

2. | СИТУАЦИЯ

Жителей Амурской области власти пересаживают с электричек на автобусы

4 апреля 2013 года www.gudok.ru
четверг www.gudok.info
№ 58 (25257) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | СЕВЕРНАЯ

Слаженная работа клиентов и станций примыкания позволяет вводить поезда по твёрдым «ниткам» графика



4. | ИНИЦИАТИВА

Владельца инфраструктуры предлагают наделить правом не принимать «больные» вагоны

8. | ФУТБОЛ

Число команд, желающих принять участие в турнире «Локобол», растёт в геометрической прогрессии

| От редакции

Надо торговаться

В Федеральной пассажирской компании набирает обороты система динамического ценообразования при организации перевозок. В 46 поездах, следящих от Москвы в Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Воронеж и Смоленск, стоимость билетов в вагоны купе, СВ и класса люкс теперь изменяется в зависимости от сезона, а также дней недели, спроса и количества проданных мест.

В первые дни реализации, которая начинается за 45 суток до отправления поезда, цена проездного документа устанавливается минимальной. Зато по мере заполнения вагонов в случае высокого спроса она может вырасти. Если же спрос будет низким, то стоимость билетов остаётся на первоначальном уровне.

Первые итоги внедрения новой системы обнадёживают, что неудивительно. Как известно, подобный подход к ценообразованию уже давно с успехом применяется в авиации, где сильно развита конкуренция между перевозчиками. Поэтому ОАО «ФПК» также рассчитывает на положительный результат.

При этом в перспективе должен будет сократиться ценовой разрыв между разными категориями вагонов. Например, уже сейчас при приобретении билета за 45 суток в купейный вагон он лишь на 20% дороже места в плацкартном. Меньше стала разница между стоимостью билетов в СВ и купе.

В перспективе планируется внедрить данную систему и на других направлениях, например от Москвы до Архангельска, Казани, Самары, Кисловодска и т.д. В то же время на тех маршрутах, где ОАО «ФПК» является монополистом, изменения в тарифной политике пока не предполагаются.

Таким образом, гибкие экономические механизмы в конкурентных сегментах на железнодорожном транспорте становятся всё более востребованными. А одним из важнейших критерии эффективности пассажирских перевозок стала заполняемость вагонов. Если прежде поезд мог отправляться полупустым и никого это особо не волновало, то сейчас картина изменилась. В новых условиях компания получит доход даже при предоставлении скидок на билеты, если населённость поезда будет высокой.

Очевидно, что инструментарий ценового реагирования на спрос в этом сегменте следует развивать и далее. При этом, по всей вероятности, не должны здесь оставаться в стороне и ставки на предоставление инфраструктуры под пассажирские поезда. Ведь на рынке, чтобы что-то продать, нужно торговаться.

ЦИФРА ДНЯ

104 тыс.

км достигнет к 2020 году на сети ОАО «РЖД» развернутая длина главных бесстыковых путей, или 84% от общей протяжённости.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Быстрая диагностика

ЛАБОРАТОРИЯ ПРОВЕРИТ ПУТЬ С ПОВЫШЕННОЙ НАГРУЗКОЙ

В САМАРЕ РАЗРАБОТАЛИ САМОХОДНУЮ ПУТЕИЗМЕРИТЕЛЬНУЮ ЛАБОРАТОРИЮ СПЛ-ЧС200 – ПЕРВОЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ СРЕДСТВО ДИАГНОСТИКИ ДЛЯ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ.

Лаборатория создана на базе электровоза ЧС200-08 в Начально-производственном центре информационных и транспортных систем (ЗАО «НПЦ «ИФОТРАНС»).

Как рассказал первый заместитель генерального директора центра Олег Симаков, путеизмеритель необходим для контроля состояния пути прежде всего на скоростях до 200 км/ч с повышенной осевой нагрузкой.

«Обычна лаборатория – это пассажирский вагон. Он легче нашего путеизмерителя и не всегда может определить просадки пути, особенно в условиях вечной мерзлоты. Локомотив идет по пути с нагрузкой 20 тонн на каждую

ось, поэтому показатели диагностики максимально достоверны», – пояснил Олег Симаков.

Лаборатория состоит из двух секций. В диагностической демонтировано локомотивное оборудование и установлена автоматизированная информационно-измерительная система, служебный мониторинг, отопление, кондиционер.

Лаборатория оборудована системой видеоконтроля

навигация, санузел, а также дополнительное электрооборудование.

«Лаборатория может эксплуатироваться в любое время года и в диапазоне температур от минус 40 до плюс 55», – отметил Олег Симаков.

Путеизмеритель может контролировать попеченный и продольный профиль рельсов, горизонтальное и вертикаль-

ное ускорение кузова вагона и буск тележек, с помощью лазера проверяет геометрию колеи. «Все выходные данные могут оцениваться по любым нормативам», – пояснил Олег Симаков.

Сенсорный пульт делает простым управление автоматизированной информационно-измерительной системой. Диагностическая аппарата

включается и выключается в заданной последовательности, а необходимый температурный режим работы измерительного оборудования поддерживается автоматически.

Лаборатория также оборудована системой видеоконтроля состояния обустройства пути.

Дмитрий Попов, соб. корр. «Гудка»

САМАРА

Если на Северо-Кавказской дороге реализуют все пункты принятой недавно комплексной программы «Проект-35», то участковая скорость возрастёт до 35 км/ч. Год назад этот показатель был всего 27,7 км/ч.

Итоги первого квартала подтвердили эффективность программы – средняя участковая скорость составила 31,7 км/ч. К концу года её предполагается увеличить ещё на 2 км/ч.

«Учитывая снижение роста объёмов перевозок, увеличение участковой скорости и полученный в связи с этим экономический эффект могут стать серьёзным плюсом в работе», – считает начальник дороги Владимир Голосков.

К примеру, «Проект-35» предполагает минимизацию влияния ремонта пути на скорость движения за счёт вариантовых графиков пропуска поездов на участках, смежных с участ-

ком, где объявлено графиковое «окно».

«Для высвобождения пропускных способностей на грузонапряжённых участках планируется перепрограммирование приборов безопасности, чтобы одновременно следующие грузовые локомотивы могли

развивать скорость до 100 км/ч. Сегодня они движутся со скоростью 80 км/ч», – пояснил

заместитель начальника технологической службы Северо-Кавказской Денис Кучинский.

По мнению специалистов магистрали, серьёзным сдерживающим фактором в увеличении скорости является состояние инфраструктуры. На дороге сейчас всего лишь на 240 км пути (4% от эксплуатационной длины) установлена допустимая

мая скорость грузовых поездов 90 км/ч.

«В связи с этим запланировано повышение действующих скоростей движения на полигоне общей протяжённостью более 1000 км», – говорит и.о. первого заместителя начальника службы пути Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры Дмитрий Баstrykin.

В частности, до 90 км/ч будет повышена допустимая скорость движения грузовых поездов на напряжённом участке Чертково – Ростов – Адлер общей длиной 490 км.

По расчёту начальника Северо-Кавказской дирекции управления движением Алексея Черняева, экономический эффект от реализации всех намеченных на этот год мероприятий, направленных на повышение участковой скорости, составит более 86 млн руб.

Игорь Евдокимов

соб. корр. «Гудка»

Ростов-на-Дону

ФОРУМ

Есть инструменты

ГОСУДАРСТВО МЕНЯЕТ СВОЁ ОТНОШЕНИЕ К ИНВЕСТИЦИЯМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ



Основными инструментами для привлечения средств для строительства железнодорожной инфраструктуры, по мнению участников IV Евразийского транспортно-логистического форума, являются инфраструктурные облигации и государственно-частное партнёрство.

Как заявил в своём выступлении на форуме президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, за последнее время была сформирована государственная политика, направленная на опережающее развитие транспортной инфраструктуры. Проработаны схемы внедрения механизма регуляторного сетевого контракта, увязанного с установлением долгосрочных тарифов, выпуска инфраструктурных облигаций. «Однако, к сожалению, инфраструктурные облигации мы можем использовать только на окупаемых проектах», – сказал Владимир Якунин. – Тем не менее это серьёзный шаг в сторону поддержки транспортной инфраструктуры».

Недофинансирование приведёт к потери для бизнеса в ближайшие семь лет от 5,5 до 6,4 трлн руб. А бюджет в виде кон-

бюджетного финансирования наконец открывается для модернизации железных дорог

крайних налоговых платежей недополучит 1,3–1,5 трлн руб.

Заместитель министра транспорта Олег Белозёров отметил, что ведомство считает действительны хорошими вариантами использование для инвестиций денег Внешэкономбанка и пенсионных средств.

«Формат гарантированного использования этих средств мы должны все вместе предложить. В ближайшее время создадим совет и разделим все проекты на три части, – рассказал Олег Белозёров. – Первая – то, что должен сделать бизнес и где необходимо только помочь гарантиями, вторая – то, что можно реализовать на условиях ГЧП, а в третью войдут те, где необходимо полностью бюджетное финансирование. Мы создаём площадки и собираемся создать реестр инвестиционных проектов».

В свою очередь Владимир Якунин заметил, что в законодательстве содержится ограничение на инвестиции частных средств в строительство объектов магистральной железнодорожной инфраструктуры, поскольку она должна обязательно на-

ходиться в собственности государства и не может выступать при этом объектом залога.

Тем не менее эксперты и представители ведомства возлагают большие надежды на механизм ГЧП, хотя и признают, что он ещё «сырой».

Директор департамента инвестиционной политики и развития ГЧП Минэкономразвития Игорь Коваль отметил, что нормативная база прорабатывается. В частности, конкурсная основа ГЧП становится прозрачнее и привлекательнее для бизнеса.

«Наш законопроект сталкивается с рядом ограничений. Существенные проблемы бизнес испытывает при привлечении заемного финансирования для реализации ГЧП проектов, потому что не может использовать строящийся объект в качестве залога. Это мы упрощаем. Мы также упрощаем порядок конкурсов. Согласно законодательству о конкуренции частному партнеру необходимо сначала пройти целый ряд конкурсных процедур», – сообщил Игорь Коваль.

Азалия Идрисова

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Полезный опыт

Президент Владимир Путин предложил распространить опыт в сфере военно-технического сотрудничества с Белоруссией на другие страны. Выступая на заседании комиссии по ВТС с иностранными государствами, президент напомнил, что после договора с Белоруссией был введен упрощённый порядок военного экспорта, повысивший оперативность поставок. «Это явно положительный опыт, и он, безусловно, может быть распространён и на другие страны», – отметил Владимир Путин.

Выполнить обещанное

Премьер-министр Дмитрий Медведев потребовал оптимизировать госрасходы по выполнению социальных обязательств. «Необходимо проанализировать содержание социальных разделов бюджета и сконцентрировать средства на выполнении приоритетных задач», – заявил премьер на совещании по основным направлениям бюджетной политики в социальной сфере на 2014–2016 годы. Глава правительства подчеркнул, что в федеральном бюджете на соцсферу только в этом году предусмотрено более 5 трлн руб. и взятые обязательства должны быть выполнены в полном объёме.

Билет заменят цифры

Бумажные авиабилеты до конца года прекратят своё существование. Президент Транспортной клиринговой палаты Сергей Ильиничев сообщил, что отечественный авиарынок полностью перейдёт на электронные авиабилеты. «У ряда авиакомпаний доля электронных продаж составляет 99,9%, а в аккредитованных ТКП агентствах – 97%», – отметил он, добавив, что с 2014 года использование бумажных носителей будет прекращено.

Вклады не тронут

Министерство финансов отказалось от дополнительного налогообложения депозитных вкладов. Ранее в ведомстве предлагали обложить налогом в 13% доходы физических лиц со вкладов более 1 млн руб. «После обсуждения в Минфине мы отказались от этой идеи», – заявил глава ведомства Антон Силуанов, выступая на съезде Ассоциации российских банков.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

«Проект» увеличит скорость

ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕРЫ ПОМОГУТ СЭКОНОМИТЬ ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ

Если на Северо-Кавказской

дороге реализуют все пункты принятой недавно комплексной программы «Проект-35», то участковая скорость возрастёт до 35 км/ч. Год назад этот показатель был всего 27,7 км/ч.

Итоги первого квартала подтвердили эффективность программы – средняя участковая скорость составила 31,7 км/ч. К концу года её предполагается увеличить ещё на 2 км/ч.

«Учитывая снижение роста объёмов перевозок, увеличение участковой скорости и полученный в связи с этим экономический эффект могут стать серьёзным плюсом в работе», – считает начальник дороги Владимир Голосков.

К примеру, «Проект-35» предполагает минимизацию влияния ремонта пути на скорость движения за счёт вариантовых графиков пропуска поездов на участках, смежных с участ-

ком, где объявлено графиковое «окно».

«Для высвобождения пропускных способностей на грузонапряжённых участках планируется перепрограммирование приборов безопасности, чтобы одновременно следующие грузовые локомотивы могли

развивать скорость до 100 км/ч. Сегодня они движутся со скоростью 80 км/ч», – пояснил

заместитель начальника технологической службы Северо-Кавказской Денис Кучинский.

По мнению специалистов магистрали, серьёзным сдерживающим фактором в увеличении скорости является состояние инфраструктуры. На дороге сейчас всего лишь на 240 км пути (4% от эксплуатационной длины) установлена допустимая

РЕШЕНИЕ

Кандидаты в совет

Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал распоряжение о выдвижении кандидатов для избрания в качестве представителей Российской Федерации и независимых директоров в Совет директоров и ревизионную комиссию ОАО «Российские железные дороги».

Об этом говорится в официальном сообщении, опубликованном вчера на сайте правительства РФ.

В соответствии с документом в качестве представителей Российской Федерации в новый состав Совета директоров ОАО «РЖД» выдвигаются: Андросов К.Г. – главный консультант представительства АО «Альтера Капитал Менеджмент АГ», Березкин В. – председатель Совета директоров ООО «ЕСН Энерго», Галушка А.С. – сопредседатель общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Комиссаров Д.Г. – председатель Совета директоров ОАО «Технологическая компания», Сидоров В.В. – член консультационного совета директоров Банка ВТБ, Якунин В.И. – президент ОАО «РЖД».

В качестве независимых директоров в совет директоров выдвинуты пять кандидатов: Гусаков В.А. – вице-президент ОАО «ММВБ-РТС», Ложевский И.А. – главный исполнительный директор ООО «Дойче Банк», Медорн Х., Рязанов А.Н. – председатель совета директоров ЗАО «Русская холдинговая компания», Шохин А.Н. – президент общероссийской общественной организации «Российский союз промышленников».

В состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД» выдвинуты семь кандидатов, отмечается в документе.

ТИМОФЕЙ ЖУКОВ

ПРОИСШЕСТВИЕ

Обострение у «минёров»

Вчера почти на три часа была остановлена работа вокзала Челябинск.

В 5.00 мск на телефон «02» поступил звонок о минировании вокзала и стоящего рядом торгового комплекса «Сингерье». Полицейские эвакуировали 180 человек – пассажиров и работников вокзала. Магазин «Сингерье» в этот час был ещё закрыт.

К проведению осмотра территории, кроме транспортных полицейских, были привлечены спецподразделения ОМОНа, ФСБ, МЧС, кинологическая служба. Взрывчатых веществ не обнаружено.

Вокзал продолжил работу через три часа после закрытия. Как отмечает в Южно-Уральской дирекции управления движением, задержки поездов не было.

Транспортная полиция проводит проверку по факту заведомо ложного сообщения и устанавливает личность лжеминёра.

В прошлом году вокзал Челябинск подвергался атаке телефонных террористов трижды.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск



АГЕНТСТВО
ТРАНСПОРТНЫХ
НОВОСТЕЙ

Погрузка сверх плана

В марте на Октябрьской дороге в среднем в сутки было погружено 276,9 тыс. тонн, что превысило плановый показатель на 0,3%. Наилучшего выполнения плана добился Московский регион ОЖД – плюс 1,8%. На втором месте Санкт-Петербург-Витебский и Волховстроевский регионы (+0,7% и +0,5% соответственно).

Изоляторы окольцевали

Учёные Уральского государственного университета путей сообщения разработали устройство для выявления дефектов изоляторов электрических и контактных сетей. Разработка позволяет проводить проверку без использования сложной контрольно-измерительной аппаратуры. «Принцип работы следующий: к изолятору с помощью стальной проволоки крепится сигнальное кольцо. Когда происходит пробой и по изолятору проходит ток, проволока плавится и перегорает. Индикаторное кольцо отрывается и выпадает из-под юбки изолятора, тем самым оповещает о том, что изолятор неисправен», – пояснила автор разработки – аспирант УГПС Татьяна Несенюк.

Деньги в транспорт

В транспортный комплекс Камчатки из федерального бюджета будет вложено 60 млрд руб. Средства пойдут на развитие аэропортов и взлётно-посадочных полос, на реконструкцию причальных сооружений и портопунктов, на обновление флота.

Предполагается также, что субсидии из федерального бюджета тарифы для жителей Камчатки будут действовать не только на авиаперелёты на материк, но и внутри полуострова (сейчас это оплачивается из местного бюджета).

HTTP://ALLTRANSNEWS.RU

Ситуация

Минус один

ЖИТЕЛЕЙ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЛАСТИ ПЕРЕСАЖИВАЮТ С ЭЛЕКТРИЧЕК НА АВТОБУСЫ



С 1 апреля в Амурской области прекратила курсировать электричка Бурея – Ахара. В регионе продолжается поэтапная отмена пригородных поездов – к июлю вместо 18 пар их останется всего шесть.

Сокращение на две трети предполагает график оптимизации маршрутной сети, разработанный министерством транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

По словам начальника Забайкальской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Сергея Приёмкина, в результате уже проведённой оптимизации пригородным транспортом не смогут воспользоваться более 22,5 тыс. жителей области.

«Для оплаты расходов на пригородные перевозки регионы закладывают в бюджет мизерные средства. Они не считают своей основной задачей компенса-

Пассажирам теперь придётся привыкать к новым условиям проезда: вместо просторной электрички – в тесном автобусе

цию убытков. Более того, по-прежнему воспринимают пригородные перевозки как обязанность ОАО «РЖД», – отметил он.

Отменённый поезд Бурея – Ахара заменили на автобус, который ходит ежедневно и заезжает в посёлок Новобурейский, сёла Каменка, Гуликовка, на станции Кулустай, Домикан и Черниговку. По другому, ранее отменённому маршруту Благовещенск – Белогорск также пустили автобусные маршруты.

Однако Сергей Приёмкин настроен скептически: «Автобусами всех перевезти не смогут. У нас есть такие места, где они не смогут ходить».

Руководство ЗабЖД обеспокоено отменой поездов ещё и потому, что рабочих мест лишатся сотрудники дороги. «Под сокращение попадают более 60 проводников и около 30 человек ремонтно-обслуживающего

персонала. А это жители Амурской области», – подчеркнул Сергей Приёмкин.

Пока пригородные компании решают, как получить средства от регионов, у них копятся собственные долги – перед моторвагонными дирекциями, представляющими подвижной состав и локомотивные бригады. Генеральный директор ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» Николай Гаджала пояснил, что плата за аренду подвижного состава составляет 78% расходов компании.

Между тем в ходе акции «Общественная приёмная: сохраним поезд!» на Забайкальской дороге собрали более 16,6 тыс. обращений к руководителям Забайкальского края и Амурской области.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
соб. корр. «Гудка»
Чита

ЧП

Пригородная яма

ПЛАТФОРМА В ДОЛГОПРУДНОМ ПРОСЕЛА ОТ СТАРОСТИ



ВЕРОЯТНОЙ ПРИЧИНОЙ ПРОВАЛА НА ПРИГОРОДНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ПЛАТФОРМЕ СТАНЦИИ ДОЛГОПРУДНАЯ СТАЛО ОТСУТСТВИЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА В ТЕЧЕНИЕ 58 ЛЕТ.

«Её построили в 1955 году. Сведения о ремонте отсутствуют», – прокомментировал «Гудку» начальник Московской дирекции пассажирских обустройств Олег Копысов.

По его словам, последствия ЧП были устранены менее чем за сутки.

Проседание плиты платформы Долгопрудная произо-

шло во вторник в 16.40 во время посадки пассажиров в электропоезд Москва-Дмитров.

В образовавшуюся двухметровую яму упали пять человек, один из них ребёнок. Пострадавшим оказали медпомощь. Трое от госпитализации отказались, а двоих (взрослого и девочки) отправили в больницу.

По факту проседания платформы на Московской дороге ведётся расследование. Как уверяют в управлении МЖД, виновники будут наказаны.

ручили ещё несколько плит в аварийном состоянии.

Опасные участки огордили, плиты заменили в ближайшее время. На текущий год запланирован капремонт платформы.

На графике движения электричек происшествие не отразилось.

По факту проседания платформы на Московской дороге ведётся расследование. Как уверяют в управлении МЖД, виновники будут наказаны.

Светлана Казанцева

4 апреля 2013 года

четверг

№ 58 (25257)

ОЦЕНКА

В числе первых

ВЕДУЩИЕ МЕДИЦИНСКИЕ ЦЕНТРЫ КОМПАНИИ ОЦЕНИЛИ ПО ДОСТОИНСТВУ



Работа отраслевых медиков достойна самых высоких оценок

Медицинские учреждения ОАО «РЖД» получили высокие оценки в рейтинге агентства «Эксперт РА».

По итогам 2012 года специалисты рейтингового агентства опросили ведущие страховые компании страны и попросили их выставить баллы ведущим поликлиникам и больницам Москвы, работающим по системе добровольного медицинского страхования. Их работа оценивалась по четырём параметрам:

«сервис», «качество оборудования», «профессионализм персонала» и «стоимость услуг». По сумме баллов определялись соотношение цена/качество.

По итогам этого исследования Центральная поликлиника ОАО «РЖД» получила наивысшие показатели и заняла первое место. Напомним, что лидерство она удерживает с момента подведения аналитического рейтинга в 2011 году.

Андрей Иахнов

ИНФРАСТРУКТУРА

Дали для скорости

ПОЛЬШЕ ВЫДЕЛИЛИ СРЕДСТВА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ЛИНИИ ДО ЛИТВЫ

Управляющая железнодорожной инфраструктурой в Польше компания PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. (PKP PLK, входит в государственный холдинг Grupa PKP) получит от Евросоюза порядка 1,3 млрд злотых (311,3 млн евро) на модернизацию почти 70-километрового участка линии E 75. Последняя является частью проектируемой железной дороги Rail Baltica с еврокодей.

Соответствующее соглашение было подписано на днях. По словам пресс-секретаря PKP PLK Кшиштофа Ланьцукки, работы будут профинансираны средствами из Фонда сплочения Европейского союза, а также из госбюджета Польши.

После этого начнётся модернизация остальных участков польской части Rail Baltica.

Валерия Лобко

Справка «Гудка»

Линия Rail Baltica должна соединить колеи 1435 мм Финляндии, страны Балтии и Польшу (а потенциально может быть продлена до Венгрии). Предполагается, что скорость движения поездов на дороге будет достигать 250 км/ч. Все три страны Балтии и Польша объявили проект одним из своих приоритетов в области развития транспортной инфраструктуры. На Литву возложено строительство 357 км линии от границы с Польшей до границы с Латвией, на Эстонию – 229 км. На Латвию приходится 235 км.

Сообщение

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ» (далее – ОАО «ГМК «Норильский никель») сообщает о проведении открытого по составу участников и по форме подачи предложений по цене аукциона по продаже движимого имущества – железнодорожной техники.

Аукцион проводится в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, но не рассматривается в качестве торгов в смысле требований статей 447–449 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Место нахождения предмета торгов – Красноярский край, г. Норильск.

Форма торгов – аукцион, открытый по составу участников и по форме подачи предложений по цене.

Время и место проведения аукциона – 23 мая 2013 года, г. Норильск.

С информацией об условиях участия в открытом аукционе, составе и начальной цене продажи имущества, месте и времени приема заявок можно ознакомиться на сайте: www.zf.norilsknickel.ru

Контактные телефоны:

+7 (3919) 484-263, Управление имущества Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель»;

+7 (495) 786-83-03, Управление собственности Корпоративного департамента ОАО «ГМК «Норильский никель».

ПЕРЕВОЗКИ

Запросы Поднебесной

ПОСТАВКА РУДЫ НА ЭКСПОРТ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

Почти на треть с начала года выросла отгрузка с Олекминского железорудного месторождения по сравнению с прошлогодним периодом.

ООО «Олекминский рудник» (входит в группу компаний «Петропавловск»), выпускающее титаномагнетитовый и ильменитовый концентраты, которые широко используются в металлургии, постепенно выходят на проектную мощность. Предприятие разрабатывает Курахское железорудное месторождение на северо-западе Амурской области, в 34 км от бамовского посёлка Олекма. Прогнозные запасы этого месторождения – более 100 млн тонн.

Как сообщили в Дальневосточном территориальном центре фирменного транспортного обслуживания, только в марте на станции Олекма было погружено свыше 2 тыс. вагонов. В том числе с железной рудой – 1,7 тыс., цветной – около 300. В них отправлено 117 тыс. и 19 тыс. тонн концентрата соответственно.

Как отметили в ТЦФТО, переработка руды, в том числе диоксида титана, становится точкой промышленного роста для зоны БАМа, поскольку ранее такого производства в Амурской области не было.

Большая часть продукции экспортится в Китай, где наращивается металлургическое производство. Не так давно представитель министерства земельных и природных ресурсов Поднебесной Ма Цзяньмин заявил, что страна испытывает нехватку руды и в ближайшее время её поставки из-за рубежа будут только расти. По прогнозам аналитиков, в 2013-м КНР импортирует более 700 млн тонн.

Только со станции Олекма будет поставляться в Китай порядка 1,2 млн тонн концентрата ежегодно.

Железнодорожники совершенствуют перевозку железной руды, идущей на экспорт. Как рассказали «Гудку» в ТЦФТО, с началом освоения Олекминского месторождения внедряется технология ускоренной доставки от места погрузки до сдачи в морском порту или на пограничном переходе.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

НА СЕВЕРНОЙ ДОРОГЕ ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧАТЬ В ДОГОВОРЫ НА ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КЛИЕНТОВ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО КРУПНЫХ, КОНТАКТНЫХ ГРАФИКИ.

Такие графики регламентируют время передачи вагонных партий или целых составов от клиента перевозчику, и наоборот. Он, как правило, привязан к прибытию и отправлению грузовых поездов, ходящих по расписанию.

«К примеру, согласно контактному графику, в 12 часов клиент выставляет нам на станцию гружёный маршрут, мы за положенное технологическое время обрабатываем его – проводим приемо-сдаточные операции и осмотр состояния вагонов, а ровно в два часа поезд уходит по жёсткой «нитке» графика. Аналогичным образом происходит передача на подъездной путь предприятия прибывающих на станцию поездов. Причём даже саму «нитку» можно заложить в график движения под разработанное расписание передачи, учитывая пожелания клиента», – поясняет начальник службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Северной дирекции управления движением Андрей Григорьев.

В результате составы не простаивают на подъездных и станционных путях в ожидании отправления или обработки – не занимают инфраструктуру, вагон обращается быстрее, а обслуживающему поезд персоналу уже не приходится просиживать в ожидании передачи вагонов или разрываться между несколькими передачами одновременно. Так, в феврале, после введения контактного графика, средний простой вагона по вине клиента на подъездных путях ОАО «Северсталь» и ОАО «ФосАгро-Череповец» сократился на шесть часов по сравнению с январтом.

Подобный графический обмен организован и с ОАО «Воркутауголь». «Приёмодатчики, вагонники получают возможность чётко планировать своё рабочее время. А если на станции не один подъездной путь, а несколько, то мы стараемся состыковать контактные графики между собой. Например, один клиент выставляет гружёные вагоны в 12 часов, другой – в 14,



третий – в 16 и так далее, а персонал их последовательно обслуживает», – добавляет Андрей Григорьев.

«Контактный график дисциплинировал нас, ритмично отправляем готовую продукцию с комбината», – сообщил «Гудку» менеджер по грузовой и коммерческой работе управления транспортом Череповец-

своевременно убран и отправлен в рейс, мы не сможем формировать другие поезда. Да и получать уголь и сырьё нам удобнее не хаотично, а равномерно, по графику, который работает в конечном итоге на коммерческий успех предприятия».

На Северной магистрали считают, что

графики нужно включать в договоры с

Простой вагона на путях ОАО «ФосАгро-Череповец»
и ОАО «Северсталь» сократился на шесть часов

кого металлургического комбината ОАО «Северсталь» Виктор Коновалов. – Ведь возможности нашей путевой инфраструктуры ограничены, а в сутки нужно отправлять порядка 400–500 вагонов с чёрным металлом. И если готовый поезд не будет

клиентами. По обоюдному согласию сторон. Контактные графики, подчёркивают на дороге, помогают увеличить количество поездов, следующих по твёрдым «ниткам».

Северяне намерены в ближайшее время ввести контактные графики работы стан-

ОАО «Воркутауголь» одним из первых согласилось на графический обмен вагонами

ции Искакогорка с ОАО «Архбум», а также станции Чиньяворык с ОАО «Бокситы Тимана».

«Пока выполнять график удаётся не всегда: часто клиент не точно в срок забирает вагоны с выставочных путей станции, а иногда и мы запаздываем с уборкой. Виновная сторона должна наказываться рублём за срыв графика. Так, материальная ответственность уже предусмотрена в нашем договоре с ОАО «ФосАгро-Череповец», и виновник платит штрафы своему контрагенту», – резюмирует Андрей Григорьев.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ЯРОСЛАВЛЬ

ИНИЦИАТИВА

Путь к модернизации

АЭРОПОРТЫ МОГУТ ОСВОБОДИТЬ ОТ «ЛИШНИХ» РЕЙСОВ



В дирекции Московского транспортного узла (МТУ) предложили Минтрансу переправить нерегулярные и грузовые перевозки из Шереметьева, Домодедова и Внукова в другие подмосковные аэропорты.

Перевод большей части таких рейсов в аэропорты Раменское, Ермолино, Чкаловское и Клин-5 позволит увеличить пропускную способность воздушных гаваней «большой тройки», считают в МТУ.

Сегодня Домодедово, Внуково и Шереметьево работают на грани возможностей. Так, в прошлом году в Домодедово при пропускной способности 21 млн человек обслужили 28 млн пассажиров. Но если перевести рейсы и принять дополнительные меры, то к 2025 году возможности трёх аэропортов возрастут до 132 млн обслуженных пассажиров.

Для этого в дирекции МТУ также предложили упорядочить зональную ответственность аэропортов по направлениям полётов. То есть приспособить Шереметьево для приёма и отправки западных рейсов, Домодедово – в восточном направлении, а Внуково – в южном. В результате существенно вырастет эффективность использования московской воздушной зоны, где диспетчерам зачастую

ЧАРТЕРЫ И ГРУЗОВЫЕ РЕЙСЫ МОГУТ ПЕРЕВЕСТИ В ПОДМОСКОВЬЕ

сложно предоставить коридор прилетающим и вылетающим лайнерам.

При этом, как полагает замгендиректора МТУ Виктор Еремин, грузовые перевозки из трёх основных аэропортов можно было бы переместить в недостаточно загруженный аэропорт Раменское, а бизнес-авиацию – в Кубинку.

Чартеры же можно распределить в эти и соседние аэропорты, что не потребует слишком больших вложений в инфраструктуру. Кроме того,

это улучшит обслуживание пассажиров чартеров, которые чаще всего вынуждены летать ночными рейсами.

Президент фонда «Партнёр гражданской авиации» Олег Смирнов согласен, что меры по оптимизации использования трёх основных и вспомогательных аэропортов нужно принимать срочно.

«Аэроромы второй очереди уже готовы принимать дополнительные рейсы, но не аэропорты – нет ни аэропортов, ни грузовых терминалов, необходимо сначала построить такую инфраструктуру», – сказал «Гудку» эксперт.

Эксперт авиационной отрасли Алексей Синицкий, напротив, уверен, что перевод чартеров и грузовых рейсов во вспомогательные

аэропорты нецелесообразен из-за больших ограничений в воздушной зоне. «Странно развивать полёты чартеров и перевозку грузов из Раменского, так как это сразу создаёт проблемы расположенному рядом Домодедово», – указал эксперт, подчеркнув, что аналогичных проблем возникнет очень много.

Эксперт считает, что повысить объёмы пассажирских перевозок в трёх крупнейших аэропортах проще за счёт модернизации Московского авиаузла – добавить оборудования, внедрить современные технологии организации воздушного движения. Пример можно брать со второго по загруженности в Великобритании – после Хитроу – лондонского аэропорта Гатвик. Он обслуживает с одной полосой 50 млн клиентов, тогда как все российские аэропорты в прошлом году приняли 74 млн. В Гатвике удалось достичь такой огромной пропускной способности за счёт сокращения интервалов бесступенчатой посадки до 50 секунд и внедрения современных технологий управления воздушным движением.

Пример можно брать со второго по загруженности в Великобритании – после Хитроу – лондонского аэропорта Гатвик. Он обслуживает с одной полосой 50 млн клиентов, тогда как все российские аэропорты в прошлом году приняли 74 млн. В Гатвике удалось достичь такой огромной пропускной способности за счёт сокращения интервалов бесступенчатой посадки до 50 секунд и внедрения современных технологий управления воздушным движением.

«Всю Московскую область новыми полосами не застроишь. Нужен интенсивный, а не экстенсивный путь развития авиаузла», – отметил Алексей Синицкий.

АЛЕКСЕЙ ЩЕГЛОВ

Технология

Передача по графику

СИНХРОНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КЛИЕНТОВ И СТАНЦИЙ ПРИМЫКАНИЯ

ПОЗВОЛЯЕТ ОТПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДА ПО ТВЁРДЫМ «НИТКАМ»



ФОТО: РОМАН ЧАПИНОВ

1520
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

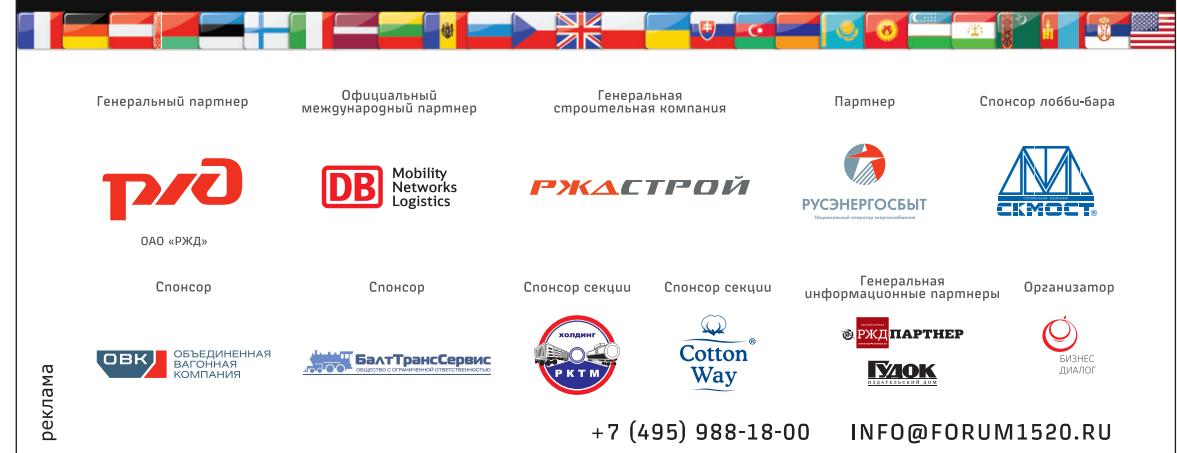
«СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520»

Крупнейший железнодорожный бизнес-форум в Евразии



29 - 31 МАЯ 2013 ГОДА, РОССИЯ, СОЧИ

www.forum1520.ru



реклама

Генеральный партнер

Официальный международный партнер

Генеральная строительная компания

Партнер

Спонсор лобби-бара

АО «РЖД»

Mobility Networks Logistics

РЖДСТРОЙ

РУСЭНЕРГОСБЫТ

СКМОСТ

Спонсор

Спонсор секции

Спонсор секции

Генеральная информационные партнеры

Организатор

ОВК

БалтТрансСервис

Аэрофлот

Cotton Way

ГУЛКОК

БИЗНЕС ДИАЛОГ

+7 (495) 988-18-00

INFO@FORUM1520.RU

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Когда сталь устала

ДЕФЕКТЫ ЛИТЬЯ В РАЗЫ УМЕНЬШАЮТ РЕСУРС РАМЫ

На американских железных дорогах в год случается не более 1-2 изломов боковых рам тележек грузовых вагонов. А у нас 26 за... три месяца. Всего же с 2006 по 2013 год, по данным ОАО «РЖД», было 129 изломов боковых рам вагонных тележек, причём 92 из них – за последние четыре года.

Последствия тяжелейшие – сходы, крушения поездов, гибель локомотивной бригады. Только за два первых месяца текущего года из-за дефектов боковых рам отцеплено 6556 грузовых вагонов. А в целом на сети железных дорог СНГ по тем же причинам исключено из эксплуатации за последний год более 33 тысяч рам.

Чем объяснить этот «девятый» вагон дефектного литья и как его остановить? НП «ОПЖТ» вынесло этот острый вопрос на совет главных конструкторов крупнейших вагоностроительных заводов, специалистов ОАО «РЖД», ВНИИКТИ, ВНИИЖТА, МИИТа и других университетов.

Заседанию предшествовали испытания, которые были проведены по заказу ОПЖТ и при поддержке ОАО «РЖД». Грузовой поезд, в состав которого включили вагон с тележкой, обклеенными датчиками, и вагон-лабораторию, проследовал от станции Алтайской до Владивостока и обратно со скоростью до 80 км/ч. Показания снимались в реальных условиях эксплуатации – в том числе, на полигоне Забайкальской железной дороги, где очень много кривых, затяжных подъёмов на хребет Яблоневый и такие же спуски, вдбавок температура зимой опускается ниже 50 градусов.

Подобные испытания с 70-х годами в нашей стране не проводились. Вероятно, считали это излишним. Ведь типовая тележка грузового вагона модели 18-100 в эксплуатации уже более полувека. За эти годы она претерпела ряд модернизаций. Вначале была рассчитана на осевую нагрузку 20 тс. А в 70-80-е годы нагрузку увеличили сначала до 22, потом до 23 и, наконец, до 23, 5 тс. При этом давались гарантии надёжной и безопасной работы.

Но в результате нынешних испытаний выяснилось, что при расчёте и проектировании этой тележки и её элементов были учтены не все силы, дей-

ствующие во время движения. Так, например, не брались в расчёт боковые силы, а они, по данным Испытательного центра технических средств железнодорожного транспорта, в кривых при существующей нагрузке превышают нормативные параметры. Нормы расчёта конструкции грузового вагона не пересматривались с 1996 года. Хотя условия эксплуатации с тех пор изменились: с переводом на железнобетонное основание путь стал жёстче, возросли скорости и нагрузка, увеличилось количество переработок на сортировочных станциях.

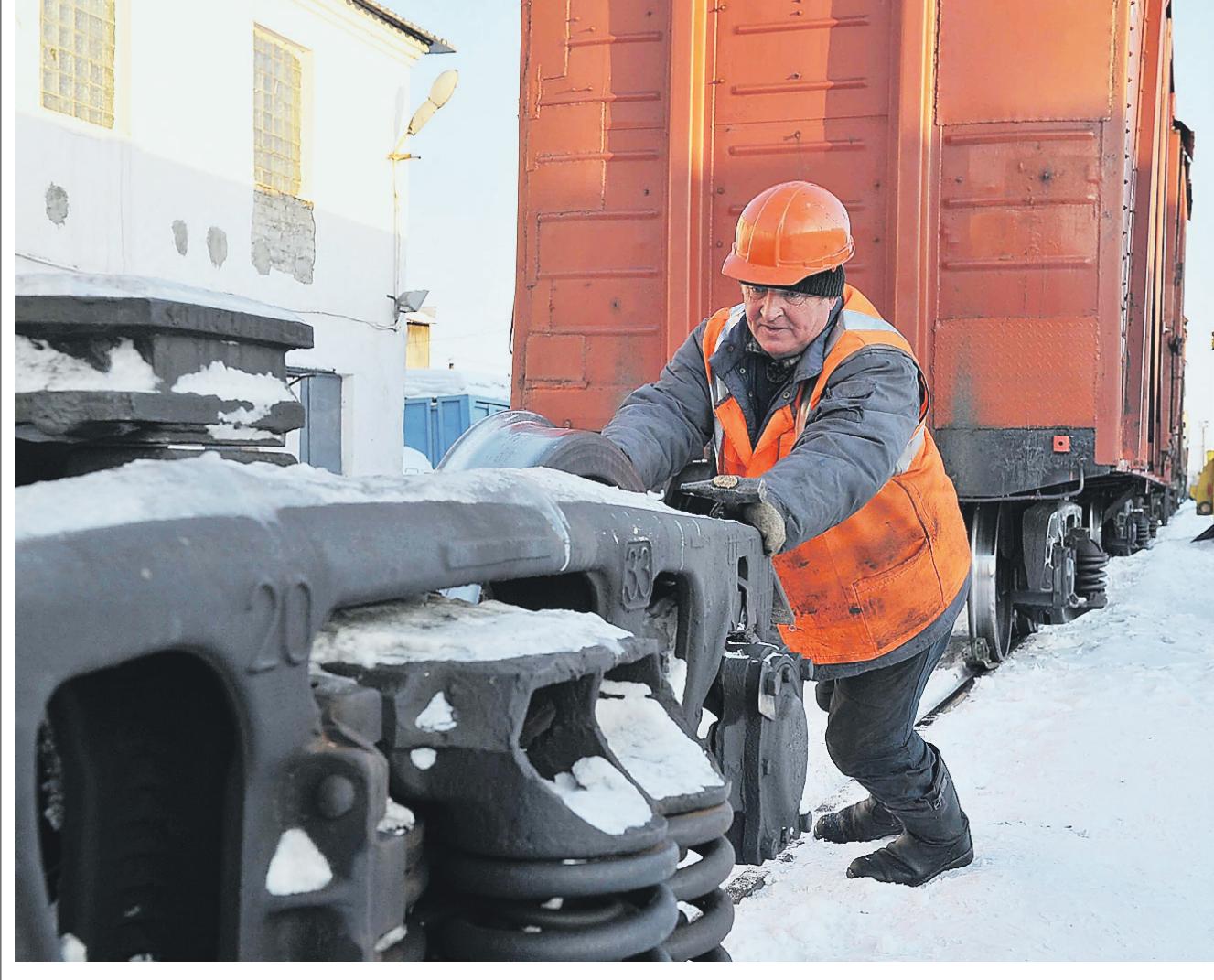
Кто-то видит в этом причину нынешних бед. Согласиться может одно «но»: ломаются в основном литьевые детали, которые находятся в эксплуатации от двух до пяти лет. Логичнее было бы ожидать выхода из строя «старичков», а они оказались намного крепче. Вопрос: почему?

Специалисты считают, что нередко нарушается технология литья, допускаются отступления от геометрических параметров деталей. Свою роль играет и несовершенство конструкции той же боковой рамы. У неё сложная конфигурация – чтобы обеспечить качество заливки, необходимо особое искусство и жёсткий контроль. А это не всегда сблюдается.

Вот анализ, который сделали в управлении вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»: в 900 с лишним из 1557 забракованных боковых рам обнаружены дефекты в опасной зоне бокового проёма R-55, съехавшие 600 деталей имели литьевые дефекты, более 200 – трещины.

Между тем все элементы вагонной тележки должны выдерживать эксплуатационную нагрузку. При проектировании боковой рамы не случайно зачтывается коэффициент запаса прочности 1,8, обеспечивающий срок её службы 32 года. Но дефекты литья, по мнению заведующего отделом ВНИКТИ Эдуарда Оганяна, в разы уменьшают ресурс рамы. И запас прочности, сопротивления усталости металла практически не остаётся.

В Тольяттинском техническом университете исследовали химический состав образцов стали всех производителей вагонного литья. И отметили, что почти все



должны пересчитать их ресурс и честно сказать, сколько они прослужат. Ну а в будущем следует заложить в стандарт требование, чтобы литье детали тележки служили столько же, сколько подвижной состав. Как это принято, например, в США.

Выпускать модернизированные боковые рамы уже начал «Уралвагонзавод». По словам его главного конструктора Александра Дорожкина, в конструкции усилены все сечения, а коэффициент запаса усталостной прочности увеличен до 2,3. После испытаний опытного образца передаёт на выпуск новых боковых рам усиленной конструкции и ОАО «Алтайвагон». Там изменили и технологию литья, и это дало снижение дефектов в самой уязвимой зоне R-55. А на Бежицком сталелитейном заводе провели виртуальные испытания 3D моделей вагонных тележек, рассчитав коэффициенты прочности литьих деталей при повышенных нагрузках.

Главный вывод, который после этого сделали, – необходима более совершенная конструкция вагонной тележки.

Между тем уже идут испытания грузовых вагонов на американских тележках Barbera производства Тихвинского вагоностроительного завода. Готовы предложить свою продукцию и другие производители. И если будет принято предложение Минтранса России ввести скидку с тарифа на 2-10% на перевозку грузов в вагонах новых моделей с улучшенными эксплуатационными характеристиками, то у бизнеса появится стимул обновлять подвижной состав.

Стоит заметить, что на американских железных дорогах грузовые вагоны эксплуатируются по 50 лет. А после детального обследования срок службы могут продлить до 65 лет. По словам вице-президента «Амстед Рейл» Амина Патрика Терренса, изломы боковых рам заставили американских железнодорожников предъявлять более жёсткие требования к конструкции основных деталей тележек и ввести новые стандарты, а также проводить аудит литьевых производств не раз в два года, как раньше, а ежегодно. Сумеем ли мы использовать американский опыт? Новая зима покажет.

ТАМАРА АНДРЕЕВА

ПЕРЕВОЗЧИКУ НУЖЕН НАДЁЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

они укладываются в нормативы. Вот только по ударной вязкости (KCV-60) ни один образец не соответствует отраслевому стандарту. Хотя именно этот показатель характеризует живучесть литьих деталей в условиях низких температур. Ведь не случайно почти 90% изломов боковых рам происходит в зимнее время, в районах Сибири и Дальнего Востока. И тем не менее требования к хладостойкости стали боковых рам и надрессорных балок не менялись последние десять лет.

Отраслевым стандартом (ОСТ 32.183-2001) ударная вязкость вообще не заложена как обязательный (выбраковочный) показатель. Хотя в нормах безопасности она присутствует в качестве такового. И это не единственная нестыковка в существующей нормативной базе, регламентирующей процессы изготовления и приёмки боковых рам и надрессорных балок (ОСТ 32.183-2001 и ТТ ЦВ-32-695-2006). Так, в Технические требования внесено ошибочное (теперь это

признано) положение о недопустимости любых литьевых дефектов усадочного происхождения в зонах повышенной ответственности, стремление выполнить которое приводит к образованию ещё более опасных дефектов литья.

Как известно, нормативная база в данном случае – это зона ответственности Минтранса и

найти, что упущено, а также исследовать технологию вагонного литья с целью её совершенствования.

Главное – очень важно грамотно написать нормативные документы, констатирует старший вице-президент ОАО «РЖД», президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапонович. Он считает, что пора возродить отечественную конструкторскую школу и обеспечить тесное взаимодействие

**Генеральный директор ВНИКТИ
Валерий Коссов считает: надо
переходить на усиленные конструкции
боковой рамы и надрессорной балки**

Минпромторга. Только после крушения на Восточно-Сибирской дороге в январе этого года и поручения Президента РФ Владимира Путина в ведомствах начались реальные подвижки. Разработана была программа мероприятий, в частности, решено было проанализировать нормативные документы, чтобы

стие тех, кто конструирует подвижной состав, его производит и эксплуатирует. Тогда будет движение вперёд.

Не случайно ещё в прошлом году по заказу НП «ОПЖТ» специалисты ВНИИЖТА разработали проект нового Межгосударственного стандарта «Детали и дефекты вагонного литья на протяжении всего срока его службы. Новый стандарт откроет выход на рынок инновационных тележек. Действующие нормативные документы писались ведь под модель 18-100, которая морально давно уже устарела.

Но, учитывая масштабы вагонного парка, заменят её не скоро. А что же до той поры делать? Генеральный директор ВНИКТИ Валерий Коссов считает: надо переходить на усиленные конструкции боковой рамы и надрессорной балки. Что же касается тех, что находятся в эксплуатации, то главные конструкторы заводов

стие тех, кто конструирует подвижной состав, его производит и эксплуатирует. Тогда будет движение вперёд.

Не случайно ещё в прошлом году по заказу НП «ОПЖТ» специалисты ВНИИЖТА разработали проект нового Межгосударственного стандарта «Детали и дефекты вагонного литья на протяжении всего срока его службы. Новый стандарт откроет выход на рынок инновационных тележек. Действующие нормативные документы писались ведь под модель 18-100, которая морально давно уже устарела.

Страна замечает, что на американских железных дорогах грузовые вагоны эксплуатируются по 50 лет. А после детального обследования срок службы могут продлить до 65 лет. По словам вице-президента «Амстед Рейл» Амина Патрика Терренса, изломы боковых рам заставили американских железнодорожников предъявлять более жёсткие требования к конструкции основных деталей тележек и ввести новые стандарты, а также проводить аудит литьевых производств не раз в два года, как раньше, а ежегодно. Сумеем ли мы использовать американский опыт? Новая зима покажет.

ТАМАРА АНДРЕЕВА

БЕЗОПАСНОСТЬ

Угроза севших

Каждый случай излома должен исследоваться независимыми экспертами

В участившихся изломах боковых рам тележек грузовых вагонов обычно винят металлургов. Но, как показали новые исследования, они могут стать следствием неисправности рессорного узла.

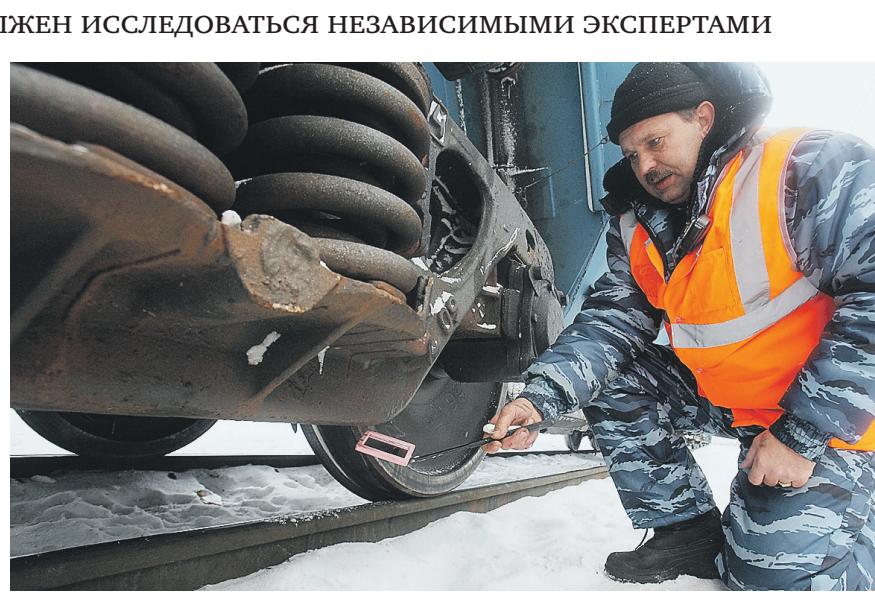
На выездном совещании комитета по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов НП «Объединение производителей железнодорожной техники» начальник управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры Сергей Гончаров привёл свежие примеры, свидетельствующие, что не только некачественное литьё становится причиной изломов.

Так, в марте при текущем отцепочном ремонте, в который вагон попал из-за выщербины обода колеса, на одной из тележек был обнаружен излом пружины рессорного комплекта, что привело к повышенным динамическим нагрузкам на раму.

В тот раз её излом удалось предотвратить. Однако не прошло и двух недель, как на другой тележке со стороны изломавшейся боковой рамы был найден откол опорного витка наружной подбачной пружины.

На вопрос, могут ли неисправности пружин повлечь изломы боковых рам, ответил генеральный директор ОАО «НВЦ «Вагоны» Юрий Бороненко: «Хотя излом пружины и не ведёт к существенному росту нагрузки на боковую раму, однако её может вызвать обрыв осадки пружин, особенно подклиновых».

Эксперт пришёл к выводу, что, поскольку



В тележке узлы взаимозависимы – неисправность одного может повлечь повреждение другого

так, чтобы при ремонтах эту операцию исключить. Юрий Бороненко считает также, что в конструкторскую документацию надо внести требования об установке высоких пружин под клинья.

Тем более что сейчас из дюйма в частные предприятия уходят лучшие специалисты, от которых зависит подбор пружин по высоте.

А неопытные работники на осадку пружин зачастую вообще не обращают внимания. И если даже пружина села, то вагон всё равно эксплуатируется до тех пор, пока не сломается рама.

Чтобы предотвратить подобные случаи, заводам было предложено разработать документацию по эксплуатации подвижного

состава с учётом неисправностей рессорного узла тележки и других факторов, влияющих на изломы боковых рам.

Нуждается в совершенствовании и работа по определению причин изломов. Металлургам не всегда удаётся узнать, сломалась рама из-за низкого качества литья или вследствие неисправности рессорного узла. Например, из четырёх изломавшихся в этом году боковых рам Бежицкого стеллажного завода на предприятие была возвращена для исследования только одна рама, а остальные остались у собственников подвижного состава.

Для углублённого исследования каждого случая излома рам участники совещания по примеру Ассоциации американских железных дорог предложили создать специальный комитет ОПЖТ, который будет проводить независимые проверки и расследования.

АЛЕКСЕЙ ТОРБА

ПРЕДОТВРАТИТЬ ВЫХОД ВАГОНОВ С НЕКАЧЕСТВЕННЫМ ЛИТЬЁМ НА ИНФРАСТРУКТУРУ ПОМОЖЕТ ПРИЁМКА ПОСТУПАЮЩИХ С ЗАВОДОВ-ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ БОКОВЫХ РАМ И ДРУГИХ ДЕТАЛЕЙ ТЕЛЕЖЕК, В КОТОРЫХ ДОЛЖНЫ УЧАСТВОВАТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛИ СОБСТВЕННИКОВ, ВАГОНОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, А ТАКЖЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВАГОННЫХ СЛУЖБ.

Как рассказал главный инженер службы вагонного хозяйства Красноярской дирекции инфраструктуры Борис Чекашев на региональном координационном совете, с начала года эксплуатационные вагоны депо под подозрению на трещины боковых рам. И практически все изготавлены в 2010–2012 годах.

Качество контроля на КрЖД повышается. Теперь при осмотре труда доступных деталей тележек осмотрщики используют светодиодные фонари с уровнем освещения до 1500 люкс. Причём даже в дневное время. Используют и специальные щётки для очистки труднодоступных мест боковых рам и досмотровые штанги.

За обнаружение скрытых дефектов и трещин боковых рам осмотрщики премируются. Самые опытные привлекаются к работе в выходные – для дополнительного контроля.

Ремонтные депо оснащены современными средствами технического осмотрения листами запчастей, а собственники разывают все отношения с частными вагоноремонтными предприятиями, использующими контрафактные детали.

Однако эти меры не решают проблемы полностью. Заводы-изготовители не осуществляют требуемого выходного контроля своей продукции. «Знают, необходима совместная приёмка при участии собственников подвижного состава и региональных дирекций инфраструктуры», – отметил начальник Красноярского узла ОАО «В-Сибпромтранс» Аркадий Артемьев. Причём порядок приёмки должен быть единым для всех закупающих детали компаний.

Первый заместитель главного ревизора по безопасности КрЖД Александр Неустроев предложил на законодательном уровне разграничить ответственность за безопасность перевозок всех участников процесса – изготовителей, ремонтников, собственников, арендаторов и владельца инфраструктуры. А последнего наделить правом не принимать вагон, угрожающий безопасности движения.

«Мы можем только обратиться в федеральные надзорные органы с просьбой рассмотреть вопрос об изъятии из оборота боковых рам, вошедших в одну плавку с деталями, в которых на дороге выявлены трещины. С начала года мы направили четыре таких письма. А всё это время потенциально опасные вагоны ходят по сети», – резюмировал Александр Неустроев.

ЕЛЕНА ПАСЕЧНИК
Красноярск

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Диалог с законодателем

ПРАВОВАЯ БАЗА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОКА НЕДОСТАТОЧНА И ПРОТИВОРЕЧИВА

Валерий Красновский, член правления фонда «Транспортная безопасность РФ»



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

ПРАВЛЕНИЕ ФОНДА «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РФ» ОБРАТИЛОСЬ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ СЕРГЕЮ НАРЫШКИНУ С ПИСЬМОМ, В КОТОРОМ ПОДНИМАЮТСЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА.

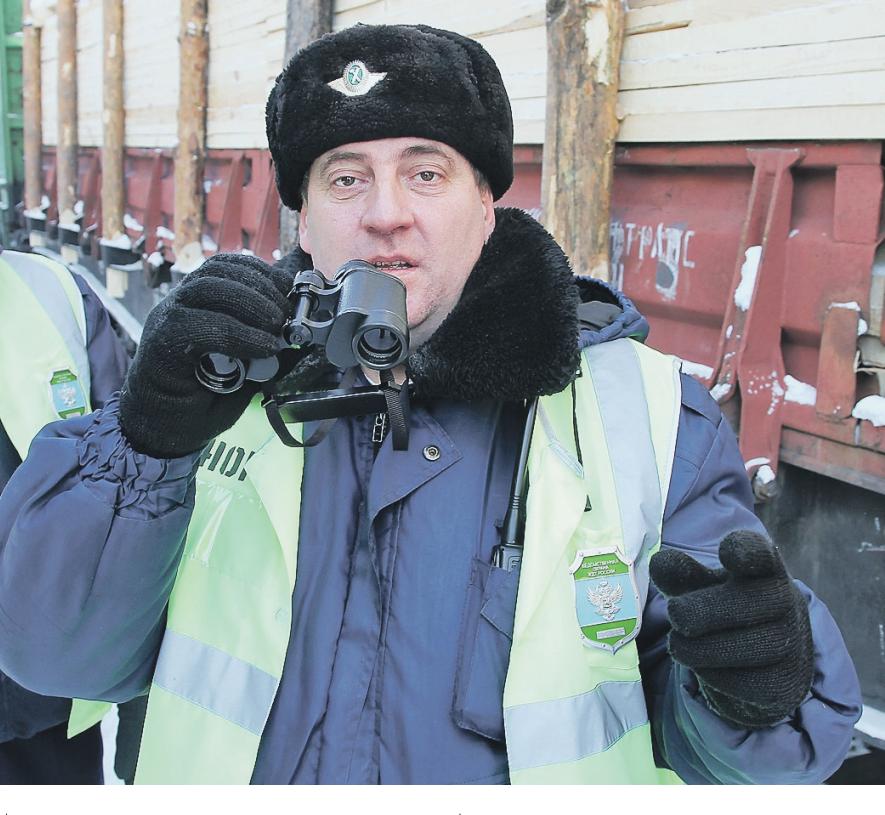
— Валерий Иванович, каковы основные цели и содержание письма фонда в Госдуму?

— Наше обращение появилось в результате серьёзной работы по изучению состояния дел в сфере транспортной безопасности, проделанной членами правления и экспертами фонда с учётом мнения широкого круга руководителей предприятий транспортной отрасли. Мы ставим своей целью обратить внимание главного законодательного органа государства прежде всего на недоработки в правовой основе транспортной безопасности. Опыт показывает, что федеральный закон «О транспортной безопасности» и сопровождающие его подзаконные акты правительственные структуры сохраняют между собой известный диссонанс, а иногда даже и противоречия, на которые нам справедливо указывают в том числе и руководители подразделений безопасности крупнейших транспортных предприятий России.

Людям, которые ежедневно сталкиваются с практикой правоприменения в сфере транспортной безопасности, особенно заметны изъяны регулирующих документов.

— О каких конкретно проблемах идёт речь?

— Мы говорим в первую очередь об отсутствии концепции транспортной безопасности для всего транспортного комплекса страны, которая в своё время была разработана по заказу Минтранса, но до сих пор не утверждена и не обрела статуса официального государственного документа. Это очень серьёзная проблема, потому что без выверенного, обоснованного и единого для всех курса очень сложно добиться согласованных действий как в совершенствовании нормативных правовых документов, так и в деятельности всех государственных органов, призванных регулировать и контролировать вопросы обеспечения безопасности всего транспортного комплекса с его сложной системой взаимосвязей и взаимодействий. А потому мы и видим, в частности, как действующие нормы в положениях о противодействии терроризму возлагают на



? ВОПРОС ДНЯ ?

Чего не хватает в работе узловых рабочих групп?

Денис Березовский, начальник Санкт-Петербург-Витебского отдела технологической службы:

— Они должны быть более независимыми. Мы пока ещё работаем по стариинке: председатель узловой группы — движенье, начальник станции, и он отчасти соблюдает больше интересы «своих».

Кроме того, руководителям приходится делать очень много дополнительной работы.

Может, имеет смысл вывести председателей из дирекции управления движением и включить их в штат региональных центров корпоративного управления. Так работа будет выстраиваться более объективно.

Владимир Тараканов, заместитель начальника станции Ярославль-Главный по оперативной работе:

— Это институт живой, работающей. Очень удобно собрать всех причастных и обсудить проблемы, хотя пока не до конца отработаны все механизмы взаимодействия. Да и не к каждому из руководителей структурных подразделений понятна роль узловых групп. В результате не все коллегиально принятые решения выполняются.

Но, думаю, ситуация изменится в ближайшее время. Ведь по итогам первого квартала председатель узловой группы, то есть начальник станции, будет оценивать работу каждого по балльной системе. Оценки дойдут до руководителей дирекций, которые к ним, надеюсь, прислушаются.

Дмитрий Вехов, начальник станции Троицк:

— Наша станция пограничная, поэтому, помимо основной, приходится выполнять и дополнительную работу. Например, пограничников не устраивало освещение станции. Энергетики отреагировали на этот запрос очень быстро.

Мне кажется, что, если бы члены узловой рабочей группы имели материальную заинтересованность, результат был бы выше.

Алексей Заровняев, заместитель начальника техотдела Свердловской дирекции управления движением:

— Начальник станции как руководитель группы наделён необходимыми полномочиями, но у него отсутствует мотивационный фонд. А это могло бы стимулировать выполнение основных показателей, которые характеризуют деятельность узла.

Любовь Зеленская, начальник станции Тимашевская:

— Корректировок в работе узловых групп не требуется. Другое дело, что руководителю каждого предприятия узла нужно добросовестно относиться к своим обязанностям. В этом случае будут выполняться и ключевые показатели каждого предприятия в отдельности, и работа узла в целом не будет подвергаться нареканиям.

Юрий Попов, главный инженер станции Им. Максима Горького:

— Не хватает дисциплины и понимания со стороны некоторых руководителей смежных предприятий. Заседания проводятся один раз в месяц, а к делу, бывает, приступают, как только получают телеграмму о приезде начальства. Звонят мне или техногони и выясняют, какие задачи, намеченные на предыдущем заседании, должны быть выполнены. Хотя протоколы отправляются всем, кто участвовал в совещании узловой рабочей группы. Кое-кто считает это обузой, заявляет: вам, движеньям, надо, вы и делайте. Однако узловые группы создавались не просто так. К примеру, мне необходимо увеличить скорости на каком-то участке. Для этого я должен поработать с путейцами. Или проанализировать простой локомотива в депо, имея соответствующую справку от работников депо, чтобы видеть реальную картину. Знать эксплуатационное положение на станции.

Владимир Гусев, начальник станции Шахунья:

— Деловые отношения с партнёрами по узлу у нас давно и хорошо выстроены, взаимопонимание есть. Сосредоточились же мы на изучении опыта других предприятий, узлов по внедрению бережливого производства, других технологий.

Алексей Липаткин, замначальника Юго-Восточной дирекции управления движением:

— Зачастую не хватает решимости перейти от привычной работы к инновациям. Мы разбираем все протоколы заседаний и часто видим отчёты о проведении очередного комиссионного осмотра вместо каких-то технологических решений или предложений по сокращению простоя на станции или более рациональному использованию рабочего времени локомотивных бригад.

При этом в узловые рабочие группы входят компетентные люди, а у начальников станции и одновременно председателей групп есть достаточно полномочий, чтобы воплощать те или иные решения, направленные на улучшение работы.

Всё, что сейчас нужно узловым группам, — это осознать себя как технологических лидеров и новаторов.

Вячеслав Топоровский, начальник Самарского центра организации работы железнодорожных станций:

— Часто на уровне узловых групп рождаются дальние инициативы по оптимизации работы. Однако их сложно реализовать из-за того, что они выгодны одним подразделениям и убыточны для других.

Парк приёма станции Безымянка — семь путей. Приходится разделять составы. Во избежание этого узловая группа предложила построить в сортировочном парке вытяжной путь. Но для этого нужны вложения. Кому вкладывать деньги? Ведь для путейцев, вагонников и эсцептчиков — это чистые расходы.

Не хватает методики по соотнесению расходов и будущих доходов с разбивкой по вертикалям.

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

ОБЩЕСТВЕННОЕ ПИТАНИЕ

На «окно» с горячим обедом

КОММЕРСАНТЫ НЕ ГОРЯТ ЖЕЛАНИЕМ КОРМИТЬ ПУТЕЙЦЕВ НА ПЕРЕГОНЕ

Игорь Легостаев, генеральный директор ОАО «Железнодорожная торговля и коммерция»



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Наша компания занимается организацией общественного питания и розничной торговлей продовольственными и непродовольственными товарами на сети дорог. Ежесуточно наши предприятия общественного питания кормят от 35 до 40 тыс. железнодорожников от Калининграда до Находки.

Приоритетной задачей нашей компании является обеспечение горячим питанием работников ОАО «РЖД» в полевых условиях. Речь идёт о людях, которые трудятся на отдалённых станциях, занимаются ремонтом пути или ликвидацией аварийных ситуаций. В тех местах, куда предприятия общественного питания не могут доставить горячие обеды, мы обеспечиваем людей продуктами наборами с бесплатным разогревателем первых и вторых блюд. Ассортимент очень широкий — на любой вкус. Первых блюд предлагаем 16 наименований на выбор, вторых — до 136. Для этого вместе с российскими предприятиями были разработаны наборы питания с бесплатным разогревом. Такие наборы популярны не только среди железнодорожников, но и у дачников, рыбаков, охотников.

Но есть проблемы, которые, к сожалению, пока не решаются. За пять лет были опробованы разные методики и пилотные проекты введения перевчёта тех, кто пользуется услугами общественного питания, и в 2012 году всё это вылилось даже в свой работы предприятий нашей компании. Надо сказать, что и с начала текущего года



И ценовая политика у нас очень лояльная. В течение пяти лет с момента создания компании стоимость питания железнодорожников на аварийно-восстановительных работах и пассажиров при задержке поезда более четырёх часов, а также спецмодоки и питания работников, занятых на ремонте пути в «окна», не увеличивалась. Средняя цена обеда составляет 160–260 руб., а в домах отдыха локомотивных бригад ещё ниже — 90–160 руб. При этом за последние три года количество обедов в столовых выросло на 52,5%. Притом что увеличение объёма корпоративного заказа ОАО «РЖД» в сфере питания составило менее 50%. В нынешнем году он вырос ещё на 37,5% за счёт роста количества столовых и их посетителей.

Кстати, на Дальневосточной дороге по инициативе её руководства были закрыты столовые по месту отдыха локомотивных бригад. Решили было отдать всё коммерческим структурам. И вот результат: на семи предприятиях общественного питания до настоящего времени питание так и не организовано. Не думаю, что железнодорожники этим довольны.

Аналогичные факты отмечены на Московской, Куйбышевской, Южно-Уральской, Северо-Кавказской и Забайкальской дорогах. Неудивительно, что там предполагают опять привлечь для работы ОАО «ЖТК».

Но зачастую не хватает решимости перейти от привычной работы к инновациям. Мы разбираем все протоколы заседаний и часто видим отчёты о проведении очередного комиссионного осмотра вместо каких-то технологических решений или предложений по сокращению простоя на станции или более рациональному использованию рабочего времени локомотивных бригад.

При этом в узловые рабочие группы входят компетентные люди, а у начальников станции и одновременно председателей групп есть достаточно полномочий, чтобы воплощать те или иные решения, направленные на улучшение работы.

Всё, что сейчас нужно узловым группам, — это осознать себя как технологических лидеров и новаторов.

Горячий обед на перегоне зимой греет и душу

всё по той же причине ОАО «ЖТК» пока не получило ни копейки за услуги, а ведь уже идёт четвёртый месяц года.

Замечу, что создать такую универсальную систему без серьёзных разработок и затрат невозможно. А попытки перейти на обслуживание в столовых по талонам и карточкам приводят к ещё большим расходам и бумажной волоките.

Специфика труда железнодорожников определяет и работу общепита: выезд на «окна», на ликвидацию чрезвычайных ситуаций, организация питания на промышленных предприятиях, в домах отдыха локомотивных бригад, причём в любое время суток. Всё же нужна горячая, свежая еда, и, как правило, срочно.

Какая сторонняя организация за это возьмётся и с этим справится? Между тем у многих руководителей нет-нет да

и возникает мысль: не отдать ли эти задачи кому-нибудь? Но кто и что от этого выиграет? Коммерсанты, как правило, берут на себя лишь прибыльную часть работы — чаще всего стремятся взять привлекательные с точки зрения коммерции торговые объекты. А от доставки питания путёвцам на перегоне и на места аварийно-восстановительных работ отказываются. Не горят они желанием заниматься питанием и в домах отдыха локомотивных бригад — не прибыльное это дело. А ведь каждая точка общественного питания должна не только обеспечить питанием работающих на месте, но и при необходимости отправить обеды на «окна» и туда, где возникла аварийная ситуация. Если будет нужда, подготовят и пайки для пассажиров при задержке поездов более четырёх часов.

Структурная реформа ОАО «РЖД» уже приносит свои плоды. Созданное дочернее общество торговли и общественного питания позволило снять эту деятельность «с колеса». При этом наша компания обеспечивает крупнейшего в мире перевозчика — ОАО «РЖД» — хорошим сервисом.

Ситуация

Битва за ведро

ШЕСТЬ ЛЕТ ОНА ХОДИТ НА ВОКЗАЛ КАК НА РАБОТУ

На станции Рассошь две неизвестные женщины, узнав, что мы из «Гудка», попросили: «Обязательно побывайте на вокзале в Лисках. Там уже много лет с плацом в руках сидит бывшая уборщица этого вокзала и утверждает, что её незаконно уволили. Жалко её...»

И вот она, Надежда Зацепина. Лицо – как румяное яблочко. Помятые чистые, светлые глаза с любопытством смотрели из-под надвигнутоей на самые брови вязаной шапочки. Дескать, с чем пришли? Полюбопытствовать или помочь? Но руки цепко держали плац. Неровные тексты, написанные разными чернилами, похожи на карту, но только не географическую, а мытарскую, на которые обрекла себя Надежда Зацепина.

«С 2006 года я не получаю зарплату, хотя выхожу на вокзал как положено – с 8 до 20 часов, – говорит она. – Дважды работаю, потому отдахай». Как оказалось, работой она называет сидение на вокзале с плацом.

«Да я хоть сейчас готова убиться... – поясняет Надежда Михайловна. – Года три я приносил из дома ведро со шваброй и мыла лестницы в помещении комнат отдыха, а также туалеты и лифты. Сначала и начальству, и другим уборщикам это нравилось. Ещё бы – работала, а денег не получала. Потом стали препятствовать чинить. Отнимали ведро, тряпку. Однажды я даже сняла свою кофту и давай ею мыть пол. Чрез что я только за эти годы не прошла... Меня и в бытовке закрывали, лишь бы не допустить к работе, в туалет не пускали, я продукты, чтобы поесть в обеденный перерыв, хранила в мусорном баке...»

Но с чего это противостояние началось?

«На железнодорожном транспорте идут реформы, – рассказывает предыдущий специалист отдела кадров Светлана Туренко. – В 2006 году все сотрудники нашего вокзала получили уведомление о том, что Лискинская дирекция по обслуживанию пассажиров преобразуется в другое предприятие. Всем предложили написать заявление о том, что они не возражают о продлении трудовых отношений, но уже



Уборщица Надежда Зацепина стала достопримечательностью вокзала

ная Надежда Михайловна денег брать не хотела. С большим трудом ей их всучили.

В сентябре 2007 года на вокзале побывал начальник Юго-Восточной дирекции железнодорожных вокзалов Иван Васильев и предложил Зацепиной написать заявление о приеме на работу. Но Надежда Михайловна отказалась. Она-то считает себя по-прежнему работающей. В апреле прошлого года ей исполнилось 55 лет – могла бы оформить трудовую пенсию. Но и этого делать не стала. Дескать, пропадут тогда все денежки, которые ей причитаются.

«Я и письма Зацепиной направляла, чтобы она явилась для оформления пенсии. И сама ездила в Пенсионный фонд, – рассказывает Светлана Туренко. – Но порядок таков, что человек должен сам явиться туда с трудовой книжкой».

Невольно напрашивается мысль: здорова ли Надежда

Михайловна? «Не вы одни этим интересуетесь», – ехидно прокомментировала уборщица. От детскости, которая так умилила нас вначале, и следа не осталось. Зацепина кипела гневом. Не зря говорят: характер – это судьба. Но вот только судьба у неё незавидная.

Похоже, ей и силы даёт только надежда. А цена, как водится в таких случаях, не имеет значения

Из акта № 163 судебно-медицинского освидетельствования от 6 июля 2009 года: «Слов освидетельствованной (Н.М. Зацепиной. – Ред.) 3 июля около 17.15 на 5-м этаже комнат длительного отдыха (на вокзале. – Ред.) была избита двумя сотрудниками – Мостелановой Н. и Бесмановой Е. Отнимали ведро, во время чего ударялась о дужки и края ведра. Не падала. Созна-

ния не теряла... Имеются телесные повреждения: кровоподтек на правом плече. Ссадины на обоих плечах».

Из акта № 14 судебно-медицинского освидетельствования от 25 декабря 2009 года: «Слов освидетельствованной (Н.М. Зацепиной. – Ред.) 24 декабря около 11 часов в здании вокзала возле касс дальнего сле-

дования была избита сотрудниками транспортной полиции. Выкручивали руки, не пускали до работы. Падала. Сознание не теряла».

По словам уборщицы, сотрудники вокзала и транспортной полиции использовали силу, чтобы не дать ей работать и выдворить из здания вокзала.

Кстати, на записи, выложенной в Интернете 21 февраля 2012

года под заголовком «Беспрепдел чиновников», видно, как женщина, похожая на Зацепину, мужчину в форме полицейских волоком тащат к машине «скорой помощи». Однажды, опять же со слов Надежды Михайловны, к их дому подъехала машина, которая должна была увезти её в психиатрическую больницу. «А уж на оскорблении и насмешки я и внимания не обращаю», – говорит она.

Надежда Михайловна – очень упрётая. Ты ей свой довод, она в ответ – обойму. В какой-то мере её оправдывает то, что человек она простой, вузов не оканчивала, руководствуясь не столько знанием своих прав, сколько собственными представлениями о справедливости. Тем удивительнее, что люди с высшим образованием не смогли ей объяснить: даже в случае увольнения закон даёт ей право на проведение проверок – законно ли лишили её премий. Странно и то, что прокуратура и Трудовая инспекция проверяли выплату ей премий начиная с 2000 года, а она ведёт речь о 1997 году. Тогда ей была якобы выписана премия в 5000 руб., о чём есть запись в трудовой книжке. Денег этих, утверждает Зацепина, она не получала. Возможно, кадровик с нулями ошибся? Опять же человеку это надо объяснить и доказать.

Правда, жалобы свои Надежда Михайловна писала так коряво, пустяно и эмоционально, что трудно разобрать, чего она вообще хочет. Но проверки проводили местные органы. Могли с женщиной встретиться и разобраться, о чём идёт речь. Однако сделать это надо было ещё в 2006 году, когда противостояние Зацепиной и коллектива вокзала ещё не вылилось в чудовищные драки.

Последние шесть лет, кажется, её сильно ожесточили. «Это пытка – сидеть по 11 часов на вокзале без дела, – с горечью призналась она. – Я же привыкла работать. Я капитальная уборщица». Но она на морена сидеть и дальше, веря в какую-то высшую силу. Может, на вокзал проездом сам президент страны заглянет. И сразу всё поймёт, рассудит и уладит. Это ведь здесь, в Лисках, плохие и равнодушные люди. А в Москве совсем другие.

Она верит, что обязательно дождётся этого дня. Похоже, ей и силы даёт только эта надежда. А цена, как водится в таких случаях, не имеет значения.

Наталия Кузина,
спец. корр. «Гудка»,
Николай Кардашов,
корр. газеты «Вперёд»
Лиски

Разъяснение

Выплаты по возможности

ОКАЗАНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ ПОМОЩИ ПЕНСИОНЕРАМ – НЕ ОБЯЗАННОСТЬ, А ПРАВО РАБОТОДАТЕЛЯ

– Уважаемая редакция! Давным-давно, ещё до службы в армии, я успел поработать более двух лет на «железке». В 1997 году вновь устроился на работу в первый отряд ВОХР Московской дороги, где и проработал по сей день. В 2003 году наше предприятие стало самостоятельным. Тогда же, в соответствии с коллективным договором предприятия, неработающим пенсионерам оказывалась ежемесячная материальная помощь через фонд «Почёт» в размере 50, 300 и 350 руб. в зависимости от стажа. Но в новом коллективном договоре на 2011–2013 годы такой записи я почему-то не обнаружил. А поскольку по состоянию здоровья решил в следующем году уйти на пенсию, то поинтересовался в профкоме, как обстоят дела с этими выплатами и не выросли ли они за это время. Но разумительного ответа так и не получил. Поэтому-то и обращаюсь к вам с вопросом: на что я как неработающий пенсионер в будущем могу рассчитывать?

Владимир Сотников
Подольск, Московская обл.

– Уважаемый Владимир Александрович! Оказание материальной по-

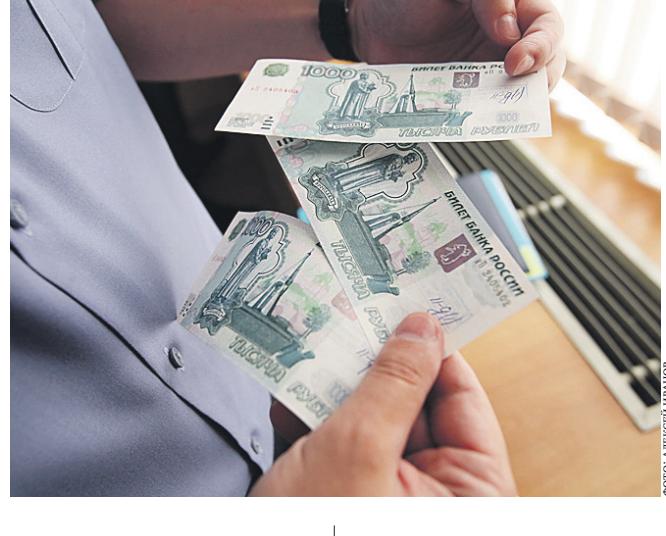


Фото: Алексей Иванов

альной помощи неработающим пенсионерам при наличии средств является правом, а не обязанностью работодателя.

Ранее, в 2003–2010 годах, наше предприятие, имея финансовые возможности, оказывало данной категории пенсионеров материальную помощь через Благотворительный фонд «Почёт».

Однако, к сожалению, в связи с последствиями финансово-экономического кризиса и в целях сохранения финансовой устойчивости предприятия с 1 января 2011 года договор с фондом «Почёт» на оказание материальной по-

мощи пенсионерам-ветеранам был расторгнут. В соответствии с Коллективным договором ФГУ ВО ЖДТ России на 2012–2014 годы неработающим пенсионерам сейчас оказывается единовременная материальная помощь к праздничным датам: Дню пожилого человека и Дню ведомственной охраны из расчёта до 1000 руб. в год на человека, исходя из финансового положения предприятия.

С уважением,
Сергей Касьянов,
заместитель генерального
директора ФГУ
«Внедомственная охрана
железнодорожного транспорта Российской Федерации»

Сейчас идут сбор и реставрация экспонатов, обустройство новых площадей и подготовка информационного базиса. Задумано не простое обновление экспозиции, а создание целого музеиного комплекса, причём нового, беспрецедентного формата. Интерактивные технологии оживят экспонаты, ретротехника снова выйдет в рейс, а «невыездные» машины станут частью тематических инсталляций.

Музей соседствует с локомотивным депо – ровесником магистрали. В его-то исторических стенах, возведённых в 1878 году, и разместятся новые павильоны. – Это здание само по себе экспонат, – рассказывает Евгений Здоровенко, заместитель начальника дорожного Центра научно-технической информации. – Когда мы взялись за присоединение его к музею, то увидели, что не только архитектура здания, но и объекты вокруг интересны для экскурсии. Рядом – две старины водонапорные башни, которые направляли водой паровозы, в прекрасном состоянии поворотный круг... Так и родилась идея музеиного комплекса. Мы стали изучать опыт коллег из отраслевых музеев Йорка, Нюрнберга, Берлина и других городов, потому что у нас в стране такой подход к организации выставок только начал развиваться.



Экранах можно будет просто взмахом руки. Всё можно будет потрогать, что-то даже сделать самому, дать гудок, например, или поднять токоприёмник, испытать себя на учебном тренажёре машины. Всё это будет частью экскурсионной программы. Со временем планируем организовать и туристические поездки на паровозе.

Под крышей самого депо будет не менее интересно. В первой секции расположатся паровозы. Один из них вдоль по котлу будет разрезан, так чтобы было видно его устройство. Самым любознательным понравится смотровой коридор, по которому можно будет спуститься под этот паровоз и осмотреть его ещё и снизу. Во второй секции – машины на тепловой и электрической тяге. Здесь самыми почетными экспонатами станут первый советский пассажирский электровоз постоянного тока ПВ-21-01 и знаменитый скоростной электропоезд ЭР200.

В других помещениях найдут себе место библиотека, архив с читальным залом, конференц-зал на 90 мест, клуб железнодорожных моделистов, мастерская для обслуживания макетов и комната для встреч

и гостей. Работники музея уверены, что главное – не дать потеряться деталям, ведь именно они лучше всего расскажут об ушедших временах. Создать такую атмосферу, чтобы посетитель чувствовал себя не сторонним наблюдателем, а гостем, если не современником той далёкой эпохи, дух которой хранят предметы, – вот цель, которую поставили перед собой екатеринбургские железнодорожники.

Наталия Цыплева
Екатеринбург

История

Прикоснись к эпохе

В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОЯВИТСЯ УНИКАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МУЗЕЙ

Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги запустил проект масштабного расширения. Для посетителей новые павильоны в Екатеринбурге распахнут двери в середине октября – в дни празднования 135-летия Свердловской магистрали.

Сейчас идут сбор и реставрация экспонатов, обустройство новых площадей и подготовка информационного базиса. Задумано не простое обновление экспозиции, а создание целого музеиного комплекса, причём нового, беспрецедентного формата. Интерактивные технологии оживят экспонаты, ретротехника снова выйдет в рейс, а «невыездные» машины станут частью тематических инсталляций.

Музей соседствует с локомотивным депо – ровесником магистрали. В его-то исторических стенах, возведённых в 1878 году, и разместятся новые павильоны. – Это здание само по себе экспонат, – рассказывает Евгений Здоровенко, заместитель начальника дорожного Центра научно-технической информации. – Когда мы взялись за присоединение его к музею, то увидели, что не только архитектура здания, но и объекты вокруг интересны для экскурсии. Рядом – две старины водонапорные башни, которые направляли водой паровозы, в прекрасном состоянии поворотный круг... Так и родилась идея музеиного комплекса. Мы стали изучать опыт коллег из отраслевых музеев Йорка, Нюрнберга, Берлина и других городов, потому что у нас в стране такой подход к организации выставок только начал развиваться.

– Сегодня компьютерные технологии позволяют решить многие задачи, – продолжает Евгений Здоровенко. – Мы применим и видео- и аудиоспецэффекты, видеопроекцию, компьютерные информационные точки, причём пролистать страницы или приблизить интересующую часть карты на

Анонсы

Интервью.
Олег Атьков, вице-президент ОАО «РЖД»

Система здравоохранения в компании – одна из самых развитых не только в России, но и в странах ближнего зарубежья, а отдельные примеры вызывают удивление у коллег со всего мира. При этом работа российских железнодорожных медиков зачастую совсем незаметна – кто же про них вспоминает, пока ничего не заболит? И совершенно напрасно, потому что их вклад в работу отрасли переоценить сложно. Об итогах 2012 года, а также о планах на будущее рассказывает вице-президент ОАО «РЖД» Олег Юрьевич Атьков. Понедельник – 09.15, 13.20, 17.20

Мой путь.
Николай Новиков

Николай Павлович отслужил дежурным по связи пожарного поезда станции Ростов-Главный почти двадцать лет. Его всегда отличали особое отношение к дороге, собранность, находчивость... Чувство преданности профессии Новиков передал своим сыновьям,

Четверг – 10.30, 14.30, 18.30

Понедельник
08.04.2013

00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00, 05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00, 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00, 21.00, 22.00, 23.00

Индустриальные музеи мира.

Выпуск 23

01.30

Железные дороги мира.

Шотландия, Эдинбург

02.35

Зелёная планета. Выпуск 1

03.30

Вода – линия жизни.

Суп жизни

05.30

Железные дороги мира.

Англия

06.35

На всех парах. Выпуск 2

08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15

Обзор газеты «Гудок»

08.30

Железные дороги мира.

Канада

10.40, 14.40, 18.40

Легенды железных дорог

12.30

Железные дороги мира.

Австрия

16.30

Железные дороги мира.

О. Корсика

19.35

Железные дороги мира.

Шотландия, Эдинбург

21.35

На всех парах. Выпуск 13

22.35

Железные дороги мира.

Тихое течение

05.30

Железные дороги мира.

Шотландия, Эдинбург

06.25, 10.50, 14.50, 18.15, 22.25

www.rzdtv.ru

06.35

На всех парах. Выпуск 13

08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15

Обзор газеты «Гудок»

08.30

Железные дороги мира.

Канада

10.40, 14.40, 18.40

Легенды железных дорог

12.30

Железные дороги мира.

Австрия

16.30

Железные дороги мира.

О. Корсика

19.35

Железные дороги мира.

Шотландия, Эдинбург

21.35

На всех парах. Выпуск 13

22.35

Железные дороги мира.

Тихое течение

Вторник
09.04.2013

00.35, 04.35, 20.35

Индустриальные музеи мира.

Выпуск 24

01.30

Индустриальные музеи мира.

Выпуск 25

01.30

Индустриальные музеи мира.

Швейцария

02.35

Зелёная планета. Выпуск 2

03.30

Вода – линия жизни.

Тёмные воды

05.30

Железные дороги мира.

Австрия

06.35

Железные дороги мира.

О. Корсика

19.35

Железные дороги мира.

Шотландия, Эдинбург

21.35

На всех парах. Выпуск 13

22.35

Железные дороги мира.

Тихое течение

08.30

Железные дороги мира.

О. Корсика

10.40, 14.40, 18.40

Легенды железных дорог

12.30

Железные дороги мира.

Австрия

16.30

Железные дороги мира.

Швейцария

21.35

На всех парах. Выпуск 3

08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15

Обзор газеты «Гудок»

08.30

Железные дороги мира.

Тихое течение

08.30

Железные дороги мира.

О. Корсика

10.40, 14.40, 18.40

Легенды железных дорог

12.30

Железные дороги мира.

Австрия

16.30

Железные дороги мира.

Швейцария

21.35

На всех парах. Выпуск 4

22.35

Железные дороги мира.

Полезная вода

05.30

Железные дороги мира.

Австрия

06.35

Железные дороги мира.

Швейцария

21.35

На всех парах. Выпуск 4

08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15

Обзор газеты «Гудок»

08.30

Железные дороги мира.

Тихое течение

08.30

Железные дороги мира.

О. Корсика

10.40, 14.40, 18.40

Легенды железных дорог

12.30

Железные дороги мира.

Австрия

16.30

Железные дороги мира.

Швейцария

21.35

На всех парах. Выпуск 5

08.15, 10.15, 12.15, 14.15, 16.15

Обзор газеты «Гудок»

08.30

СПАРТАКИАДА

Грозные цыплята

В Крылатском во Дворце спорта «Динамо» в ежегодной весеннеи спартакиаде ОАО «Федеральная пассажирская компания» соревновались восемь команд по 10 человек в каждой. Необычны названия команд, тут и «Цыпляти-лидеры», и «Столичный экспресс» с «Голубым вагоном», и «Россия», и «Марсиане», и «Комета», привлекали также «Оранжевое настроение» и «Красные». Они представляли коллективы Центрального аппарата, Московского филиала компании и их детей. Первое для них задание – не спортивное, творческое. Участникам весенних стартов судейская коллегия предложила взять в руки ватманы, краски, фломастеры и создать логотип своей команды. С начальным упражнением справились все. Затем они дружно отправились в подтрибунные помещения комплекса, где им предстояло соиться в четырёх видах дебютного этапа программы: в мини-гольфе, настольном теннисе, дартсе и троеборье (прыжки с места в длину, прыжки со скакалкой и отжимки).



ИНТЕРСЕС УЧАСТНИКОВ ВЫЗВАЛИ ОРИГИНАЛЬНЫЕ ТУРНИРЫ, ТАКИЕ КАК СКАЖИ «НА КОНЯХ»

мание). Лучших результатов здесь добился «Столичный экспресс», однако достижения были настолько плотными, что шансы на итоговую победу сохраняли все команды. Основные события вновь прошли на главной арене стадиона. Там коллективы по ходу финального этапа предстояло проверить свои силы в очередных испытаниях: ориентироваться в лабиринте, перетягивать канаты, взбираться на вершины «скал», скакать на «конях», перемещаться по надувным площадкам с препятствиями, крутить колеса в коварном упражнении «белочка». После окончания предварительного и финального этапов наибольшее количество очков набрал «Столичный экспресс», второе место заняли «Цыпляти-лидеры».

По регламенту соревнований капитанам этих команд и было предоставлено право определить в суперфинальном этапе сильнейшую команду спартакиады: по итогам схватки в экзотической для россиян японской борьбе сума удача улыбнулась капитану «Цыпляти», дорожному диспетчеру ситуационного центра ОАО «ФПК» Александру Евдокимову.

– Для логотипа мы выбрали образ грозного цыпленка. Его рисовали всей командой, передавая фломастер из рук в руки, – сказал «Гудку» капитан победителей. – Все этапы мы прошли ровно, с хорошим волевым настроем. В том числе и по мини-гольфу, который поначалу, признаюсь, команда тяжело осваивала. Одержать же победу в суперфинале мне помогла маленькая хитрость: надувной костюм для сума, а бороться в нём было очень неудобно, я додгадался натянуть до самого подбородка. Это дало мне возможность уверенно стоять на ногах – в первом «бою» перебросить соперника через себя, а затем и вытолкнуть его за куруг...

– Такие турниры – возможность проявить себя в различных состязаниях, потому наша компания и впредь будет уделять внимание укреплению здорового образа жизни среди наших сотрудников, – сказал, подводя итоги, первый заместитель гендиректора ОАО «ФПК» Владимир Калинин.

Владимир Суэтин

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

25000 евро

премиальных пообещал выплатить президент ФК «Галатасарай» Унал Айсал каждому из игроков своего клуба в случае, если в 1/4 финала розыгрыша Лиги чемпионов по сумме двух матчей они победят мадридский «Реал». «Галатасарай», основанный ещё в 1905 году, – одна из самых титулованных команд турецкого футбола: в её активе 18 побед в национальном чемпионате, 14 раз она завоёвывала Кубок страны, по одному разу становилась обладательницей Кубка УЕФА, Суперкубка УЕФА. Команда занесена в Книгу рекордов Гиннесса, установив 18 марта 2011 года в домашнем матче против своего главного соперника – ФК «Фенербахче» – шумовой рекорд поддержки болельщиков – 131,76 децибел.

Подготовил Владимир Суэтин

ФУТБОЛ

Полёт талантов

«Локобол-2013» зажжёт новые звёзды



Главный трофеи в руках игроков действующего чемпиона турнира – хорватского «Сплита»

боле» участвуют как воспитанники ДЮСШ, так и дворовые команды. Наверное, поэтому он так и популярен у мальчишек. И если в 2007-м мы проводили фестиваль на уровне Центрального федерального округа, то сейчас «Локобол» носит статус международных соревнований: он собирает ребят со всех уголков нашей огромной страны, а также за границами юных футболистов.

– Да, конечно. Число стран-участниц на сей раз почти в два раза больше, чем в предыдущем турнире. Сыграют команды из 18 государств. Как и в прошлом году, в регионах пройдут турниры, по итогам которых будут определены 20 участников суперфинальной

ЗАШЕСТЬ ЛЕТ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕТСКИЙ ТУРНИР «ЛОКОБОЛ» ДОСТИГ НЕВЕРОЯТНОЙ ПОПУЛЯРНОСТИ. ЧИСЛО КОМАНД, ЖЕЛАЮЩИХ ПРИНЯТЬ В НЁМ УЧАСТИЕ, РАСТЁТ В ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОГРЕССИИ.

С идейным вдохновителем и организатором турнира Виктором Горловым мы встретились на стадионе «Локомотив» в Черкизово. Именно здесь находится штаб-квартира «Локобола» и ДФЛ. На видном месте в его кабинете – несколько огромных кубков. Именно за них этим летом поборются юные футболисты. Здесь же – вымпелы и значки, напоминающие о шести предыдущих турнирах.

– Виктор Николаевич, шесть лет – не такой уж большой срок, но, уверена, вам есть что вспомнить...

– Да, все эти годы не прошли даром. Могу с уверенностью сказать, что на сегодняшний день «Локобол» – самый лучший детский футбольный турнир не только в нашей стране, но и, возможно, в мире.

Одна из его главных особенностей – массовость. В «Локо-

бле» участвуют как воспитанники ДЮСШ, так и дворовые команды. Наверное, поэтому он так и популярен у мальчишек. И если в 2007-м мы проводили фестиваль на уровне Центрального федерального округа, то сейчас «Локобол» носит статус международных соревнований: он собирает ребят со всех уголков нашей огромной страны, а также за границами юных футболистов.

– Да, конечно. Число стран-участниц на сей раз почти в два раза больше, чем в предыдущем турнире. Сыграют команды из 18 государств. Как и в прошлом году, в регионах пройдут турниры, по итогам которых будут определены 20 участников суперфинальной

В школе «Локомотива» занимаются несколько ребят, которых специалисты разглядели на

вкладывать деньги в детский спорт. Компаний, готовых его поддержать, в нашей стране очень мало. И это счастливое исключение составляет ОАО «Российские железные дороги». Компания финансирует «Локобол» все шесть лет его существования, а также обеспечивает логистику.

А руководство футбольного клуба «Локомотив» предоставляет нам поля для суперфинальной стадии турнира. По-отечески о нас заботится и РФСО «Локомотив».

– Много ли талантов для большого футбола открыты «Локобол» за эти годы?

– Прилично. Могу сказать, что в школе «Локомотива» сейчас занимаются несколько ребят, которых специалисты разглядели на

серии, которая состоится в Москве. Все региональные зоны мы называем станциями. В свою очередь станции носят имена игроков «Локомотива» разных лет. Каждый дивизион получает имя того футболиста, чья жизнь так или иначе связана с этим регионом. Допустим, Вадим Евсеев родился в Мытищах, поэтому на станции Евсеева у нас играют подмосковные команды. Денис Глушаков у нас заведет Югом России. Во Владивостоке же у нас будет станция Тараса Бурлака.

Мы также активно сотрудничаем с зарубежными коллегами из «Локомотива». Поэтому одна из станций будет названа именем болгарского футболиста Христо Бонева, известного по выступлениям за плодив-

серии, которая состоится в Москве. Все региональные зоны мы называем станциями. В свою очередь станции носят имена игроков «Локомотива» разных лет. Каждый дивизион получает имя того футболиста, чья жизнь так или иначе связана с этим регионом. Допустим, Вадим Евсеев родился в Мытищах, поэтому на станции Евсеева у нас играют подмосковные команды. Денис Глушаков у нас заведет Югом России. Во Владивостоке же у нас будет станция Тараса Бурлака.

Мы также активно сотрудничаем с зарубежными коллегами из «Локомотива». Поэтому одна из станций будет названа именем болгарского футболиста Христо Бонева, известного по выступлениям за плодив-

серии, которая состоится в Москве. Все региональные зоны мы называем станциями. В свою очередь станции носят имена игроков «Локомотива» разных лет. Каждый дивизион получает имя того футболиста, чья жизнь так или иначе связана с этим регионом. Допустим, Вадим Евсеев родился в Мытищах, поэтому на станции Евсеева у нас играют подмосковные команды. Денис Глушаков у нас заведет Югом России. Во Владивостоке же у нас будет станция Тараса Бурлака.

Мы также активно сотрудничаем с зарубежными коллегами из «Локомотива». Поэтому одна из станций будет названа именем болгарского футболиста Христо Бонева, известного по выступлениям за плодив-

серии, которая состоится в Москве. Все региональные зоны мы называем станциями. В свою очередь станции носят имена игроков «Локомотива» разных лет. Каждый дивизион получает имя того футболиста, чья жизнь так или иначе связана с этим регионом. Допустим, Вадим Евсеев родился в Мытищах, поэтому на станции Евсеева у нас играют подмосковные команды. Денис Глушаков у нас заведет Югом России. Во Владивостоке же у нас будет станция Тараса Бурлака.

Составил Михаил Сергеев

4 апреля 2013 года

четверг

№ 58 (25257)

ТУРНИР

Боевые надежды

В САМАРЕ ПРОШЛИ ОТБОРОЧНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО БОКСУ

В соревнованиях, организатором которых выступил Центральный спортивный клуб «Локомотив» при поддержке ОАО «РЖД» и Росспрофжела, приняли участие 90 спортсменов 1995–1996 годов рождения.

Судейскую бригаду возглавил чемпион мира и многократный чемпион Европы, судья международной категории Василий Шишов. Специально для этих соревнований был приобретён и установлен в спортивном комплексе «Локомотив» новый ринг. На нём особо отличились боксёры из Тульской, Белгородской и Тамбовской областей, на счету которых по две золотые медали.

По итогам первенства были вручены и индивидуальные призы. Так, приз «Лучшему боксёру турнира» получил Максим Кривцов из Белгородской области. Самым техническим боксёром организаторы признали Максима Дёмина из Самарской области (до 69 кг). Приз «За волю к победе» получил представитель Тульской области Даниэль Лутай, ставший лучшим в турнире в категории до 75 кг.

– Отлично выступили ребята из Ханты-Мансийска, – рассказал главный тренер ЦСК «Локомотив» по боксу Дмитрий Сиверский. – По ходу боёв сразу было видно, что эти боксёры находятся в хорошей физической форме. И техника у них на хорошем уровне. Заметно, что работа в команде поставлена. Вообще почти все участники наших соревнований показали качественный бокс.

Турнир в Самаре был отборочным, и его победители выступят на первенстве России, которое пройдёт в мае в Красноярске. Для того чтобы боксёры общества «Локомотив» подошли к этим соревнованиям в хорошей форме, планируется провести подготовительные сборы.

Матвей Володин

ХОККЕЙ

По-хозяйски

«Динамо» вышло в финал Кубка Гагарина и ждёт своего соперника

В шестом полуфинальном матче динамовцы буквально разгромили питерский СКА – 5:1. В другом полуфинале «Трактор» сравнял счёт в серии с «Ак Барсом», и там всё решится в седьмой игре. Московское «Динамо», действующий обладатель Кубка Гагарина, всерьёз вознамерилось ещё на год сохранить у себя этот трофеи. Ситуация в нынешнем противостоянии бело-голубых со СКА напомнила прошлогоднюю, где эти команды также сошлись в полуфинале. Правда, по сравнению с прошлым годом питерцы сделали шаг вперёд. Если тогда они проиграли серию всухую – 0:4, то теперь смогли взять две встречи, причём сделали это, уступая по матчам 0:3. Но динамовцы с их боевым, упрямым характером, ведомые своим харизматичным наставником Олегом Знарком, большего сделать соперникам не позволили. Шестой матч на своей площадке москвичи выиграли фактически в одну калитку и вышли в финал.

Вот только соперник их пока неизвестен. Челябинский «Трактор», находясь в шаге от поражения в противостоянии с «Ак Барсом», сумел сравнять счёт серии – 3:3. Причём челябинцы выиграли две встречи подряд – сначала в гостях в овертайме, а затем дома. И пусть итог шестого матча 3:2, преимущества «Трактора» было солидным.

– Проигрывать два гола по ходу матча – это уже много, – отметил главный тренер «Ак