» даже недопределяет ППК все затраты. Это ремонт электричек и другие расходы, составившие в прошлом году около 9 млрд руб. Стоимость пользования инфраструктурой устанавливается Федеральной службой по тарифам. Совокупный размер затрат в пригородном комплексе, который несёт ОАО «РЖД», – 33,8 млрд. ППК по решению Правительства РФ установили коэффициент 0,01. То есть мы ожидаем от ППК получения 340 млн в пользу ОАО «РЖД», 1% реальных расходов от пользования инфраструктурой.

Кроме того, как я говорил, ОАО «РЖД» получает субсидии из госказны – 25 млрд. Эти средства не покрывают убытков, остаётся более 8 млрд невозмещённых расходов, которые скажутся на финансовых результатах работы компании.

– У ППК есть возможность повысить эффективность, совершенствовать сервис?

– Сейчас это делается на голом энтузиазме. Даже ЦППК, которая в 2012 году получила порядка 5 млрд прибыли, не имеет возможности обновить подвижной состав в полном объёме. У ЦППК 450 составов электропоездов, 5 млрд – стоимость 17–20 электропоездов. То есть прибыли при условии её ежегодного получения хватит, чтобы обновить подвижной состав лишь за 25 лет.

Остальные компании не только не могут что-то приоб-

реть, но и не имеют возможностей для дальнейшего развития. Но ОАО «РЖД» побуждает к этому дочерние и зависимые общества. Основная цель – улучшение качества обслуживания пассажиров, клиентоориентированность. Даже в ППК со сложным финансовым положением ОАО «РЖД» настаивает на форменной одежде, обучении персонала, тренингах. Как акционер компания закладывает ППК деньги на приобретение билетопечатающих автоматов, меняется технология продажи билетов. На многих дорогах уборка электричек передана ППК, чтобы она сама отвечала за её качество.

– ППК как-то ещё может заработать?

– Почти нет. Они немного зарабатывают на продаже билетов для ФПК. Но с переходом на электронные билеты этот доход будет стремиться к нулю. ППК пытаются запускать автобусные перевозки, есть мелкая торговля, реклама. Но это лишь минимизирует убытки, а не приносит прибыль. Это по лучшим ППК 30–40 млн руб. – несоизмеримо с убытками от основного вида деятельности.

Пригород нельзя рассматривать как бизнес в истинном значении этого слова. Нет таких мероприятий по увеличению доходов и снижению расходов, чтобы из года в год снижать издержки и прийти к безубыточности. Об этом говорит и мировая практика – во всём мире пригородные перевозки дотируются государством.

– То есть заявления некоторых чиновников о том, что пригородные компании сами могут стать безубыточными, неправомерны?

– У нас открыты вакансии на должности генеральных директоров ППК и их заместителей. Ответственно заявляю – здравомыслящие и энергичные чиновники, с опытом, со связями в органах власти нам нужны. Если они без субсидий выведут пригородный комплекс региона на безубыточность, я лично буду ходатайствовать перед правлением ОАО «РЖД» о досрочном приёме в штат и звании «Почётный железнодорожник» и премии в размере 10% от заработной суммы.

БЕСЕДОВАЛ
МИХАИЛ КОВАНЦЕВ

ПЕРЕВОЗКИ

Споткнулись об уголь

НЕСОГЛАСОВАННОСТЬ МЕЖДУ ПОСТАВЩИКАМИ И ПОТРЕБИТЕЛЯМИ СРЫВАЕТ ПЛАНЫ

В Ростовском регионе Северо-Кавказской магистрали три месяца подряд заявки угольщиков на перевозку превышают фактические показатели погрузки. Руководство дороги обратилось за помощью к областным властям.

По словам заместителя начальника СКЖД Андрея Тарасенко, реальная погрузка угля в январе оказалась ниже заявленной на 25 тыс. тонн. Аналогичная ситуация с показателями последних месяцев прошлого года: в декабре недогрузили 120 тыс. тонн, в ноябре – 50 тыс.

«Дорога строит свои планы под заявленные грузоотправителем объёмы, но в результате погрузка ниже заявленной, и мы несём убытки. Кроме того, имеются потери и в эксплуатационной работе из-за простаивающего порожнего подвижного состава, который прибыл под погрузку, но остался незадействованным», – говорит Андрей Тарасенко.

Поставщики угля объясняют свою необязательность тем, что энергетики отказываются принимать продукцию.

«Эти потери – следствие обстоятельств, которые складываются вокруг Новочеркасской ГРЭС, – утверждает представитель одного из основных отправителей угля, директор ООО «ЮзГранс» Андрей Иванов. – Новочеркасцы не принимают нашу продукцию, ссылаясь на отсутствие у них складов».

Энергетики же, в свою очередь, винят во всём слишком тёплую зиму.

«При холодной погоде станция использует порядка 350–360 тыс. тонн в сутки при



ФОТО: ЛЕВЫЙ ГОРБАКОВ

работе 6–7 энергоблоками. Однако из-за тепла мы потребляли топлива на 20–30% меньше, чем планировали. На сегодня у нас задействованы всего четыре энергоблока. Таким образом, мы недобирали порядка 70–80 тыс. тонн каждый месяц», – отмечает помощник директора Новочеркасской ГРЭС Иван Плутников.

ГРЭС является основным источником генерации электроэнергии в Ростовской области. Установленная мощность станции – 2112 МВт. Её выработка составляет более 15% потребления объединённой энергетической системы Северного Кавказа.

По словам Ивана Плутникова, на складе станции сейчас скопилось более 600 тыс. тонн угля, при его нормативной ёмкости в 560 тыс. тонн.

«Кроме того, в связи со строительством девятого энергоблока станция часть склада освобождена под монтажные работы», – утверждает представитель ГРЭС.

Из-за тёплой зимы энергетики снизили потребление донского угля

Однако, несмотря на избыток угля на складе и у донских производителей, ГРЭС продолжает закупать сырьё на Украине. Так, по официальным данным, в январе оттуда пришло 32 тыс. тонн, а в декабре – 35 тыс.

Энергетики объясняют это экономической целесообразностью: украинский уголь обходится им дешевле ростовского.

«По поводу ситуации на Новочеркасской ГРЭС мы обратились в региональное министерство транспорта, поскольку будут снижены объёмы перевозок в границах Ростовской области, – говорит Андрей Тарасенко. – Рассчитываем, что областные власти поднимут эту проблему на федеральном уровне».

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
РОСТОВ-НА-ДОНУ

Безопасность

Объёмная закалка

УЧЁНЫЕ РАЗРАБОТАЛИ НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ТЕЛЕЖЕК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Проведённый специалистами ОАО «РЖД» анализ причин целого ряда аварий подвижного состава показал, что многие дефекты тележек грузовых вагонов вызваны низкой эксплуатационной стойкостью узла гасителя колебаний.

Так, важные детали этого узла (типовые фрикционные клинья из чугуна) должны обеспечивать пробег вагона после ремонта не менее 160 тыс. км. Однако, как показывает практика, их зачастую изымают из тележки по причине сверхнормативного износа уже после 80 тыс. км пробега.

Нередко также работники вагоноремонтного депо отмечают случаи изломов пружин тележек, а также трещины и поломки клиньев и фрикционной планки.

Попытки внедрить для повышения надёжности узла фрикционные клинья из высокопрочного чугуна с уретановой накладкой не оправдали ожиданий конструкторов.

Решить эту проблему смогли сотрудники Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ). Как сообщил руководитель научно-образовательного центра



ФОТО: ЛЕВЫЙ ГОРБАКОВ

Износостойкость упрочнённых клиньев возросла в несколько раз

«Промышленные технологии и ресурсосбережение на транспорте» этого вуза профессор Владимир Федин, для повышения износостойкости данных деталей учёные разработали технологию объёмно-поверхностной закалки фрикционных клиньев из стали и чугуна.

Как показали проведённые специалистами университета исследования, после такой обработки ресурс деталей возрос до 460 тыс. км пробега.

Кроме того, для поглощения энергии вертикальных колебаний в вузе разработали полимерные распределители нагрузки, устанавливаемые

под пружины тележек. Такое техническое решение также повысило надёжность всей конструкции.

Для сравнительной оценки работы узла гасителя колебаний при различных вариантах его комплектации сотрудники МИИТа создали специальный стенд, моделирующий условия эксплуатации этой ответственной части тележки.

Результаты проведённых на нём всесторонних испытаний подтвердили, что износостойкость клиньев, упрочнённых по технологии объёмно-поверхностной закалки, выше, чем у серийных деталей, в 1,8–7,3 раза.

В свою очередь у фрикционных планок этот важный показатель возрос в 1,3–4,5 раза. Поэтому применение упрочнённых клиньев продлит срок службы узла гасителя колебаний в целом.

По мнению Владимира Федина, предложенные учёными университета технические решения по модернизации тележек позволят повысить межремонтный пробег и обеспечить более безопасную и эффективную эксплуатацию грузовых вагонов на сети отечественных железных дорог.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Инновации

Внедрено в отрасли

НА СЕТИ ИСПОЛЬЗУЮТ РАЗРАБОТКИ
ЛУЧШИХ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ

ФОТО: НАУЧЦЕНТР РЖД

В ЦЕНТРЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ И БИБЛИОТЕК ОАО «РЖД» ОПРЕДЕЛИЛИ НАИБОЛЕЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ ОТРАСЛИ.

В области повышения производительности труда в путевом хозяйстве:

«Салазки для замены рельсовых плетей бесстыкового пути на железобетонных шпалах».

Авторы: В.Б. Дьяконов, Ю.П. Карманов, Свердловская дорога. Годовой экономический эффект – 1,48 млн руб. Внедрили на 6 дорогах.

«Стенд КСТ-008 для проверки и ремонта электрических спидометров типа 121.3802, тахометров ТМ и ЗМ и датчиков МЗ307, Д-1ММ».

Автор: А.Г. Кувенев, Приволжская дорога. Годовой экономический эффект – 156 тыс. руб. Внедрили на Южно-Уральской дороге.

«Приспособление-захват для кантования рельсов».

Автор: В.Б. Долгирев, Северо-Кавказская дорога. Годовой экономический эффект – 40 тыс. руб. Внедрили на 13 дорогах.

«Конструирование установки по уничтожению растительности вдоль железнодорожного полотна на базе платформ ВПР-1200».

Авторы: В.Н. Тихонов, О.А. Гарин, Н.Н. Селиверстов, М.А. Масютин, Юго-Восточная дорога. Годовой экономический эффект – 186 тыс. руб. Внедрили на Южно-Уральской дороге.

«Устройство отвала для очистки пути от снега на мотовозе МПТ».

Авторы: А.К. Холодный, С.В. Михальченко, С.В. Чемлыклов, Октябрьская дорога. Годовой

вой экономический эффект – 201 тыс. руб. Внедрили на 6 дорогах.

В области механизации и автоматизации технологических процессов:

«Лазерный мобильный измерительный комплекс «Л-МИК-1».

Автор: И.Г. Ветешин, Дальневосточная дорога. Годовой экономический эффект – 1,1 млн руб. Внедрили на Южно-Уральской дороге.

«Система мобильного рельсосмазывания на базе моторвагонного подвижного состава».

Авторы: В.А. Шехин, В.А. Аксенов, А.И. Щелоков, А.Д. Магдин, Московская дорога. Годовой экономический эффект – 20 млн руб. Внедрили на Южно-Уральской дороге.

«Модернизация троллейных линий кранов на производственной базе».

Автор: Г.И. Щербаков, ЦДРП. Годовой экономический эффект – 367 тыс. руб. Внедрили на Южно-Уральской и Красноярской дорогах.

«Способ улучшения биохимических процессов минерализации органических загрязнений на очистных сооружениях».

Авторы: В.Г. Чукмасов, П.Е. Соколов, Т.Г. Войтюк, Л.В. Сафонцева, Дальневосточная дорога. Годовой экономический эффект – 110 тыс. руб. Внедрили на Южно-Уральской дороге.

«Схема стенда по проверке стрелочных электродвигателей МСТ, МСП, МСА».

Авторы: Н.Г. Щедриков, С.В. Ермихин, Приволжская дорога. Годовой экономический эффект – 776 тыс. руб. Внедрили на 5 дорогах.

ОХРАНА ТРУДА

Опасное увлечение

АЛКОГОЛЬНОЕ ОПЬЯНЕНИЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К КАТАСТРОФЕ



ФОТО: ПАВЛА ГОРНАНКО

Юрий Меламед, руководитель технической инспекции Роспрофজেда



ФОТО: РОСПРОФЖЕДА

ФРАЗА «УВОЛЕН ЗА ПЬЯНСТВО НА РАБОТЕ» СТАВИЛ КРЕСТ НА КАРЬЕРЕ РАБОТНИКА. «ДРУЖБА» С ЗЕЛЁНЫМ ЗМИЕМ, ТЕМ БОЛЕЕ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ, МОЖЕТ ПРИВЕСТИ И К БОЛЕЕ ТЯЖЁЛЫМ, ИНОГДА НЕОБРАТИМЫМ ПОСЛЕДСТВИЯМ. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ТАКИХ ОШИБОК НЕ ПРОЩАЕТ.

Только в прошлом году в нетрезвом состоянии на производстве погибли восемь человек, четыре работника были тяжело травмированы и остались инвалидами.

Так, в эксплуатационном вагонном депо Санкт-Петербург-сортировочный Московский в октябре 2012 года во время исполнения своих трудовых обязанностей смертельно травмирован подвижным составом и.о. старшего осмотровика-ремонтника вагонов К., который, находясь в состоянии алкогольного опьянения, в нарушение всех правил охраны труда, чтобы сократить путь, подлезал под вагоном. В результате был задавлен трогаящимся составом. В крови погибшего железнодорожника обнаружен алкоголь.

МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ – НЕ ПРИХОТЬ ВРАЧЕЙ, А СПОСОБ НЕ ДОПУСТИТЬ БЕДЫ

На своём рабочем месте погиб составитель поездов М. на станции Вихоревка Восточно-Сибирской железной дороги. Он перестал отвечать по радиосвязи и был найден прямо на пути мёртвым. Содержание этилового спирта в крови – 3,2 промилле.

В эксплуатационном локомотивном депо Тында Дальневосточной дирекции тяги машинист Г., будучи в командировке для сопровождения в «холодном» состоянии тепловозов в ремонт, находясь в состоянии алкогольного опьянения, был обнаружен мёртвым на путях перегона.

На Северной железной дороге в 2012 году при производстве работ по очистке стрелочных переводов от снега в результате наезда пассажирского поезда смертельно травмирован монтер пути Г., находившийся в состоянии тяжёлого алкогольного опьянения. По заключению судебно-медицинской экспертизы в крови погибшего обнаружено 3,6 промилле алкоголя!

Из этических соображений я не называю фамилий погибших, семьи которых до сих пор не пришли в себя от бессмысленных и глупых смертей своих кормильцев.

Инвалидность или смерть, возникшая вследствие травмы на производстве в состоянии алкогольного опьянения, не считается трудовым увечьем в тех случаях, когда опьянение было непосредственной причиной несчастного случая.

Хочу напомнить также, что при установлении группы инвалидности вследствие несчастного случая на производстве при обнаружении тех самых промилле выплата единовременного пособия, предусмотренного Коллективным договором ОАО «РЖД», не производится.

Об этих фактах невозможно говорить спокойно. Конечно, человек часто сам бывает виноват, что опустился настолько, что считает в порядке вещей выпить на работе. Но куда смотрят руководители, уполномоченные по охране труда и коллеги? Никогда не поверю, что они ничего не замечали, не могли остановить за руку, отстранить от работы, отправить домой. В результате потерявший над собой контроль человек потерял жизнь. Недостаточное внимание к персоналу, низкая требовательность и преступное равнодушие – вот обратная сторона проблемы пьянства на работе.

2013 год объявлен Роспрофжелом Годом здорового и безопасного труда. Конечно, профсоюз будет делать всё возможное, чтобы был поставлен заслон появлению на рабочем месте работников в состоянии алкогольного опьянения. Ещё раз хочу заострить внимание всех, кто работает на железнодорожном транспорте, – работнику, употребившему алкоголь, не место на производстве. От жёсткости следования этому правилу зависит не только жизнь самого сотрудника, но жизнь и здоровье его коллег.

Безопасность

Полоса препятствий

НА ПУТИ НАРУШИТЕЛЕЙ ВЫРОЮТ ТРАНШЕИ И ПОСТАВЯТ ЗАБОРЫ

СТАТИСТИКА ДТП С УЧАСТИЕМ ПОЕЗДОВ И АВТОТРАНСПОРТА НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГЕ ЗАСТАВИЛА СПЕЦИАЛИСТОВ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА НОВЫЕ ПОДХОДЫ К БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

Как сообщил «Гудку» главный инженер службы пути Западно-Сибирской дороги Дмитрий Франк, в дополнение к традиционным мерам по борьбе с нарушителями Правил дорожного движения на переездах по итогам весеннего комиссионного осмотра будет разработана программа ограничения несанкционированных выездов на пути самоходной техники, авто- и мототранспорта.

«Будет составлен перечень опасных мест, где планируется установить препятствия, ограничивающие доступ транспорта к путям: шлагбаумы, заборы, траншеи», – отметил Дмитрий Франк.

Незаконные пересечения путей вдали от переездов вызывают особую тревогу у железнодорожников: они совершаются без свидетелей и остаются безнаказанными.

Первоначальные мероприятия по борьбе с незаконными переездами стартовали в прошлом году. Тогда было выявлено и заблокировано 135 ключевых проблемных участков магистрали, где наиболее часто совершались пересечения путей автотранспортом. В этом году работа по блокировке доступа к путям будет продолжена. Ведь последствия таких нарушений бывают серьёзными: только в прошлом году зарегистрировано четыре столкновения поездов с автотранспортом.

Последний такой случай – уже в этом году – произошёл в Алтайском крае с охотником из Новосибирской области, который направлялся на промысел в Бурлинский район. По данным руководителя отдела информации и общественных связей ГУ МВД России по Алтайскому краю Светланы Ляпуновой, в поле, в районе села Новосельское, мужчина решил с разбега пересечь на снегоходе «Буран» железнодорожные пути.



ФОТО: ИГОРЬ МИЛОВ

НАРУШИТЕЛИ ПОДЧАС НЕ ОСТАНАВЛИВАЮТ НИ ШЛАГБАУМЫ, НИ ДЕЖУРНЫЕ ПО ПЕРЕЕЗДАМ

«Снегоход зацепился лыжей за рельс, и хозяин не смог самостоятельно сдвинуть его с места: вес транспортного средства составляет не менее 300 кг, – сообщила Светлана Ляпунова. – До ближайшего населённого пункта было 3–4 км, и помочь охотнику никто не мог».

Трагедии удалось избежать, так как грузовой поезд, следовавший по маршруту Кулунда – Карасук, успел вовремя затормозить.

Участились в прошлом году и ЧП на переездах: произошло 11 столкновений автомобилей с поездами. Это на два эпизода больше, чем в 2011-м.

«В прошлом году дежурными выявлено 624 нарушения правил проезда автотранспорта через пути, что хоть на 15% и ниже показателей 2011-го, но всё же очень много. И подчас наличие дежурного не останавливает потенциального нарушителя», – отметил Дмитрий Франк.

Александр Широков
Новосибирск

Справка «Гудка»

На Западно-Сибирской дороге 799 переездов. 80% – регулируемые, а 25% из них – с дежурными работниками

Интеграция

Победа над износом

УЛАН-БАТОРСКАЯ ДОРОГА ПОЛУЧИТ ОСОБЫЙ КРЕДИТ

В МОСКВЕ ПОД ПРЕДСЕДТЕЛЬСТВОМ ПЕРВОГО ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» ВАДИМА МОРОЗОВА СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ АО «Улан-Баторская железная дорога», на котором был утверждён производственно-финансовый план компании на 2013 год.

Начальник департамента международного сотрудничества ОАО «РЖД» Сергей Столяров рассказал «Гудку», что исполняющему обязанности начальника АО «УБЖД» Гомбосурэнэ Сэрээнэндоржу поручено продолжить работу по приведению тарифов к экономически обоснованному уровню с учётом инфляции и инвестиционной составляющей.

«Решением правления одобрено и открытие кредитной линии в Банке торговли и развития Монголии на приобретение тягового подвижного состава российской производством и топлива для нужд УБЖД», – отметил он. – Также руководству дороги рекомендовано уделить особое внимание разработке комплексной инвестиционной программы».

По словам заместителя начальника по подвижному составу УБЖД Николая Гука, главной темой заседания правления магистрали следует рассматривать решения по замене выводимых из эксплуатации по причине выработки жизненного цикла локомотивов и вагонов. Износ парка локомотивов на сегодня составляет порядка 60%, по



ФОТО: ДЕНИС ВАСИЩЕ

УБЖД НУЖНА НОВАЯ ТЕХНИКА

вагонам же этот показатель приближается к 80%.

«По итогам 2012 года из 2900 вагонов, находящихся в собственности УБЖД, у 1500 единиц закончился срок эксплуатации, – говорит Николай Гук. – Самое главное – заменить выработавший ресурс парк локомотивов и вагонов. Поэтому именно на это будет направлен выделяемый правительством Монголии льготный кредит под 3,8% годовых. Соответствующая программа утверждена Министерством транспорта, дорог и коммуникаций Монголии. Размер кредитной линии на обновление подвижного состава составляет порядка 70 млрд тугри-

ков (около 2 млрд руб. – Ред.). Кроме того, планируется заём на 22 млрд тугриков (около 500 млн руб.) для компенсации новых расходов, которые ожидаются в связи со сменой схемы поставки топлива для дороги, который позволит нам заключить новый контракт и пережить переходный период. Общая финансовая программа УБЖД на 2013 год составит 303 млрд тугриков (около 10 млрд руб.). Окончательное оформление принятых на заседании правления решений произойдёт в начале марта: в связи с наступающими в Монголии государственными праздниками в феврале работа аппарата компании будет осуществляться в ограниченном режиме».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Благодарность

Покупка на удачу

Я часто езжу в командировки. Понятное дело, что для меня очень важен комфорт на протяжении всего пути. Но ведь каждая поездка начинается ещё с покупки билета. А значит, работники касс имеют прямое отношение к тому, чтобы поездка удалась. Вот нагрубит тебе кассир, потом весь день вспоминаешь, злишься. Поэтому я очень ценю, когда персонал умеет находить общий язык с пассажирами. Это показатель хорошего сервиса. Хочу выразить благодарность Зухре Абдулхакимовне Камиловой, кассиру окна № 4 железнодорожного вокзала Махачкалы. Всякий раз, покупая билет, стараюсь встать в очередь именно к ней, потому что эта замечательная женщина всегда приветлива, готова проконсультировать по любому вопросу. После общения с ней у меня поднимается настроение, а деловая поездка, как это ни странно, проходит успешно. Видимо, это Зухра Абдулхакимовна приносит удачу. Она очень ответственно подходит к своей работе, внимательна к людям, поэтому в очереди к ней редко встретишь раздражённых и недовольных обслуживанием пассажиров. Это ли не прекрасный пример профессионализма! Хочу пожелать Зухре Абдулхакимовне здоровья, счастья, жизненной энергии, семейного благополучия и успехов в работе.

Ибрагим Эмирганзаев

К малышам со всей душой

В январе этого года группа детей (44 человека) и сопровождавшие их взрослые ехали поездом № 376 Москва – Воркута. Уже при посадке в вагон нас доброжелательно встретили обаятельные проводницы в красивой форме. Несмотря на большое количество детей, посадка прошла организованно и чётко. Наши проводники Ольга Жихарская и Ирина Вахрушина объясняли юным пассажирам, как нужно вести себя в вагоне, рассказали о правилах безопасности. Они помогли нам разместить ребят, быстро проверили документы, предложили всем чай. На протяжении всей поездки эти милые женщины неустанно старались поддерживать чистоту в вагоне. Ведь для здоровья детей особенно важны хорошие условия в поезде. Было уютно и, несмотря на холодное время года, тепло. В нашей группе ехали школьники младших классов. Малыши были на особом контроле у проводниц, хотя никто от них не требовал прямого участия в наших работах. Просто когда человек любит свою работу, он делает всё с душой, стараясь выполнить свои обязанности как можно лучше. Спасибо вам, дорогие Ольга Валентиновна и Ирина Сергеевна! Хочется отдельно отметить работу начальника поезда Зинаиды Андреевны Терюминой. Она постоянно подходила к нам, интересовалась, есть ли проблемы, всё ли нас устраивает. Такая забота приятно удивила. От имени нашей группы выражаем искреннюю благодарность всей бригаде поезда № 376.

Ирина Григорьева,
руководитель группы
Сыктывкар

Обратная связь

На работу с комфортом

Вопрос о необходимости оформления служебного билета решат на местном уровне

– Здравствуйте, уважаемая газета «Гудок»! К вам обращается большой коллектив работников механизированных дистанций по ремонту и эксплуатации путевых машин (ПЧМ) станций Новочеркасска и Тихорецкая. Все мы обеспокоены новостью о замене служебного билета формы 3, дающего право проезда в купе к месту работы и обратно, на служебный билет в плацкартный вагон. Но ведь у нас разъездной характер работы, очень часто комплексы путевых машин находятся за 500–1000 км от депо приписки. С учётом сокращения числа поездов зимой и увеличения количества пассажиров летом практически невозможно купить билет не то что в плацкартный вагон, но и в купе тоже. А такие направления, как Адлер, Гудермес, Махачкала, Новороссийск, пользуются повышенным спросом круглогодично. Представьте, каково придётся бригадам после инструктажа в депо ехать в плацкартном вагоне до станции, где находится техника, потом, толком не отдохнув в пути, работать на перегонах. О каком режиме труда и отдыха, обеспечении безопасности движения поездов может идти речь! Поверьте, это обращение – не забота о личном комфорте, а необходимое требование для стабильной и безопасной работы компании.

Работники ПЧМ
Новочеркасска и Тихорецкой

– В конце 2012 года руководством Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры был



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАТОВ

утверждён перечень должностей специалистов подразделений дирекции, имеющих право на служебный билет формы 3 в связи с разъездным характером работы. В этом документе был также определён тип вагона, в котором работнику может быть оформлен билет. Первоначально Центральной дирекцией инфраструктуры был представлен ограниченный перечень должностей работников, имеющих право на служебный билет формы 3 с указанием типа вагона. Однако после многочисленных обращений и обоснований руководителям региональных дирекций инфраструктуры было дано право самостоятельно решать вопрос о необходимости оформления служебного билета той или иной категории работников.

Право проезда к месту работы в купейном вагоне зависит от категории работника

Учитывая характер деятельности бригад специального самоходного подвижного состава, дислокацию комплексов путевых машин по всей Северо-Кавказской дороге, высокий пассажиропоток по направлениям Краснодарского и Ставропольского краёв и другие объективные причины, было принято решение обеспечить всех работников ПЧМ, которым по производственной необходимости требуется служебный билет, формой 3 с правом проезда в купейном вагоне. Дмитрий Хворостов, заместитель начальника Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам

Итоги месяца

После затишья

Даже в период каникул «Гудок» исправно принимал звонки от читателей



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

Не в нашей компетенции проводить подобные проверки. А вот на дороге, надеемся, разберутся и, если кого-то действительно обидели, найдут способы исправить несправедливость. Конечно, каждый такой факт требует тщательной проверки, потому-то мы и отправляем обращения в адрес тех дорог и организаций, откуда они поступили. И там, как правило, стараются разобраться и дать ответ и редакции, и автору, если он не побоялся оставить свои координаты. К сожалению, много звонков так и остаются безымянными (на то есть свои причины, и мы о них не раз уже писали), но и на конкретный ответ в таком случае не стоит рассчитывать. А вот лишний раз подумать, чем обернётся каждая такая жалоба, сколько времени и людей будет задействовано, чтобы докопаться до истины, наверное, стоит. Независимо от месяца и времени года самой горячей всегда была и остаётся тема льгот и социальных гарантий. В январской почте было немало вопросов, связанных с бесплатным медицинским обслуживанием, проездом в электричках и поездках дальнего следования, санаторно-курортным лечением и отдыхом в отраслевых здравницах, обеспечением

льготным топливом, получением выплат за преданность компании и прочим.

Одно из писем пришло со станции Грязи-Воронежские Юго-Восточной дороги, и подписались под ним 83 человека, среди которых и ныне работающие, и ветераны. Люди обеспокоены тем, что с нового года у них собираются расформировать узловую больницу, оставив лишь небольшой дневной стационар. И тогда им придётся ездить в Воронеж, а там свои очереди. «Надо ли объяснять,



в каких условиях работают путейцы, локомотивщики, какая нервная работа у движенцев. От состояния их здоровья зависят человеческие жизни, сохранность грузов, ведь недаром мы ежегодно проходим комиссию. Получается, что комиссию надо проходить, а в полноценном лечении нам хотят отказать», – сетуют авторы письма. Аналогичное обращение пришло и из Псковской области, только подписали его депутаты районного и областного собраний. Речь в нём также идёт о реорганизации узловой поликлиники на станции Новосокольники и присоединении её к узловой больнице станции Великие Луки.

Оба обращения отправлены в департамент здравоохранения ОАО «РЖД», и после получения ответа мы расскажем о принятых в связи с этим решениях.

В январе, как, впрочем, и всегда, было немало писем и обращений по поводу качества обслуживания пассажиров в поездках дальнего следования, оформления проездных документов, работы пригородного пассажирского транспорта.

Так, позвонившая на «Телефон доверия» жительница города Сердобска Пензенской области с горечью поведала о том, как ей пришлось ехать со станции Ртищево на консультацию в Москву. «В вагоне примерно с 16 часов и до прибытия не было воды, туалеты были закрыты, а вместо кипятка в титане текла ржавая вода. Бригадир, к которому я обратилась ночью по поводу того, что мне нечем запить лекарство, сказал, что состав заправят водой на станции Мичуринск. Но и на этой станции почему-то не заправили. Так и ехали до Москвы. Хочется спросить: почему, заплатив за билет, я, инвалид второй группы, должна ехать в таких условиях?». Такое вот гневное письмо. Надеемся, что Федеральной пассажирской компании, куда мы направили это обращение, будет что ответить его автору.

После некоторого затишья вновь пошли звонки и письма по поводу отмены электричек. Об этом нам сообщили жители станций Галич, Выкса, Буй Костромской области, аналогичное письмо, под которым стоит 44 подписи, пришло из посёлка Джабык Челябинской области. Все эти письма были отправлены не только в ОАО «РЖД», но и в адрес областных администраций, от которых зависит решение подобных вопросов. На одно из них уже получен ответ за подписью министра строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Ивана Белавкина, сообщившего, что решено сохранить электропоезда Карталы – Магнитогорск, о которых писали жители посёлка.

Хорошо, когда не забывают о людях, даже несмотря на убытки.

Людмила Алёшина

Проверки на дорогах

Дисциплина под контролем

Внезапные рейды нарушений не выявили

– Здравствуйте! Хотел бы обратить ваше внимание на употребление спиртных напитков на рабочем месте работниками Выборгской дистанции пути и эксплуатационного вагонного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский. Думаю, что подобное случается и на других дорогах. Но у нас, к сожалению, это стало чуть ли не нормой. Хочется надеяться, что благодаря вашему вмешательству удастся если не решить проблему, то хотя бы привлечь к этому внимание нашего руководства. Владимир Первенцев (фамилия изменена)

– Обращение об употреблении спиртных напитков на рабочем месте работниками Октябрьской дирекции инфраструктуры, поступившее на «Телефон доверия» газеты «Гудок», не содержит конкретных фактов. И тем не менее руководством дирекции оно было внимательно рассмотрено.

В Дирекции инфраструктуры ведётся плановая работа по предупреждению и выявлению употребления спиртных напитков как в рабочее, так и в нерабочее время.

Так, в минувшем году проведёнными проверками в Выборг-

Алкоголь - враг производства



ФОТО: ИТТЕ / ОДРА.АКА.РУ

ской дистанции пути выявлено два случая нахождения мон-тёров пути на рабочем месте в нетрезвом состоянии. Оба работника уволены с транспорта по статье 81 п. 6 п.п. б Трудового кодекса РФ.

В ноябре и декабре 2012 года были организованы внезапные проверки по закрытому графику в дневное, ночное время и выходные дни. Случаев нарушения трудовой дисциплины не обнаружено.

Все выявляемые случаи нарушения трудовой дисциплины

расследуются в установленном порядке и предаются огласке. С этой целью на сайте Октябрьской дирекции инфраструктуры создан раздел «Список уволенных за нарушение трудовой дисциплины», куда заносятся подобные нарушители. Это делается для того, чтобы не допустить их повторного трудоустройства в ОАО «РЖД».

Виталий Тришанков, заместитель начальника Октябрьской дирекции инфраструктуры по кадрам и социальным вопросам

Кошелёк

Счёт с ошибками

Жильцам приходится платить за истраченные впустую ресурсы

ВСТУПИВШИЕ В СИЛУ В СЕНТЯБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА НОВЫЕ ПРАВИЛА ОКАЗАНИЯ КОММУНАЛЬНЫХ УСЛУГ ОКАЗАЛИСЬ НЕСОВЕРШЕННЫМИ – ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ПО РАЗВИТИЮ ЖКХ ПРЕДЛАГАЕТ ИХ ПЕРЕСМОТРЕТЬ.

Новые правила предусматривают разделение платежа за коммунальные услуги на индивидуальное и общедомовое потребление. После анализа практики применения новых норм и жалоб граждан экспертный совет выявил недостатки документа, которые и ведут к неправильному расчёту платежей. Так, при выставлении счёта за общедомовое потребление при отсутствии на доме прибора учёта в расчёт берутся все площади многоквартирного дома. Например, в чердачных и подвальных помещениях отопление не предусмотрено в принципе, однако при подсчёте суммы за их теплоснабжение учитываются. Часто объём общедомового потребления превышает потребление индивидуальное, хотя в реальности такого просто не может быть.

Один из предложенных выходов – предоставить региональным властям возможность самостоятельно определять перечень общедомового имущества в зависимости от территориальных особенностей. Наряду с этим представители рабочей группы считают, что ту часть общедомового потребления, которая превышает установленный норматив, необходимо включить в состав платы за содержание и ремонт. Такой подход может стать хорошей мотивацией для управляющих компаний, которые должны заниматься энергосервисами в доме, бороться с потерями, воровством и безучётным потреблением, а не «раскидывать» весь объём истраченных впустую ресурсов на собственников. «Необходимо повысить уровень ответственности как управляющей компании, так и собственников, дав последним реальную возможность принимать решения. Бизнесу при этом нужно создать необходимые условия для развития и честной работы в этой сфере. Эти детали мы и старались учесть в наших предложениях», – говорит руководитель рабочей группы Экспертного совета при правительстве по развитию ЖКХ Андрей Чибис.

«Проблема заключается не в разделении платежей, а в том, что на сегодняшний день ряд принятых в нашей стране законов и документов не выполнены: не установлены общедомовые приборы учёта, индивидуальные счётчики есть далеко не во всех квартирах», – уточняет заместитель председателя комитета Госдумы по жилищной политике и жилищно-коммунальному хозяйству Павел Качаев. – Поэтому с принятием новых правил оказания коммунальных услуг сигналы стали поступать сразу».

Сильнее всего ситуация коснулась самых незащищённых слоёв населения. «Вопрос стоит очень остро, потому что пострадали в основном пенсионеры, – рассказывает



заместитель директора фонда «Институт экономики города» по направлению «Городское хозяйство» Владилен Прокофьев. – Часто так получается, что старшее поколение остаётся в больших квартирах, которые им выдавали на семью. После того как все разъехались, бабушки и дедушки остаются в них одни. А общедомовые нужды рассчитываются исходя из площади квартиры. Для пенсионеров это получаются крупные суммы».

По мнению эксперта, от понятия «общедомовые нужды» вообще можно отказаться. «Общедомовые нужды – это в основном утечки в подвалах и воровство в квартирах. Собственники жилья не в состоянии следить, текут трубы в подвалах или нет, – за это отвечает управляющая организация. Граждане не должны платить за общедомовые нужды как за отдельно выделенную строку – её надо просто убрать. Кроме того, значительно ослаблена, на наш взгляд, ответственность ресурсоснабжающих организаций за некачественно поставленные услуги. Раньше за них производился перерасчёт – теперь он возможен, только если некачественную услугу поставляют по времени больше 24 часов. Это тоже неправильно», – считает специалист.

Наряду с претензиями, предъявляемыми к управляющим компаниям, экспертный совет предлагает повысить и финансовую ответственность неплательщиков, взимая с них за просрочку проценты, равные кредитной ставке, а задолженность тех, кто

Цифры в платёжках растут гораздо быстрее, чем качество коммунальных услуг

накопил слишком большой долг, гасить за счёт продажи их собственного жилья, даже если оно единственное. Предлагается упростить и порядок отключения потребителей-должников, процедуру проверки показаний и работоспособности индивидуальных приборов учёта, а также разрешить выставление счёта фактически проживающим, но незарегистрированным гражданам, фиксируя документально их пребывание в жилых помещениях. Наказывать будут и за манипуляции с приборами учёта – такая практика стала распространённой.

Некоторые эксперты уверены: злостным неплательщикам надо отключать коммунальные услуги, а тем, кому средств на их оплату и правда не хватает, нужно помо-

гать. «Существующая судебная система позволяет эффективно взыскивать платежи с должников. Когда у человека есть долг и есть деньги, но он не платит, усиливать репрессивные методы не стоит – вопрос нужно решать с помощью юриста, – объясняет председатель Союза жилищных организаций Москвы Константин Крохин. – Однако в некоторых регионах проблема неплатежей связана с низкими доходами населения, и там нужно действовать с помощью субсидирования этих категорий муниципальными властями. Так управляющие компании не будут искать выход за счёт добросовестных плательщиков или снижения качества услуг».

Наталья Савельева

Есть мнение

Ирина Хромых, экономист Воронежского регионального центра связи ЮВЖД:

– Деление платежей за коммунальные услуги на индивидуальные и общедомовые справедливо. Чтобы не доводить дома до плачевного состояния, жильцы должны сами следить за ними и брать на себя расходы. Контролировать рост тарифов на коммунальные услуги должны ТСЖ. Что касается наказания злостных неплательщиков, то здесь следует не просто продавать их жильё, а предоставлять им взамен более дешёвое, и уже на оставшуюся сумму гасить задолженность. Несправедливо, когда долги одного человека в конце года распределяются между теми, кто вовремя и в полном объёме платил по счетам. Неплательщики сами виноваты в отключениях и штрафах. Перед тем как принять какие-то суровые меры, коммунальные службы заранее о них предупреждают, а значит, вся ответственность ложится на самих жильцов.

Тенденции

Извечные темы

Волнующие граждан проблемы не находят отклика

РОССТАТ ПРЕДСТАВИЛ РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА ОБ УСЛОВИЯХ ТРУДА, ПОЛУЧЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНТЕРНЕТА И В ЦЕЛОМ О КАЧЕСТВЕ ЖИЗНИ. НА ВОПРОСЫ СОЦИОЛОГОВ ОТВЕТИЛИ ОКОЛО 20 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ИЗ РАЗНЫХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ.

Безопасность дорог, алкоголизм и ЖКХ – основные вопросы, волнующие наших граждан. Эти проблемы соответственно отметили 60,3%, 46,6% и 40,5% респондентов. «Эта триада выявлялась и в опросах нашего фонда, проведённых в российских городах, – говорит заместитель директора направления «Муниципальное экономическое развитие» фонда «Институт экономики города» Роман Попов. – Полученные данные следовало бы использовать при формировании региональной и в целом внутренней государственной политики. Если население больше всего волнует дорожная проблема, то, наверное, следует сосредоточить ресурсы федеральных целевых программ на её решении. Иначе зачем государству заказывать проведение таких исследований?»

Координатор проектов Благотворительного фонда профилактики социального сиротства Анастасия Неретина обратила внимание на взаимосвязь между демографической и жилищной проблемами, отражённую в опросе. Так, многодетные и молодые семьи хотели бы улучшить свои жилищные условия. Сделать это они планируют, в частности, используя средства материнского капитала. Об этом заявили соответственно 50% и около 20% респондентов. По мнению Анастасии Неретиной,



Повысить качество жизни без участия властей возможно, но очень сложно

государство должно реагировать на запросы россиян, выявленные в ходе социологических исследований.

– Например, в ряде регионов из-за очередей в детские сады ребята принимают туда только по достижении трёх лет. И матери-одиночки, вынужденные выбирать между работой и ребёнком, отказываются от детей. Так что вряд ли все проблемы семей с детьми можно решить, раздав им деньги на покупку квартир. Государству надо подумать о выстраивании комплексной долгосрочной программы поддержки семей, особенно тех, что находятся в кризисной ситуации. Пока же принимаемые меры носят половинчатый характер, – отметила она.

Любовь Грибанова

Вопрос дня

Должны ли быть какие-то ограничения для желающих взять приёмного ребёнка?

Ирина Зыль, начальник вокзала Междуреченск:

– Нельзя отдавать сирот первому встречному. Отбор должен быть очень строгий. Достаток человека, его образование, морально-этические качества, его здоровье – всё должно быть учтено. Проверять лучше всего по соседям, они могут многое рассказать. И коллег потенциального усыновителя нужно опрашивать подробно. К великому сожалению, многие усыновители преследуют одну цель – заработать на детях. Это трагедия нашего общества. Хотя и людей порядочных много. В любом случае процесс усыновления не должны упрощать на законодательном уровне. Иначе мы получим американскую «картину».

Галина Ситникова, специалист первичной профсоюзной организации управления Приволжской дороги:

– Я вырастила двоих детей. Знаю, как трудно даётся воспитание. До пяти лет надо забыть себя. А после идти в ногу со временем, чтобы не потерять связь. Выходные необходимо посвящать совместным прогулкам. Ребёнок должен быть под контролем. Если упустишь, то уже не наверстаешь. Об этом надо помнить тем, кто планирует взять приёмного ребёнка. Считаю, что возраст приёмных родителей не должен превышать 40 лет. Силы придётся рассчитывать на 20 лет минимум. К тому же мать-одиночка и мальчик – это несовместимо. Отцы рассуждают по-другому. За то, за что мама хвалит, мужчина считает необходимым наказывать. Да и девочкам важен отец. Они даже больше к нему тянутся, чем к матери.

И бывшим заключённым, чьё преступление связано с насилием над человеком, доверять ребёнка нельзя. Если раз поднял руку, будет, конечно, до определённого времени терпеть, но рукоприкладство всё равно проявится.

Александра Гошкова, экономист службы вагонного хозяйства Юго-Восточной дирекции инфраструктуры:

– Ограничения должны быть обязательно. В частности, нельзя разрешать усыновление людям с судимостью или проблемами со здоровьем.

Конечно, судимости могут быть по разным статьям Уголовного кодекса. Наверное, законодатели это могут учесть, но, по-моему, если суд признал человека виновным, то оснований доверять ему ребёнка нет. Тем более если потенциальный усыновитель бывал в местах лишения свободы даже недолго, то это не могло не наложить отпечаток на его сознание. И далеко не факт, что такой человек не воспитает усыновлённого ребёнка так, что тот станет тюремным «клиентом».

Проблемы со здоровьем тоже являются препятствием. Возьмёт больной человек ребёнка, будет окружать его лаской и заботой, а через некоторое время сляжет в больницу на полгода. Куда деваться ребёнку? Обратно в детдом? Тогда получится, что его предадут уже во второй раз. Такую душевную травму невозможно вылечить. Если уж депутаты решили подумать об опекунах, то надо не уголовникам давать право на усыновление, а гарантировать нормальным усыновителям возможность устроить ребёнка в ближайший детский сад, а потом в школу.

Юлия Тазина, заместитель начальника технического отдела службы гражданских сооружений Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Физическая или психическая недееспособность должна быть ограничением. В остальных случаях необходимо рассматривать каждый конкретный случай индивидуально.

По крайней мере, родственники точно должны иметь возможность и право усыновлять ребёнка, лишившегося родителей. И таким семьям необходимо оказывать помощь со стороны органов опеки и государства.

Другая сторона этого вопроса – сегодня в стране много безнадзорных детей или вовсе оставшихся без родителей. Конечно, любому ребёнку будет лучше в приёмной семье, нежели в интернате. Надо давать возможность людям усыновлять их. Но при этом специальные социальные службы должны регулярно контролировать положение ребёнка в приёмной семье. Не формально, а по существу. Не доводить ситуацию до крайности, когда социальные работники и полиция реагируют по факту нарушения опекунами прав ребёнка.

Юлия Иванова, техник второй категории Читинской дирекции связи:

– Конечно, должны быть ограничения по здоровью. Представьте, если усыновитель болен и вдруг ему станет плохо на глазах у ребёнка?

Ну и тем паче людям с уголовным прошлым доверять ребёнка тоже не стоит. Мало ли как может повести себя такой человек.

Эксперимент

Ростки познания

Уход за растениями открывает детям загадки природы

НОВУЮ ПЕДАГОГИЧЕСКУЮ МЕТОДИКУ ОПРОБОВАЛИ В ДЕТСКОМ САДУ № 98 НА СТАНЦИИ ТИМАСhevская: ПОМОЩЬ УРОКОВ И РАЗВИВАЮЩИХ ИГР, ПОЗНАВАТЬ ОКРУЖАЮЩИЙ МИР РЕБЯТАМ ТАМ ПОМОГАЮТ НАБЛЮДЕНИЕ И УХОД ЗА РАСТЕНИЯМИ.

Преподаватели детского сада и их юные подопечные ласково называют огороженный участок класса, отведённый под мини-лабораторию, в которой ребята наблюдают за ростками пшеницы и овса, хлебным уголкем. Общими усилиями им удалось собрать здесь коллекцию образцов сельскохозяйственных культур и смастерить миниатюрную модель мельницы. А в конце прошлого года детям из подготовительной группы предложили своими руками вырастить пшеницу и овес, и с тех пор они бережно заботятся о растениях. Воспитатели уверяют, что за всё время ребята ещё ни разу не забывали поливать или укрывать с таким трудом выращенные злаки.

«Мы не только прививаем им любовь и уважение к труду, советуем им ответственно и аккуратно относиться к своей работе, но и учим их не разбрасываться хлебом. Да они и сами теперь видят, сколько



Юные экспериментаторы уже знают, что вырастить даже совсем небольшое количество хлебных злаков непросто

труда и времени отнимает выращивание даже небольшого количества пшеницы», – рассказывает старший воспитатель детского сада Анжелика Полозова.

По мере того как ростки пшеницы и овса пробиваются на свет, ребята наблюдают за ними и зарисовывают все изменения в специальный дневник. Туда же они заносят и результаты своих экспериментов. К примеру, что получится, если поместить посаженные растения в тёмное и холодное помещение или, наоборот, оставить на свету и при комнатной температуре. «Конечно, детям интереснее самим выяснить,

что влияет на рост колосьев, а не только прочитать об этом в учебнике. Ребята понимают, что они уже не сторонние наблюдатели, а участники эксперимента. Они видят результаты своего труда и с ещё большим рвением продолжают ухаживать за растениями», – говорит Анжелика Полозова. Как отмечает воспитатель, ребёнок, который только открывает для себя мир, многого не знает, и каждая вещь или явление для него удивительны. «Такими простыми способами мы помогаем ему постигать красоту нашего мира», – уверена Анжелика Полозова.

Мария Хлопотина

ПОБЕДА

По-прежнему – русский

СБОРНАЯ РОССИИ по хоккею с мячом вернула себе титул сильнейшей в мире. В финале чемпионата мира, который проходил в Швеции, наша команда обыграла хозяев – 4:3. В хоккее с мячом, который ещё называют русским хоккеем, борьбу за золотые медали на чемпионатах мира по традиции ведут две сборные – России и Швеции. За всю историю турнира, а в этом году он проходил в 33-й раз, лишь однажды «золото» выиграла команда Финляндии. В остальных случаях победу праздновали либо наша сборная (20 раз), либо шведская (11 раз). Сошлись эти команды в финале и на этот раз. Фаворитом считались шведские хоккеисты, которые победили в прошлом году. Да и домашние стены должны были хозяевам помочь. Именно сборная Швеции открыла счёт в решающем матче. Однако лидировали действующие на тот момент чемпионы недолго. Первый тайм закон-



Главный трофей чемпионата мира у Сергея Ломанова – капитана сборной России, одержавшей победу над командой Швеции

чился со счётом 2:1 в пользу сборной России, а в начале второго наши хоккеисты увеличили преимущество. И максимум что смогли сделать шведы – сократить разницу до минимальной. В итоге – 4:3, и сборная России вернула себе чемпионский титул. Стоит отметить, что следующий чемпионат мира пройдёт в Иркутске. По решению Международной федерации бенди регламент турнира изменится. Сильнейшая группа А будет увеличена с шести до восьми команд – Швеции, России, Казахстана, Финляндии, Норвегии, Белоруссии, США и Канады. Их разобьют на две подгруппы. Две первые сборные по итогам первого раунда выйдут сразу в полуфинал.

Матвей Володин

ВОЛЕЙБОЛ

Обожглись на хозяевах

НОВОСИБИРСКИЙ «ЛОКОМОТИВ» в матче 17-го тура на выезде уступил «Факелу» из Нового Уренгоя – 1:3. Причём начало встречи осталось за железнодорожниками, которые выиграли первую партию – 25:20. Однако затем хозяева перехватили инициативу и довели матч до победы. Причём третий сет «Факел» взял с преимуществом в 11 очков. Надо отдать должное и игрокам «Локомотива», которые бились до последнего и в четвёртой партии уступили с минимальной разницей мячей. Ещё один показательный момент: львиную долю очков «Локо» в этой встрече набрали три игрока – Маркус Нильсон (21 очко), Лукаш Дивиш (17 очков) и Денис Бирюков (16 очков). Остальные волейболисты сибирского клуба сыграли нерезультативно. Что касается других результатов, то казанский «Зенит», несмотря на поражение от краснодарского «Динамо» – 2:3, продолжает возглавлять и «синюю» группу, и сводную таблицу чемпионата. «Локомотив» сохранил за собой второе место.

Роман Вишнёв

СНОУБОРД

Опасный вираж

В Блю Маунтин (Канада) прошёл очередной этап Кубка мира. В соревнованиях по борд-кроссу выступил представитель ЦСК «Локомотив» Андрей Болдыков, который на недавнем чемпионате мира занял пятое место. Однако на этот раз у Андрея возникли сложности. И если квалификацию Болдыков прошёл, заняв там 19-е место, то пробиться в четвертьфинал у него не получилось: в первом же круге плей-офф наш спортсмен заработал дисквалификацию и в итоге занял 29-е место. Зато успешно выступил на этом этапе другой российский спортсмен – Николай Олонин. В квалификации он показал 12-й результат, а затем прошёл в четвертьфинал и в итоге стал десятым. Победу же одержал канадец Кристофер Робанске.

Матвей Володин

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 № ФЧ 77-19219. Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Удоч», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

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

Триумф

Большшие гонки

Александр Третьяков и Дмитрий Труненокв успешно выступили на чемпионате мира по бобслею и скелетону



ФОТО: ИТАР – ТАСС

ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЙ СПОРТСМЕН ЗАВОЕВАЛ ЗОЛОТУЮ МЕДАЛЬ ЧЕМПИОНАТА МИРА В СКЕЛЕТОНЕ. ГЕРОЕМ ЗДЕСЬ СТАЛ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО СПОРТИВНОГО КЛУБА «ЛОКОМОТИВ» АЛЕКСАНДР ТРЕТЬЯКОВ. ЕЩЁ ОДИН ПРЕДСТАВИТЕЛЬ НАШЕГО КЛУБА – ДМИТРИЙ ТРУНЕНКОВ – В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА АЛЕКСАНДРА ЗУБКОВА СТАЛ СЕРЕБРЯНЫМ ПРИЗЁРОМ В СОРЕВНОВАНИЯХ БОБОВ-ЧЕТВЁРОК.

Нынешний сезон складывался для Александра Третьякова неоднозначно. Да, он регулярно попадал в призёры этапов Кубка мира, две недели назад на чемпионате Европы стал вторым, вот только до первого места докатить ему не удалось. Уж больно быстр был Мартин Дукурс. Латвийский спортсмен в последние годы первую строчку протоколов покидал крайне редко. Но на чемпионате мира всё изменилось. Недаром главный тренер наших скелетонистов Вилли Шнайдер говорил о том, что с каждым днём Третьяков приближается к Дукурсу и в Санкт-Морице сможет навязать латышскому спортсмену борьбу. Что ж, Третьяков не только что-то там навязал – он с первой же попытки вышел в лидеры. И пусть его преимущество исчислялось сотыми долями секунды, но и после второго заезда оно выросло. Вот третий заезд Дукурс, можно сказать, прошёл для себя ужасно, и разница между ним и Третьяковым выросла почти до половины секунды, что по меркам скелетона – солидный отрыв. Зато четвёртая попытка у латыша получилась идеальной, он даже отобрал у Третьякова рекорд трека, ко-

Выиграв «серебро» чемпионата мира, четвёрка Александра Зубкова сделала серьёзную заявку на успешное выступление в Сочи-2014

торый Александр установил чуть раньше. И всё же чемпионом мира стал Третьяков, выигравший у Дукурса всего 0,03 секунды по сумме четырёх попыток. Да, это мизер. Но время тут уже роли не играет. Главное – победа! – В то, что я стал чемпионом мира, поверил только после завершения четвёртой попытки, – рассказал Александр Третьяков «Гудку». – Когда увидел на финише свою фамилию на табло, да ещё Сергей Чудинов мне показывал, что я – первый. Хотя

Кстати, стоит отметить и бронзовую медаль, выигранную на чемпионате мира Чудиновым. Это первая его награда на соревнованиях подобного уровня. Что касается наших девушек, то после успешного их выступления на чемпионате Европы, где Елена Никитина выиграла золотую медаль, а Мария Орлова стала серебряным призёром, мы ждали наград и в Санкт-Морице. Но здесь – не покатили. Лучшей из россиянок стала Ольга Потылицина, занявшая девятое место.

Представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Труненокв второй раз в карьере стал призёром чемпионата мира

осознать до конца всё то, что со мной случилось, до сих пор ещё не могу. Наверное, нужно, чтобы прошло какое-то время... – Волновались перед четвёртой попыткой, которая у Дукурса получилась отличной? – Нет, волнений не было. Я не смотрел на результат Дукурса, а думал о том, как самому стартовать быстрее. Хотя Мартин, конечно, в последнем заезде выступил отлично. Видно, прижало его очень (смеётся). – Так за счёт чего вам удалось опередить Дукурса? – В первую очередь за счёт стабильности. И в первый день два заезда почти с одинаковым результатом проехал, и во второй день выступил ровно. – Ваши дальнейшие планы? – Мы отправляемся в Сочи, где пройдёт заключительный этап Кубка мира. Постараюсь и там обогнать Дукурса.

В бобслее дела у россиян поначалу шли тоже невесело. И пусть от наших девушек мы медалей не ждали, но на Александра Зубкова и его разгоняющего Дмитрия Труненоква в соревнованиях двоек надеялись. И если после первой попытки наш экипаж занимал третье место, то после следующих заездов опускался всё ниже и ниже, став в итоге только седьмым. Притом что экипажи Александра Касьянова и Алексея Стульнева были дисквалифицированы после первого дня соревнований из-за того, что перепутали бобы. Причём вина спортсменов здесь минимальна, ведь судьи командуют примерно так: «Берите этот боб и идите на старт». На какую машину арбитры показали, ту ребята и взяли, тем более что внешне бобы команды очень похожи. Но разбираться никто

в итоге не стал, и последовала дисквалификация. И протест, поданный нашей делегацией, остался неудовлетворённым. Победили же в двойках, как и потом в соревнованиях четвёрок, немецкие команды. В первом случае – экипаж пилота Франческо Фридриха, во втором – Максимилиана Арндта. И теперь уже никому не интересно, что и на недавнем чемпионате Европы, и в Санкт-Морице делегации России, США и Канады подавали протест с требованием изменить процедуру предстартовой обработки коньков. Ведь давно уже ходят разговоры, что немецкие команды обрабатывают коньки специальным напылением, отчего те и катят быстрее. Судите сами, ведь и в двойках, и в четвёרכах ставшие победителями Фридрих и Арндт не избежали ошибок, однако на их скорости это фактически не сказалось. Вроде бы какие-то вялые шаги для того, чтобы разобраться в ситуации, представители технического комитета, основу которого составляют... немецкие специалисты, сделали, но положение дел не поменялось. С другой стороны, если бы Зубков в соревнованиях четвёрок, где вместе с Труненьковым его разгонял Максим Мокроусов и Алексей Негодайло, третью попытку выполнил чуть лучше, наш экипаж мог бы стать и первым. Впрочем, и второе место в такой сильной компании – достойный результат. И если для Зубкова и Труненькова эта медаль стала не первой на турнирах подобного масштаба, то Мокроусов и Негодайло впервые в карьере стали призёрами чемпионата мира. С чем мы их и поздравляем.

Роман Вишнёв

РЕЗУЛЬТАТ

Репетиция удалась

На олимпийской трассе в Сочи наши лыжники взяли медали всех достоинств

В ЛЫЖНО-БИАТЛОННОМ КОМПЛЕКСЕ «ЛАУРА» В СТОЛИЦЕ БУДУЩЕЙ ЗИМНЕЙ ОЛИМПИАДЫ ПРОШЛИ ПЕРВЫЕ КРУПНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ – ВОСЬМОЙ ЭТАП КУБКА МИРА, НА КОТОРОМ НАШИ СПОРТСМЕНЫ ВЫИГРАЛИ ПЯТЬ НАГРАД: ОДНУ ЗОЛОТУЮ, ТРИ СЕРЕБРЯНЫЕ И ОДНУ БРОНЗОВУЮ МЕДАЛИ.

«Золото» нам принесли Дмитрий Япаров и Максим Вылегжанин, первыми финишировавшие в командном спринте. В этой же дисциплине Наталья Матвеева и Юлия Иванова были вторыми. В скиатлоне «серебро» и «бронзу» завоевали соответственно Илья Черноусов и Александр Легков. Юлия Чекалёва в той же дисциплине пришла к финишу второй.

Минувший этап Кубка мира стал первой репетицией перед Олимпиадой, и проходил он аккурат в том месте, где ровно через год сильнейшие лыжники планеты сразятся за победу в главных соревнованиях четырёхлетия. По мнению спортсменов, первой особенностью олимпийской трассы являются очень сложные подъёмы. Несмотря на это, россиянам здесь благоволила удача. Но результат мог быть и лучше.

Серебряному призёру в скиатлоне Илье Черноусову полторы секунды не хватило, чтобы опередить победителя гонки – швейцарца Дарио Колоньо. Но Черноусов в «серебре» видит немало плюсов. «Я подумал так: тот, кто победит на этот раз, не сможет выиграть на Олимпиаде», – то ли в шутку, то ли всерьёз сказал Илья.

Выступил на этапе в Сочи представитель «Локомотива» Александр Бессмертных. В скиатлоне он занял 18-е место. В той же дисциплине у женщин первое место по силам было занять и Юлии Чекалёвой. Но при смене стилей она перепутала палки и часть коньковой дистанции бежала с палкой для «классики». Что, по словам спортсменки, выбило её из колеи.

В целом выступление россиян в Сочи можно считать успешным. Будем также надеяться, что из домашнего этапа Кубка мира наши лыжники извлекут правильный урок и через год не допустят прежних ошибок.

Елизавета Лаврова

Контракт

На обочине

Российский пилот Виталий Петров в этом году не будет участвовать в «Формуле-1»

ВИТАЛИЮ ПЕТРОВУ И ЕГО КОМАНДЕ НЕ УДАЛОСЬ ПОДПИСАТЬ НОВЫЙ КОНТРАКТ С «КАТЕРХЭМОМ», В СОСТАВЕ КОТОРОГО РОССИЯНИН ГОНЯЛСЯ В ПРОШЛОМ СЕЗОНЕ.

Руководство малайзийской команды «Катерхэм» решило сделать ставку на молодых гонщиков, не имеющих серьёзного опыта больших гонок, но обладающих серьёзными спонсорами. В итоге Виталий Петров в 2013 году остался за бортом.

Напомним, что карьера Петрова в «Ф-1» началась ровно три года назад. В феврале 2010 года менеджер пилота Оксана Косаченко объявила о подписании соглашения с французской командой «Рено», впоследствии переименованной в «Лотус». Петров стал первым отечественным гонщиком, заслужившим право выступать в «королевских гонках». Уже в первый сезон Виталий завоевал очки на пяти этапах Гран-при кряду, а в марте 2011-го он занял третье место в «Гран-при Австралии». Благодаря успехам Петрова в России резко возрос интерес к автоспорту.

В прошлом году «Лотус» предпочёл Петрову француза Романа Грожана, и Виталий был вынужден уйти в скромный «Катерхэм», годичный контракт с которым был подписан всего за месяц до старта сезона. На сей раз партнёры Петрова готовы были также вложиться в «Катерхэм», но голландский гонщик Гиде ван дер Гарде посулил команде сумму значительно большую, чем спонсоры нашего гонщика. Вакансии для Петрова теперь имеются лишь в «Марусе» и «Форс Индии». Однако руководство этих команд объявит имена пилотов уже в ближайшие дни, а источники утверждают, что это не Петров. Между тем менеджер Виталия уже заявил о готовности вести работу к сезону-2014.

Надежда Гуцина

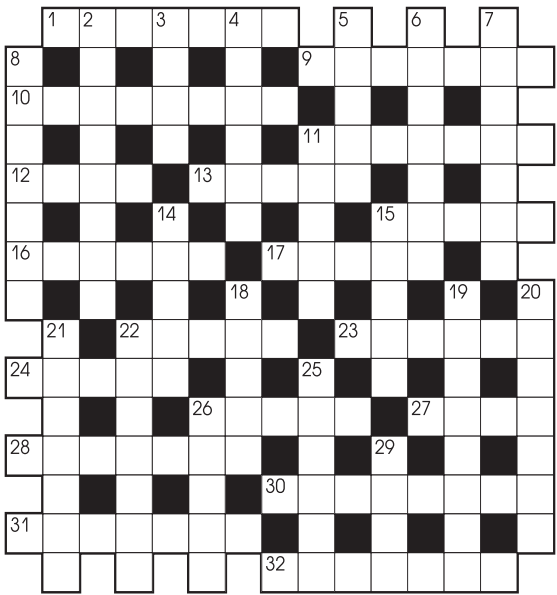
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Какой химический элемент присутствует в силиконовых имплантатах? 9. Человек, продолживший дело Белки и Стрелки на орбите. 10. Сборник частушек или романсов. 11. «Коренной» знак, ушедший в политику. 12. Чертовски тихая заводь. 13. «Человек-шкаф» с бычьей шеей. 15. Соединение элементов с кислородом. 16. Временное содружество стран. 17. Какой спортивный снаряд перед началом соревнований держат в холодильнике? 22. Сосуд, опустошённый на пососок. 23. Литературный отец «Сына полка». 24. Авоська, ставшая спальным местом. 26. Доносчик в коротких штанишках. 27. Транспорт, курсирующий между этажами. 28. Работа, сделанная по принципу «тяп-ляп». 30. Способность найти решение с помощью внутреннего голоса. 31. Только-только зачатый организм. 32. Большой любитель делать подлости.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Нерегулируемый перекрёсток для витязя. 3. Перечень поварских достижений в ресторане. 4. Неразложимое словосочетание, свойственное только данному языку. 5. Хищник, падкий на падаль. 6. Приманка, надеваемая на рыболовный крючок. 7. Денежные средства, исполняющие романсы. 8. Охота за военными секретами. 11. «Орган зрения» противовоздушной обороны. 14. Меньше бы думал, в суп не попал. 15. «Происшествие» с рублём в августе 1998-го. 18. «Патрон» для степлера. 19. Излучение, вредное для здоровья. 20. Жучок, сияющий в темноте. 21. Нагруженная выюками эскадра кораблей пустыни. 22. Тестообразная смесь цемента, песка и воды. 25. И небоскреб, и лачуга, и театр, и церковь. 26. Его прикрепляют к одежде, но могут навесить и на человека. 29. В этой борьбе практически все спортсмены весат больше центра.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 4 февраля

1. Контраст. 2. Тембр. 3. Равновесие. 4. Елец. 5. Цветение. 6. Единomyшленник. 7. Казус. 8. Санитария. 9. Ямщик. 10. Камзол. 11. Лакмус. 12. Свиток. 13. Крап. 14. Плов. 15. Выброс. 16. Сименс. 17. Стык. 18. Купля. 19. Ящер. 20. Разгар. 21. Родео. 22. Осада. 23. Апорт. 24. Тезис. 25. Сигарета. 26. Адидас. 27. Сervant. 28. Толчок.

Выход в свет: 5 февраля 2013 года
Номер: 19 (25218) | Тираж: 200217 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.20
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Удоч» | 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. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Избранной Точкой зрения» – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Спектр М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п.о. Красногорск-5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 13-02-00026] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.