

Путешественники стали чаще ездить в купейных вагонах поездов
Федеральной пассажирской компании

На перегоне Красноуфимск – Зюряга
линии Москва – Казань – Екатеринбург
началась реконструкция тоннеля

Магистраль Восточного полигона
активно внедряют
современный метод лубрикации

Машинисты, повышающие
квалификацию, во время учёбы
теперь получают средний заработок

15 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
вторник	WWW.GUDOK.INFO
№ 40 (24760)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	147833
газета	1917 года	экземпляра

ОТ РЕДАКЦИИ

Два знамени и два вывода

Еженедельное оперативное совещание у президента ОАО «РЖД» вчера началось необычно. На стол Владимира Якунина легли два знамени – Государственный флаг Российской Федерации и флаг ОАО «РЖД», привезённые участниками спасательной операции из полыхающей огнём гражданской войны Ливии. Таким образом был подведён символический итог операции, которая, без сомнения, не только войдёт в историю железных дорог России, но и займёт достойное место в истории отечественной дипломатии.

С момента начала эвакуации и до её завершения руководители ОАО «РЖД» и участники операции не сказали ни единой высокопарной, патетической фразы. Разговор шёл о сугубо деловых, практических вещах: организация транспорта, сводки погоды, питание и тёплая одежда для людей. В таком же деловом стиле рассказывала о рейде на Рас-Лануф и наша газета. Но сейчас, когда всё благополучно завершилось, хочется высказаться от души. Разве сохранённые человеческие жизни не стоят нескольких тёплых строк?

Операция по эвакуации позволяет сделать два очень важных вывода. Первый из них состоит в том, что жизнь и судьба простых людей и для страны в целом, и для РЖД имеют первостепенное значение. В самом деле, решение об эвакуации было принято руководством компании ещё до начала боевых действий, когда не было до конца ясно, как именно будут развиваться события. И, как показало время, это было единственно правильным решением. Будь оно принято чуть позже, итог мог быть иным.

Второй вывод состоит в том, что правильное и достойное поведение людей, наделённых властью и ответственностью, в подобных критических ситуациях способствует повышению международного престижа страны больше, чем многие усилия профессиональных дипломатов. Ведь среди спасённых с помощью ОАО «РЖД» людей было немало иностранных граждан. И то, что никто не стал проводить деление на «наших» и «не наших», а на борт «Святого Стефана II» приняли всех без исключения, не осталось незамеченным на международной арене и уже играет положительную роль для престижа нашей страны. Итак, люди живы, знамёна сохранены.

Впереди работа.

ЦИФРА ДНЯ

2,5 млн

Пассажиров перевезено с начала эксплуатации 17 декабря 2009 года поездами «Сапсан» на маршрутах Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. За время эксплуатации с 13 декабря 2010-го поездом «Аллегро» воспользовались более 600 тыс. пассажиров.

Блиц

Чтобы не было лишнего

Количество внеплановых заходов локомотивов на ремонт на 25% превысило прошлогодний уровень



Александр Лубягов, начальник Центральной дирекции по ремонту подвижного состава ОАО «РЖД»

Невыполнение ключевых показателей работы на ряде магистральных напрямую связано с текущей ситуацией в локомотивном комплексе.

– Александр Михайлович, за первых два месяца 2011 года программа ремонта тяго-

вого подвижного состава выполнена. Но резко возрос заход локомотивов на внеплановый ремонт. Что делается для исправления ситуации?

– Сложнее всего складывается ситуация с тепловозами. Определена программа действий на текущий месяц – мы взяли на себя обязательство до 30% сократить количество локомотивов, находящихся на внеплановом ремонте. Принципиально важная задача на март в связи с этим – обеспечить предприятия запчастями и линейным оборудованием. Базовым принципом оптимизации ремонта локомотивного парка можно назвать переход на полигонную технологию – локомотив ремонтируется там, где эксплуатируется, – Каковы основные причины случаев выхода из строя техники?

– Среди причин отказов преобладает отступление от

технологии ремонта. Вторая серьёзная проблема – нарушение режимов эксплуатации.

– Какие изменения в самой технологии работы будут проведены в первую очередь?

– Повышение надёжности локомотивного парка напрямую зависит от многих параметров, один из них – проведение углублённой модернизации машин. Планируется также применить существующий на зарубежных железных дорогах подход к формированию затрат на этапах жизненного цикла локомотивов. Он подразумевает значительное вложение средств при проведении капитального ремонта с целью последующего снижения расходов в эксплуатации. Такая система позволит увеличить пробег между деповскими ремонтами.

Беседовала
Альбина Булатова

РЕГЛАМЕНТ

Точка въезда

Процедуру примыкания к магистральной сети
попробовали упростить



ФОТО: ТАМБИ ГОРБАТЯКО

Бумаг для процедуры примыкания станет меньше, но острые вопросы регламентом не снять

В нём приведены данные о местах предоставления этой государственной услуги (на бесплатной основе), а также блок-схема последовательности действий при обращении. Никаких кардинальных изменений сам регламент по своей форме иметь не может, говорит Андрей Емельянов. Его принятие ожидается уже в мае этого года.

«Ничего революционного в новом регламенте нет, – соглашается вице-президент Ассоциации «Промжелдортранс» Алексей Кузнецов. – Однако количество документов действительно сокращается, и, может быть, снизится уровень бюрократизированности процедуры присоединения. Но чтобы это понять, нужно пройти хотя бы один цикл по новому регламенту».

Алексей Кузнецов считает, что одной из основных проблем при решении вопроса о точке примыкания является следующее обстоятельство: непонятно, кто формирует и руководит на местах соответствующими комиссиями. Так как сами железные дороги не проявляют большого интереса к этому вопросу, то много времени уходит

на выяснение этих вопросов. Однако, как утверждают в РЖД, это вызвано общей недоработкой правовой базы.

«Владельцы частных путей регулярно обращаются к нам с просьбой о примыкании. И здесь существует целый ряд вопросов, – говорит начальник технического отдела службы пути СКОЖД Любовь Старых. – Примыкание практически автоматически означает увеличение грузонапряжённости участка. Как быть в случае, если примыкание происходит на малодеятельной линии с ограничениями скоростей? Клиента ограничить скорости не устраивает, он готов вложить деньги в модернизацию участка, однако нет регламента, который позволяет это сделать. А если примыкание происходит на перегоне? В старых Правилах эксплуатации железных дорог было указано, что в этом случае нужно обращаться в МПС, но в новых правилах нет указаний, с кем нужно проводить согласование по этому вопросу».

>Окончание | 2

ПРОЕКТ

С итальянским качеством

Импортный литейный комплекс должен улучшить уровень продукции УВЗ

Ввод новых литейных мощностей на одном из подразделений Уралвагонзавода поможет несколько снизить проблему дефицита литых деталей.

На ООО «Челябинский тракторный завод – Уралтрак» – предприятии, входящем в состав ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», – запущена в эксплуатацию новая автоматизированная восьмипозиционная формовочная линия итальянской компании IMF.

Проектная мощность линии – 500 тонн тяжёлого стального литья в месяц. Стоимости проекта составила более 10 млн евро. Новое оборудование позволяет одновременно производить стержни стальных отливок четырёх различных наименований. По мнению первого заместителя генерального директора УВЗ Бориса Дубровского, ввод в строй современной производственной линии позволит обе-



ФОТО: ТАМБИ ГОРБАТЯКО

Главное – безукоризненное соблюдение технологии

спечить качественным литьём потребности самого концерна и начать поставки литых деталей на рынок.

Руководство УВЗ планирует, что примерно половина произведённой на новой линии продукции будет предназначена для вагоностроительных предприятий. «Мы рассчитываем, что модернизация производства

позволит повысить качество нашей продукции», – отметил Борис Дубровский на церемонии открытия нового производства.

С этим мнением согласен заместитель генерального директора по техническому развитию ПГК Сергей Калетин.

Он отметил, что качество вагонов производства УВЗ в

последнее время несколько повысилось.

«Если Уралвагонзавод будет своевременно реагировать на проблемы, возникающие с его вагонами, устранять неполадки и отвечать на претензии, дела у завода пойдут ещё лучше», – полагает Сергей Калетин.

Между тем, по мнению первого заместителя начальника Центра технического аудита РЖД Сергея Палкина, ввод новых мощностей в полном объёме не решит вопроса с дефицитом литья в стране. По его словам, общий дефицит рынка вагонного литья в стране составляет около 30 тыс. вагонокомплектов.

Инвесторами челябинского проекта в равных долях выступили ЧТЗ и ООО «Производственная корпорация «Вертэкс-Транссталь» с привлечением кредитных средств Сбербанка России.

Марьяна Балашкина

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Оптом дешевле

С 21 марта пассажиры Московской дороги смогут приобретать новые виды абонементов «на количество поездок». Ранее эта услуга предоставлялась только на ускоренные пригородные поезда ярославского направления, теперь же распространяется на все поезда всех категорий и направлений. Абонементы можно будет купить на 10, 20, 60 и 90 поездок, а их стоимость будет на 10% ниже, чем цена аналогичного количества разовых билетов.

Вложения в безопасность

В этом году на модернизацию переездов Свердловской магистрали направят 34,9 млн руб. Будут капитально отремонтированы 12 переездов, на 39 заменят настил с укладкой резинокордового покрытия. Планируется оборудовать автоматической сигнализацией два объекта, один – барьерами-автоматами, улучшить освещение на трёх переездах, а четыре – оборудовать шлагбаумами более совершенной модификации.

До сих пор в плену

В акватории Финского залива замедляется образование льда. Об этом сообщила пресс-служба Главного управления МЧС Ленинградской области. Вместе с тем продолжается непрерывный дрейф льда к северу, северо-востоку залива. В ближайшие сутки МЧС прогнозирует повышенную вероятность возникновения происшествий, связанных с провалами людей и техники под лёд, а также с отрывами прибрежного льда. Вчера утром в Финском заливе в ожидании помощи ледоколов стояли 148 судов (днём ранее – 160 судов).

Киевскую электричку запустят к сентябрю
До сентября этого года «Укрзализныця» введёт в эксплуатацию 12 станций городской электрички в Киеве. Об этом заявил вице-премьер-министр Украины – министр инфраструктуры Борис Колесников. К 2012-му построят ещё 7 станций, что позволит образовать железнодорожное кольцо. Городская электричка должна на 40% разгрузить основные линии метрополитена.
По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЧП

Лавина сошла на пути

В МИНУВШЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ В 14.10 ПО МОСКОВСКОМУ ВРЕМЕНИ НА ПЕРЕГОНЕ ДАБАН – ДЕЛЬБИЧИНДА СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ СОШЛА ЛАВИНА ПЕРЕД РАБОЧИМ ПОЕЗДОМ.
ЧП случилось в кривом участке пути, в условиях ограниченной видимости, поэтому, даже несмотря на торможение, локомотив наехал на груды снега. В результате с рельсов сошёл локомотив и один вагон. Жертв и пострадавших нет. На место происшествия сразу же выехал восстановительный поезд со станций Северобайкальск. За несколько часов пути полностью очистили от снега, высота которого на участке выхода лавины составила более метра. Пассажирский поезд Северобайкальск – Иркутск был задержан на два часа, но компенсировал отставание по ходу движения. Как рассказали в управлении ВСЖД, перегон Дабан – Дельбичинда считается самым снегозаносимым на БАМе, а на самом перевале между двумя этими станциями практически постоянно идёт снег.

Сергей Кез,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Иркутск

РЕГЛАМЕНТ

Точка въезда

> Начало | 1

Как пояснил начальник отдела внешних инвестиций департамента инвестиционной деятельности ОАО «РЖД» Павел Курчанов, вопрос с примыканием путей необщего пользования довольно острый для РЖД и компания при взаимодействии с грузовладельцами при выдаче технических условий вынуждена настаивать на заключении специального договора присоединения. Хотя это и не прописано в Регламенте. «В компании находится столько заявок на присоединение, что хватило бы на двукратное увеличение грузоперевозок», – говорит Павел Курчанов. – Однако из них выполняется менее 10%, потому что планы у грузовладельцев часто меняются и они замораживают уже начатые стройки». «В прошлом году было выдано семь пакетов технических условий на примыкания, но предприятия часто обращаются с просьбами о корректировке ранее выданных техусловий», – говорит заместитель начальника технического отдела Северной дирекции управления движением Елена Аюпова. – Они хотят подешевле, а мы хотим добиться оптимального развития примыкающей путевой инфраструктуры, чтобы более качественно обслуживать клиентов».

Игнат Вьюгин

ПЕРЕВОЗКИ

Верный ход

Пассажиры оценили
новые предложения ФПК



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТОВ

ОБЪЁМЫ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В КУПЕЙНЫХ ВАГОНАХ ПОЕЗДОВ ОАО «ФПК» В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ МАРТА ВЫРОСЛИ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ НА 63,8%.

В целом объём перевозок в нерегулируемом тарифном сегменте, включающем также вагоны люкс и СВ, вырос по отношению к аналогичному периоду прошлого года на 36,8%. Об этом сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов вчера на оперативном совещании у президента компании Владимира Якунина. Он пояснил, что положительная динамика – следствие предоставления льгот по различным акциям, в частности 50-процентные скидки на проезд на верхних полках купейных вагонов. При этом перевозки в регулируемом сегменте – в плацкартных и общих вагонах – за первую декаду марта снизи-

Пассажиры привлекли льготные цены на верхние полки купейных вагонов

лись к уровню прошлого года на 6,5%. По словам Михаила Акулова, предложенная цена поездки в купе могла повлиять на перераспределение пассажиропотока между тарифными сегментами и такую ситуацию можно оценивать положительно в условиях, когда у ФПК есть нерешённый вопрос о 7 млрд руб. субсидии из федерального бюджета. В целом по дальним перевозкам в первой декаде марта отправлено 2,4 млн пассажиров, что выше уровня прошлого года на 5,3%. Прирост достигнут на всех железных дорогах, кроме Октябрьской, Калининградской, Восточно-Сибирской и Забайкальской. В пригородном сообщении за 10 дней марта было перевезено 20,7 млн пассажиров, что на 5% ниже уровня прошлого года.

По мнению вице-президента, это в первую очередь связано с тем, что предпраздничный рабочий день пришёлся на субботу, что снизило активность пассажиров. При этом выполнение важнейшего показателя – отправления пассажиров, приобретающих билет за полную стоимость, – за указанный период оказалось на уровне 98,7% к уровню прошлого года и составило 14 млн человек. Общая цифра сложилась из разнохарактерной динамики по сети железных дорог. Ряд из них, среди которых Октябрьская, Калининградская и Московская, превысили выполнение этого показателя относительно уровня прошлого года, однако падение ниже уровня в 90% допустили пять дорог, среди которых Юго-Восточная, Приволжская и Южно-Уральская.

Елена Мирошникова

РАЗВИТИЕ

Вагон под маршрут

УВЕЛИЧЕНИЕ ПАРКА ТОЖЕ ПОРОЖДАЕТ ПРОБЛЕМЫ

ЗАО «ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ «ВКМ-ТРАНС» ПРИОБРЕТАЕТ 1,5 ТЫС. НОВЫХ ПОЛУВАГОНОВ. ХОТЯ В МАСШТАБАХ ВСЕГО РЫНКА СДЕЛКА ЗАМЕЧАТЕЛЬНО НЕ НАЗОВЁШЬ, ГРУЗОВАДЕЛЬЦЫ ВСЁ РАВНО ЖДУТ СНИЖЕНИЯ ЦЕНОВОЙ НАГРУЗКИ НА ПЕРЕВОЗКИ.

Генеральный директор ЗАО «Транспортная компания «ВКМ-Транс» Валерий Андришин заявил «Гудку», что новые вагоны производства Рузавского машиностроительного завода будут использоваться в основном в перевозках экспортного угля с Кузбасса в порты Украины и Прибалтики. Новая партия полувагонов почти вдвое увеличивает имеющийся в оперативном распоряжении компании парк подвижного состава. «Мы уже имеем zakonтрактованные под наш новый парк объёмы угля с разрезов Кузбасса», – отметил он. – Кроме того, мы планируем использовать наш новый парк при экспортных перевозках транзитом через сеть монгольских железных дорог в Китай». Руководитель управления по связям с общественностью ООО «УГМК-Холдинг» Виктор Билимов заявил «Гудку», что выход новых вагонов на рынок угольных перевозок может благоприятно сказаться на условиях и расценках, предоставляемых компаниями-операторами для грузовладельцев. «Объём в 1,5 тыс. новых вагонов не настолько велик, чтоб радикально поменять ценовые условия на рынке



ФОТО: ИГОРЬ УМНОВ

Вагон под погрузку стало проще найти, и это может усилить конкуренцию и сдержат расценки на перевозки

угольных перевозок», – отметил он. – Но есть основания надеяться, что усиление конкуренции заставит операторов более внимательно подходить к потребностям грузовладельцев по сервису и не повышать сверх необходимости свои расценки». Начальник управления по работе с предприятиями угольной и металлургической промышленности ОАО «Первая грузовая компания» Андрей Громовой заявил «Гудку», что на сегодня операторские парк достаточно для удовлетворения потребностей грузовладельцев в перевозках.

«Речь идёт уже не о том, чтобы найти вагон, а о том, чтобы обеспечить его локомотивной тягой и пропускной способностью инфраструктуры, чтобы он смог выехать с места погрузки и доехать до клиента либо до точки выгрузки», – подчеркнул он. – Скорости движения загруженных полувагонов сегодня значительно ниже нормативов. С учётом этого фактора, чтобы обеспечить необходимую доходность для обслуживания вагона, цена за его использование будет не ниже уровня 1,2–1,3 тыс. руб. в сутки. Ниже этого уровня «ВКМ-Транс» работать не сможет».

Леонид Григорьев

ВЛАСТЬ

Сетевое приглашение

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ТРЕБУЕТ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЗНАНИЙ

ВЧЕРА В ТОМСКЕ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЁЛ СОВЕЩАНИЕ ПО ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ.

Глава правительства возглавил совещание, посвящённое инновационным кластерам – Особым экономическим зонам (ОЭЗ), технопаркам, наукоградам. «Очевидно, что успех модернизации экономики, развития бизнеса, нацеленного на эффективное использование интеллекта и знаний, во многом определяют именно такие проекты», – отметил Владимир Путин. В этот же день в рамках визита премьера компания Nokia Siemens Networks подписала соглашение с фирмой «Микран», ОАО «РОСНАНО» и администрацией Томской области о создании в регионе сетей четвёртого поколения. Комментируя этот факт для «Гудка», глава Минсвязи

Игорь Щёголев отметил, что это можно расценивать как развитие идеологии переноса технологий, производства на российскую территорию. «Нас интересует не только сборка, но и интеллектуальная собственность. И мы рады, что Томск нашёл возможность договориться с одним из лидеров рынка. Здесь, в Томске, будет налажено производство нового оборудования с высоким процентом в нём отечественного участия. Для начала более трети компонентов будет вырабатываться в России», – заявил министр. В свою очередь, как сообщила «Гудку» генеральный директор ООО «Нокиа Сименс Нетворкс» Кристина Тихонова, их компания планирует производить в Томской ОЭЗ от 10 тыс. до 100 тыс. станций LTE в год.

Ольга Соломонова
Томск

Анонс



РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЁР» ГОТОВИТ ВЫПУСК ПРИЛОЖЕНИЯ «РЖД-ПАРТНЁР ЮЖНО-УРАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА», КОТОРОЕ ВЫЙДЕТ ИЗ ПЕЧАТИ С № 6 (202), 2011 ОСНОВНОГО ИЗДАНИЯ 25 МАРТА 2011 ГОДА.

В приложении о работе **Южно-Уральской железной дороги** планируются интервью с руководителями дороги, ведущими специалистами, представителями транспортных компаний, независимыми экспертами. Они представят целостную картину деятельности Южно-Уральской железной дороги, которая проходит через Уральский регион – наиболее динамично развивающуюся территорию нашей страны.

Приложение «**РЖД-Партнёр Южно-Уральская железная дорога**» будет распространяться на крупнейших транспортных и экономических мероприятиях в России и за рубежом.

Отдел рекламы:
+7 (812) 458-3490; +7 (499) 261-6090
reclama@rzd-partner.ru

Конкурс

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ПЕРВАЯ НЕРУДНАЯ КОМПАНИЯ» ПРОВОДИТ ОТКРЫТЫЙ КОНКУРС № 40 НА ПРАВО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА ПОСТАВКИ ВЗРЫВЧАТЫХ МАТЕРИАЛОВ И СРЕДСТВ ИНИЦИИРОВАНИЯ В 2011–2012 ГОДАХ ДЛЯ НУЖД ФИЛИАЛОВ ОАО «ПНК».

Конкурс состоится **15 апреля 2011 г.** в 11.00 по адресу: 107217, г. Москва, ул. Садовая-Спасская, 21/1, кабинет № 1010, тел.: (495) 787-78-64. Конкурсные заявки претендентов должны быть поданы не позднее **15.00 московского времени 14 апреля 2011 г.** по адресу: 107217, г. Москва, ул. Садовая-Спасская, д. 21/1, офис ОАО «ПНК», кабинет № 1106. Детальная информация, касающаяся предмета конкурса, порядка его проведения, порядка оформления и внесения залога серьёзности намерений, содержится в конкурсной документации. Залог серьёзности намерений оформляется в виде банковской гарантии и составляет, рублей с НДС: 500 000,00 (пятьсот тысяч) рублей. Организатором открытого конкурса является Открытое акционерное общество «Первая нерудная компания». К участию в конкурсе допускаются юридические лица независимо от организационно-правовой формы, форм собственности и ведомственной принадлежности, выкупившие конкурсную документацию, подавшие в установленные сроки надлежащим образом оформленные конкурсные заявки и имеющие квалификацию, соответствующую требованиям заказчика. Конкурсная документация может быть получена организациями после осуществления безвозвратного платежа в размере 1 000,00 руб. (с учётом НДС) по реквизитам: Получатель: ОАО «ПНК». Юридический адрес: 107228, Российская Федерация, г. Москва, ул. Канлчёрвская, д. 35. ИНН 7708670326 /КПП 770801001. Расчётный счёт: 40702810800000004948. Банк: ОАО «ТрансКредитБанк», г. Москва. Корр. счёт: 30101810600000000562. БИК 044525562. Назначение платежа: «Предоплата за услуги по изготовлению конкурсной документации к открытому конкурсу № 40 на сумму 1 000,00 рублей, в т.ч. НДС». Для получения конкурсной документации необходимо иметь при себе: – паспорт; – доверенность на право получения конкурсной документации (для представителя) или копию приказа о назначении на должность (для генерального директора/директора); – оригинал квитанции, оплаченной в банке, или платёжного поручения с отметкой банка об исполнении; – сведения об организации (в свободной форме на бланке организации): полное и краткое наименование, юридический и фактический адреса, банковские реквизиты, Ф.И.О. руководителя, контактные телефоны/факсы, адрес электронной почты, контактное лицо. Конкурсную документацию можно получить по адресу: 107217, г. Москва, ул. Садовая-Спасская, д. 21/1, кабинет № 1106, тел.: (495) 787-78-64. Для получения конкурсной документации необходимо заблаговременно сообщить Организатору открытого конкурса Ф.И.О. представителя для оформления пропуска. Дополнительную информацию о проведении конкурса можно получить по телефону: (495) 787-78-64, доб. 225; электронный адрес: pna@1pnr.ru. Контактное лицо: Шивцова Нина Сергеевна. Дополнения и изменения, внесённые в конкурсную документацию, также будут размещены на сайте **www.1pnr.ru** (раздел «Тендеры»). Организатор оставляет за собой право внести дополнения и изменения в конкурсную документацию, принимать или отклонять любую конкурсную заявку, а также прекратить процедуру конкурса и отказать от всех конкурсных заявок в любое время до подведения итогов настоящего конкурса без объяснения причин, не неся при этом никакой ответственности перед участниками, которым такое действие может принести убытки.

Свердловская

Изучить все неисправности

НА ТЕХУЧЁБЕ РАЗБЕРУТСЯ СО СТРЕЛОЧНЫМИ ЭЛЕКТРОПРИВОДАМИ

Работники Свердловск-сортировочной дистанции сигнализации, централизации и блокировки в марте начали заниматься в новом кабинете технической учёбы, оборудованном современными тренажёрами.

Как объясняет начальник Свердловск-сортировочной дистанции СЦБ Сергей Комиссаров, главное достоинство кабинета – многофункциональность и универсальность, здесь сотрудники дистанции могут научиться выявлять и ликвидировать неисправности, поработать с разными схемами СЦБ, познакомиться со стрелочными электроприводами – горочным, постоянного и переменного тока.

«У каждого из них есть свои особенности, и порой работники участка, на котором установлены только электроприводы постоянного тока, плохо представляют себе, как работать с «переменкой» и наоборот. Здесь они могут это освоить. На каждом макете заложено 20 разнотипных неисправностей, в то время как на менее совершенных тренажёрах закладывается 5–7», – говорит Сергей Комиссаров.

В этом же классе установлен пульт управления дежурного по станции, в котором предусмотрено 90 различных неисправностей, а также маршрутно-релейная централизация с подключённой к ней схемой управления входными светофорами.

Интерактивная доска и проектор позволяют демонстрировать учебные видеофильмы и наглядные материалы. На экран выводятся, например, контактная схема, с помощью специальных маркеров в неё вносятся изменения, и после этого схема с исправлениями распечатывается.

«После обучения в таком классе специалисты смогут найти и устранить практически любую неисправность. В работе со многими из них приходится сталкиваться крайне редко, но готовым нужно быть», – уверяет старший механик объединённого поста Свердловск-сортировочной дистанции СЦБ Андрей Сироткин.

Кабинет рассчитан на 20 учебных мест, оснащение его стоило более 4,5 млн руб.

ВЕРА МОРОЗОВА,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ЕКАТЕРИНБУРГ

РЕШЕНИЕ

Выкупить гулёну

УГРОЖАЮЩИХ ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ ЖИВОТНЫХ ПОМЕТАЮТ, А ИХ ХОЗЯЕВ ОШТРАФУЮТ

БЕЗНАДЗОРНО ПАСУЩИХСЯ У ПУТЕЙ КОРОВ И ЛОШАДЕЙ ПЕРЕГОНЯЮТ НА ШТРАФПЛОЩАДКИ.

К такому решению на совещании пришли представители администрации Аскизского района Хакасии и руководство Абаканского региона Красноярской магистрали.

Пока штрафплощадки организуют только в сёлах Аскиз и Верх-Аскиз. Железнодорожники пообещали главам сельсоветов помочь построить такие загоны. А вот отлавливать и наказывать парнокопытных за бродяжничество будут уже представители сельсоветов.

Пасущиеся без присмотра и бросающиеся под поезда коровы и лошади – один из самых больных вопросов на Красноярской магистрали.

– При этом проблема эта не сезонного характера, – пояснили «Гудку» в Аскизской дистанции пути. – Крутлый год нерадивые хозяева выгоняют на вольные хлеба коров и лошадей.

При этом нанимать пастухов местные не желают.

– Дорого. Да и профессия эта не самая популярная, – говорит безбедчик Аскизской дистанции пути Геннадий Чугунков. – Ведь работа ответственная, а платить за неё не хотят. Если кто и соглашается, то просят 350 руб. за одну корову. А люди у нас держат не по одному десятку. Это тысячи три нужно отдать. Для деревни большие деньги.

А ведь безнадзорно гуляющие лошади и коровы могут привести к сходу поезда.

– При столкновении с 300–400-килограммовым животным, центр массы которого расположен на полуметровой высоте, вполне возможен сход состава, – поясняет начальник Абаканского региона КРЖД Владимир Саулич. – А экстренное торможение может привести и к разрыву сцепных устройств, автосцепок, хомутов. На их восстановление нужны средства, время. Только за прошлый год затраты на ремонт локомотивов и вагонов, получивших повреждения



Коровы изводят железнодорожников почти на всём протяжении Транссиба

во время наезда на крупный рогатый скот, составили более 200 тыс. руб.

Несколько лет железнодорожники своими силами боролись с проблемой. Пришлось даже освоить ковбойское ремесло. На Аскизской дистанции сейчас работают пять верховых, каждый день отгоняющих пасущихся без присмотра животных от путей.

На особо опасных участках направляют скотоизгороди.

– Более 80 км сделали таких ограждений, – говорит Владимир Саулич. – Недёшево. Один километр обходится дороге в 77 тыс. руб. И это не панацея. Мы строим, а местные ломают. Им, видите ли, неудобно перегонять скот.

Железнодорожники неоднократно обращались к главам посёлков, которые расположены вблизи полотна, с требованием либо организовать выпас скота под присмотром пастухов, либо клеить животных, чтобы при столкновении можно было найти владельцев и привлечь их к ответственности.

И вот наконец просьбы железнодорожников услышаны. Администрация Аскизского района обязала владельцев домашнего скота «провести его биркование».

– Всем парнокопытным наденем на ухо специальную серёжку с номе-

ром, – поясняет главный специалист отдела сельского хозяйства администрации Аскизского района Алексей Капсаргин. – Обойдётся такое «украшение» хозяину недорого – всего в 15 руб.

Номер животного и кому оно принадлежит запишут в специальную ветеринарную книжку. Так что если бурёнка попадёт под поезд, то её хозяина отыскать будет несложно.

Уклониться от биркования владельцам скота не получится. Ведь бирки будут прикреплять во время весенней и осенней вакцинации. По этой серёжке легко будет найти и владельца коровы, если она попадёт на штрафплощадку.

– Это обойдётся недисциплинированному хозяину скотины в копейку, – говорит Алексей Капсаргин. – Чтобы выволить свою бурёнку из заключения, ему придётся заплатить штраф в 500 руб. Если же ситуация повторится, хозяин выложит сумму уже вдвое больше.

На КРЖД надеются, что такие меры приведут к более ответственному отношению населения к своему имуществу и обезопасят железнодорожное полотно от набегов копытных.

ОЛЕСЯ МИЗИНКО,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
КРАСНОЯРСК

Реконструкция

Тоннель на «изломе»

НЕГАБАРИТ ПОКА УШЁЛ НА ЧЁТНЫЙ



ФОТО: СЕРГЕЙ РОМАНОВ

После реконструкции подобное будет невозможным. Породы, через которые пробит тоннель, будут выработаны на глубину до одного метра.

В расширении габаритов среди прочих задействованы взрывники.

– Они бурят по дуге свода около десятка отверстий для зарядов, закладывают в них шашки. В нужный момент из соображений безопасности на соседнем тоннеле № 4а объявляется 15–20-минут-

Не каждый тоннель сможет пропустить негабаритный груз

Затем работы продолжатся с октября до мая, и после ещё одного, летнего, перерыва будет ещё одно «окно» – с сентября до конца ноября.

Всего же между станциями Чёрная Речка и Зюряза, где линия пересекает Уральский хребет, было построено пять однопутных тоннелей. Самый длинный –

Здесь точка излома рельефа. Надо обладать серьёзными умениями, чтобы тронуть поезд

ное «окно». После взрыва движение поездов возобновляется, – пояснил Владимир Стахеев.

Будет реконструирована и система отвода подземной воды, которая по наклонным шурфам поступает из слоёв над тоннелем в параллельную штольню.

Долгосрочных «окон» на тоннеле № 4 планируется три. К летнему пику перевозок года движение будет временно открыто.

почти 2 км. Его строили сразу в четырёх направлениях: посередине сохранилась вертикальная штольня, от которой двинулась проходка в западном и восточном направлениях – навстречу строителям, которые шли под землёй от будущих порталов тоннеля.

До оставшихся тоннелей, возраст которых также приближается к сотне лет, тоже дойдёт очередь. Но здесь технологическая

схема ещё не выбрана. Четыре тоннеля расположены между станциями Красноуфимск и Чёрная Речка только на нечётном направлении. Однако на 30-километровом участке два пути расходятся на значительное расстояние. Нечётный прокладывался в начале XX столетия с четырьмя тоннелями и тремя крупными виадуками через ущелья. Чётный был проведён спустя полвека в десятке километров к северу по кромке склона, в обход мест с большими перепадами высот. Возможно, при ремонте тоннелей для нечётных поездов будет использоваться этот путь, но тогда потребуются разьезды и двойная тяга для тяжёлых поездов, поскольку на обходе есть затяжные уклоны. Потребуется и особое внимание к карсту, который проявляет себя на Среднем Урале во многих местах.

– Но оздоравливать эти тоннели необходимо, – считает заместитель начальника службы пути ГЖД по искусственным сооружениям Александр Новиков. – Их нормативные сроки эксплуатации уже работаны.

Николай Кожин

ТрансКредитБанк

РАСПИСАНИЕ КРЕДИТОВ

Потребительский кредит

Комиссия

ПРИБЫЛ

0%

Встречаем кредиты без комиссий!

Мы отменили комиссии на все потребительские кредиты до 17 апреля 2011 г.

Подробная информация по телефону:
8 495 500 3005

Реклама.
Генеральная лицензия Банка №2142 от 13.07.2005 г.

Технология

Масло на рельсы

Дороги Восточного полигона делают ставку на внедрение нового метода лубрикации

РОСТ ПЕРЕВОЗОК ЗАСТАВЛЯЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ СПОСОБ ЛУБРИКАЦИИ. ДОРОГИ ВСЁ ЧАЩЕ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ ПЕРЕДВИЖНЫХ РЕЛЬСОСМАЗЫВАТЕЛЕЙ, ПРЕДПОЧИТАЯ ИННОВАЦИОННЫЙ МЕТОД – ВАГОННЫЙ.

За прошедший год на Дальневосточной магистрали ухудшились эксплуатационные показатели в системе взаимодействия «колесо-рельс». Так, интенсивность износа колёсных пар у грузовых локомотивов за последний год увеличилась с 0,25 до 0,27 мм на каждые 10 тыс. км пробега. Средний ресурс бандажа снизился у магистральных электровозов на 9%, у маневровых тепловозов – на 5,6%.

Выросли и обточки колёсных пар. По электротяге – на 43,6%, тепловозному парку – на 18,3%. В путевом хозяйстве было сменено 4,7 тыс. штук рельсов с износом более 8 мм против 3,8 тыс. в 2009 году.

Отчасти такую динамику можно объяснить выросшими объёмами грузоперевозок к портам Дальнего Востока. К сведению, в 2010 году морские терминалы региона увеличили грузооборот до 117,9 млн тонн грузов – на 28% больше, чем в предыдущий период. В частности, выросла перевалка грузов у стивидорных компаний в Ванине на 19,2% (до 17,3 млн тонн), Владивостоке на 12,8% (11,1 млн тонн), Посыете на 2,9% (4,6 млн тонн). Грузооборот операторов порта Восточный увеличился в 1,9 раза – до 35,68 млн тонн – прежде всего за счёт ввода перегрузочного нефтеналивного комплекса в бухте Козьмино.

В то же время, отмечает начальник службы технической политики ДВЖД Геннадий Бокач, в прошлом году было зафиксировано значительное количество нарушений графика работы передвижных рельсосмазывателей. В первую очередь это связано с неудовлетворительным техническим состоянием автомотрис типа РСМ-1, ныне уже устаревших. Положение усугубилось сложной поездной обстановкой из-за роста грузопотока на участках Комсомольск-на-Амуре – Ванино – Совгавань и Уссурийск – Находка – Находка-Восточная. На подходах к припортовым станциям допускались отмены поездов рельсосмазывателей и работа их на неполное плечо. Всего передвижными средствами лубрикации было проведено только 9,1 тыс. рабочих рейсов из почти 11 тыс. запланированных.

– В условиях роста интенсивности перевозочного процесса, недостатка локомотивных бригад и графических «ниток», при одновременном ухудшении ключевых показателей износа в системе «колесо – рельс» действующая сейчас технология лубрикации на базе передвижных рельсосмазывателей, работающих по отдельным «ниткам» графика, исчерпала свои возможности, – резюмировал Геннадий Бокач.

Наиболее приемлемым направлением развития системы лубрикации, продолжает он, является внедрение инновационной технологии рельсосмазывания – вагонной. Она существенно сократит расходы дороги, поскольку затраты на эксплуатацию вагона в 2,5 раза ниже затрат на РСМ-1. Кроме того, замена автомотрис РСМ-1 и локомотивов-рельсосмазывателей на вагоны-рельсосмазыватели, работающие в составе грузо-пассажирских и почтово-багажных поездов, а в ближайшем будущем и в грузовых поездах на участках Уссурийск – Находка, Комсомольск – Совгавань даст возможность снизить загруженность графика движения поездов.

По словам главного инженера Дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин ДВЖД Евгения



Активные перевозки изнашивают и колёса, и рельсы

Эрязова, сегодня дирекция располагает четырьмя вагонами-рельсосмазывателями, которые курсируют по Комсомольскому и Тындинскому регионам в составах пассажирских поездов.

– Один из вагонов оборудован системой видеонаблюдения, что обеспечивает непрерывность работы смазывающих форсунок, оперативно реагируя на прекращение подачи смазки. Система даёт возможность

ная технология комплексной лубрикации рельсов на основе вагонов-рельсосмазывателей. Они будут курсировать от Тайшета до Владивостока в составе дальних пассажирских поездов.

– Недавно я участвовал в работе техсовета Забайкальской дороги, – рассказал заместитель главного инженера ДВЖД Игорь Лупежов. – Наши соседи выступили с инициативой создать единую для четырёх восточных дорог компании технологию работы в системе «колесо – рельс». На первом этапе предлагается

Один из вагонов оборудован системой видеонаблюдения, что обеспечивает непрерывность работы смазывающих форсунок

записывать и хранить результаты в течение месяца, что очень важно при решении спорных вопросов, – сказал Евгений Эрязов.

Однако есть и недостатки. В конструкции форсунок не предусмотрен клапан, который бы исключал вытекание остатков смазки после прекращения работы. Запись в системе видеонаблюдения не привязывается к километражу, отчего невозможно определить место сбоя. Сейчас на Уссурийском локомотиворемонтном заводе готовятся к выходу ещё два вагона. Все недостатки будут в них учтены.

Вообще в ближайшие два-три года на Восточном полигоне Транссиба должна быть внедрена региональ-

внедрение на полигоне Мариинск – Владивосток технологии нанесения смазки на рельс с использованием вагонов. Это имеет определённые преимущества, так как «нитки» графика всегда в дефиците, рельсосмазыватели РСМ сегодня не нужны никому – ни путёйцам, ни локомотивщикам.

Вместе с тем, предлагает он, пока что, до перехода на новую технологию, следует проводить ежесуточный мониторинг технического состояния выходящих на линию передвижных рельсосмазывателей всех типов.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Соседи

Обыск по тарифу

ЕВРОКОМИССИЯ ПРОВЕРИТ, НЕ НАРУШАЮТ ЛИ В ПРИБАЛТИКЕ ПРАВИЛА КОНКУРЕНЦИИ



ВНЕЗАПНЫЕ ПРОВЕРКИ В ОФИСАХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОШЛИ В ЛИТВЕ И ЛАТВИИ.

«У нас есть основания полагать, что определённые компании могли нарушить антимонопольное законодательство ЕС, которое запрещает создание картелей, ограничение конкуренции и злонамеренное использование доминирующего положения на рынке», – объяснили «Гудку» повод для проверок в Латвийском представительстве Брюсселя.

Все началось с жалобы Orlen Lietuva, литовской «дочки» польского концерна PKN Orlen, в генеральный директорат ЕС по конкуренции на «несправедливую политику литовских властей и «Литовских железных дорог» (LG)». Три года назад, как полагает руководство предприятия, LG «из явного протекционизма» разобрали железнодорожные пути от их НПЗ в Мажейкяе до станции Реньге на границе с Латвией. Длинной всего 19,5 км. Но это был самый короткий путь в порты соседней республики. Теперь же составы с топливом проделывают путь почти 100 км через Шяуляй. Поляки уверены, что ремонтная «блокада» предпринята для того, чтобы навязать им высокие железнодорожные тарифы, а бывшие дешёвые перевозки нефтепродуктов ушли из Латвии в порт Клайпеды, на его крупный терминал Klaipėdos nafta.

Попав в западню, польский концерн попытался стать акционером Клайпедского порта. Но переговоры Варшавы с Вильнюсом даже с участием премьеров провалились. Компания долго добивалась от LG более низких ставок тарифов на перевозку нефтепродуктов,

СОСТАВЫ С ТОПЛИВОМ ВЫНУЖДЕНЫ ДОБИРАТЬСЯ КРУЖНЫМ ПУТЁМ

пока прямое сообщение с Латвией не будет восстановлено. Пересматривать тарифный договор железнодорожники отказались. Тогда концерн сделал это в одностороннем порядке. Началась скандальная вереница судимостей друг с другом. В конце концов Orlen Lietuva решил искать помощь в Брюсселе. Похоже, на жалобу поляков там отреагировали, но решили проверить «на честность» и другие магистрали Балтии. Правда, представитель пресс-службы ЕК Мария Мадрид уточнила «Гудку», что речь не идёт о железнодорожниках Эстонии.

А вот в офисе АО «Латвийская железная дорога» (LDz) проверяющие из генерального директората по конкуренции ЕС появились совершенно неожиданно, когда там проходило еженедельное совещание руководства предприятия и всех его дочерних структур. Они предъявили постановление суда, разрешающее получать различную деловую документацию и право доступа к компьютерам компании. Были опрошены руководители LDz.

Ревизия в Риге продолжалась два дня. По словам аудиторов, железнодорожные предприятия Латвии и Литвы лишь подозреваются в нарушении европейских антимонопольных правил. Однако сам факт начала проверки не означает, что обе компании виновны в этом. Обыски и изъятия документов – это ещё не гарантия того, что нарушения действительно есть. По сведениям литовской газеты Verslo žinios, три дня продолжались обыски и в офисе государственной железнодорожной компании LG.

ЕВГЕНИЙ ВОСТРУХОВ

Развитие

«Ворота» для третьего города

В Улан-Удэ появится мощный транспортный узел

ОАО «РЖД», ПРАВИТЕЛЬСТВО БУРЯТИИ И ГОРОДСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ВОКЗАЛ В УЛАН-УДЭ.

По словам начальника Дирекции железнодорожных вокзалов Сергея Абрамова, уже заключено соответствующее соглашение.

«Оно предусматривает проектирование и строительство транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала станции Улан-Удэ. К обновлённому вокзалу здесь добавятся автостанция, культурный центр, торговые зоны, мини-гостиница», – сообщил он.

Как рассказал начальник региональной Дирекции железнодорожных вокзалов Александр Синеев, Улан-Удэ – третий по величине город Восточной Сибири, и вокзальный комплекс находится в самом его центре.

«Это ворота города, его выгодное расположение у слияния рек Уда и Селенга издавна способствовало оживлённой торговле через Кяхту с Монголией и Китаем. Основное двухэтажное кирпичное здание вокзала построено было в 1937 году. Затем к нему добавилось ещё несколько объектов, в том числе надземный переход через пути, три пассажирские платформы.



Во время реконструкции вокзал вырастет на один этаж

Но и в этом виде вокзальный комплекс уже не отвечает современным требованиям», – говорит Александр Синеев.

Сейчас общая площадь вокзала ниже нормативной при сложившемся пассажиропотоке – более 1,4 тыс. пассажиров в сутки дальнего следования и почти 3 тыс. пригородного сообщения. Недостаточны площади зала ожидания, камер хранения багажа, касс, комнаты матери и ребёнка, нет пригородного зала ожидания. Две основные платформы связаны с выходом в город узким крытым переходом, в который нет доступа инвалидам, а там в

часы пик бывает давка. К тому же при выходе на привокзальную площадь в 30 м от здания проходит транзитная автодорога с большой интенсивностью движения, а пробки у вокзала – обычное явление.

Проект же предусматривает реконструкцию конкурсна над путями и пассажирскими платформами с устройством в нём лифтов для спуска на платформы, а также конкурсна над привокзальной площадью, ведущего к главному ходу в вокзальный комплекс. Кроме того, само здание вокзала прирастёт третьим этажом.

ИГНАТ ВЬЮГИН

Ресурсы

Доступный мониторинг

УЧЁНЫЕ РАЗРАБОТАЛИ ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНУЮ СИСТЕМУ ДИАГНОСТИКИ ДИЗЕЛЕЙ

В УСЛОВИЯХ ВОЗРАСТАЮЩИХ ОБЪЁМОВ ПЕРЕВОЗОК ТЕПЛОВЗНОГО ПАРКА СИЛЬНО ИЗНАШИВАЕТСЯ, БЫСТРЕЕ ВЫРАБАТЫВАЕТ СВОЙ РЕСУРС.

Проведённый учёными МИИТа анализ показал, что треть из общего количества заходов локомотивов на неплановые ремонты происходит из-за выхода из строя дизелей. Чаще всего у них преждевременно отказывают детали цилиндропоршневой группы, топливной аппаратуры высокого давления и механизма газораспределения.

Решить эту проблему можно, внедряя новые технологии диагностики, позволяющие в условиях эксплуатации своевременно выявлять и устранять текущие неисправности и отказы двигателей. Причём наиболее доступным, надёжным и простым средством мониторинга являются мобильные системы и системы разделённого мониторинга.

Специалисты МИИТа в сотрудничестве с коллегами из Московского государственного агроинженерного университета и Одесского национального морского университета разработали планово-предупредительную систему диагностики дизелей с использованием современных мобильных систем.



Она включает систему мониторинга двигателей, которую можно использовать на любых дизельных энергетических установках, в том числе на локомотивах, самоходном подвижном составе и стационарных установках. Новшество даёт возможность определить параметры индикаторной диаграммы рабочего процесса, параметры топливоподачи и параметры фаз газораспределения.

Входящий в систему анализатор герметичности цилиндров предназначен для обслуживания двигателей внутреннего сгорания (бензиновых или дизельных). Он позволяет определять техническое состояние отдельных цилиндров, в том

МОБИЛЬНАЯ ДИАГНОСТИКА УВЕЛИЧИТ РЕСУРС ЛОКОМОТИВОВ

числе компрессионных и маслосъёмных колец, впускных и выпускных клапанов и др.

В свою очередь, механотестер топливной аппаратуры служит для оценки технического состояния форсунок, нагнетательных клапанов и плунжерных пар топливного насоса высокого давления при техническом обслуживании тепловозов, тракторов, автомобилей и образцов другой самоходной техники, оснащённых дизельными двигателями.

Новую систему учёные рекомендовали для использования на различных транспортных

ремонтных и эксплуатационных предприятиях, а также в локомотивном хозяйстве ОАО «РЖД». Её внедрение позволит проводить оперативную диагностику технического состояния, своевременно выявлять и устранять неисправности тепловозных дизелей, восстанавливать изношенные поверхности без разборок узлов.

Кроме того, в результате использования при ремонте современных материалов число отказов элементов топливной аппаратуры и механизма газораспределения снизится в 1,5–2 раза, а расход топлива тепловозными дизелями уменьшится на 4–7%.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

Точка зрения

График ускорения

Повысить участковую скорость можно только комплексными мерами

Александр Небольсин, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО КИРОВСКОМУ РЕГИОНУ

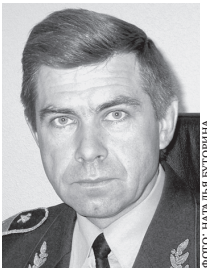


ФОТО: ПАВЕЛ МИНИН

Участковую скорость транспортники считают одним из ключевых показателей работы. Чтобы получить его, общее число поездов умножают на длину интересующего участка, а потом делят на сумму продолжительности нахождения их на этом участке – вместе с разгонами и замедлениями, графиками стоянками и задержками у запраещающих сигналов. Итог покажет нам эффективность перевозочной работы. Причём всего комплекса. В цифре воплощены и качество пути, и пропускная способность участка, и распорядительность диспетчеров и дежурных по станции, и техническое состояние локомотивов и вагонов.

В Кировском регионе она не дотягивается до плановой. В январе составила 41, в феврале – 41,2 вместо 44,1 км/ч. И даже незначительно снизилась по сравнению с минувшим годом. Мы анализируем причины, ищем выход из ситуации.

Уже ясно, где и на чём теряется время. Есть тут, конечно, составляющая, которая задаётся извне, – несбалансированность грузопотоков. Она стала одним из последствий кризиса. Через регион проходит самое большое на ГЖД количество транзитных грузовых поездов. Итог: нашу работу сдерживают одни соседи, а мы – другие.

Но есть и очень серьёзные причины – наши собственные. И мы выделили четыре направления, над которыми надо работать, чтобы повышение участковой скорости было наибольшим.

Первое: повышение скорости движения поездов на самом напряжённом участке региона Лянгасово – Балезино. И здесь прежде всего речь идёт о состоянии пути. 2010-й стал для региона годом небывало больших объёмов ремонта. Обычно максимальным для Кировского отделения было 50 км. В прошлом году запланировали 151 км, а сделали 169. В ходе ремонта привели к расчётным параметрам 228 кривых радиусом менее 1200 м. Всё это позволит ехать быстрее. Отремонтированы пути на ряде перегонов между станциями Поздино и Зувекка, шло укрепление проблемного ко-сотора около станции Ардаши.

Работы велись и на других участках региона: улучшилось состояние пути станций Киров, Балезино, перегонов Марадыковский – Шалегово, Пинюг – Новый. А на 37-м км между Свечой и Котельничем грузовые поезда раньше шли со скоростью 80 км/ч, теперь – 90, а пассажирские вместо 100 км/ч – 140. Отменены все скоростные ограничения, связанные с кривыми, на дистанции пути Мураши.



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРЮНОВА

Но понятно, что при подготовке к таким масштабным ремонтам в график на год исходно закладываются не самые высокие технические скорости поездов. И сейчас надо их поднимать. Не будем забывать, что с разными скоростями движутся и уже этим осложняют друг другу ситуацию грузовые и пассажирские поезда, а последние очень жёстко завязаны на соседние дороги – этим осложняется работа. Наша задача – реализовать в новом составляемом графике результат ремонта, заложить теперь более высокие скорости. И она решается.

Вторая задача: огромный и достаточно стабильный поток грузовых поездов через наш регион заставил в конце осени ввести жёсткий график для них. Мы напечатали расписания, и бригады на грузовых поездах имеют перед собой также графики пассажирских и пригородных, ведь по ним часто приходится ориентироваться. Однако вести грузовой поезд по графику – искусство. Оно доступно пока не всем, этому надо учиться. Начинаем с тщательного анализа скоросте-мерных лент: как, на чём теряются минуты, что вызывает затруднения у локомотивных бригад? Организуем для них школы передового опыта, чтобы они освоили тонкости режима вождения поездов разного веса, разной составности.

Третий существенный резерв – в снижении числа отказов технических средств. Прошлогодняя задача состояла в том, чтобы сократить его на 15%, мы добились 19,3%. В минувшем феврале по сравнению с тем же периодом 2010 года отказов отмечено на 30% меньше. Вклад в это разных хозяйств

ХОРОШИЙ ПУТЬ – НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ УЧАСТКОВОЙ СКОРОСТИ

различен. Вот локомотивщики работают неустойчиво – выросло число отказов, например, у эксплуатационного депо Лянгасово. Непростое положение у путейцев – выявляется много остродефектных рельсов. И как раз над этим надо работать.

Четвёртая задача: совершенствование технологии работы сортировочной станции Лянгасово. Да, в 2009 году там оборудовали горочный пост, горловину, установили новые замедлители. Но дело требуется завершить. Нужна вторая очередь, которая предусматривает горочную

потери, которые существенно тянут вниз участковую скорость.

Требуются и изменения в путевом хозяйстве. Правильно было бы удлинить пути чётного транзитного парка и вынести в сторону чётный ход, по которому станцию проходят пассажирские поезда, чтобы они не мешали работе с грузовыми.

Мы будем вести переговоры и с соседями, чтобы выстроить единую технологию. К примеру, нечётные поезда, которые уходят со станции Лянгасово в сторону Северной дороги, приходится формировать с учётом

Через регион проходит самое большое на ГЖД количество транзитных грузовых поездов. Итог: нашу работу сдерживают одни соседи, а мы – других

автоматизацию. В Лянгасове мы формируем сейчас поезда по 19 направлениям, и это привело к увеличению времени накопления. А по объёмам формирования эта станция сейчас уже стала опережать обычного лидера магистральной – Нижний Новгород-сортировочный.

Нынешний обычный план роспуска в Лянгасове – 3200 вагонов в сутки. Но фактически часто распускается здесь и 3500 вагонов, а в силу неравномерности потока – до 2200 за смену. И при нормативных 10,2 часа транзитный вагон находится на станции с переработкой в среднем 13 часов, без переработки – два часа вместо 1,8. Это и есть те

того, куда именно они следуют. Если пойдут через неё транзитом на Октябрьскую, то наши соседи примут поезд из 85 вагонов весом до 8 тыс. тонн. А вот если на саму Северную, на станцию Лоста, то поезд должен быть не длиннее 71 вагона и не тяжелее 6 тыс. тонн. Тогда средний поезд, следующий туда с востока, в Лянгасове приходится останавливать и укорачивать – это потеря нескольких часов.

Во всех случаях пути повышения участковой скорости мы видим. Рассчитываем, что в ближайшие месяцы сможем сделать перевозки в регионе значительно эффективнее.

Пригород

Укрепить безопасность

ПОЕЗДА ОСНАТЯТ СИСТЕМАМИ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ

В 2011 ГОДУ БУДЕТ РЕАЛИЗОВАН РЯД МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ Пассажиры пригородного комплекса.

Начиная со II квартала 2011 года вновь закупаемые электропоезда будут комплектоваться системами видеонаблюдения пассажирских салонов и тамбуров вагонов. В 2011 году планируется закончить работу по внедрению системы информирования пассажиров пригородного сообщения, которая также включает в себя оборудование вокзалов и остановочных пунктов системой видеонаблюдения на участке Москва – Александров и в дальнейшем распространить её на Горьковское направление Мосула.

Реализация проекта по внедрению системы начата в прошлом году на наиболее пассажиронапряжённом Ярославском направлении МЖД – в качестве пилотного проекта она работает на станции Пушкино. Принцип действия новой системы построен на определении местоположения поезда с помощью системы GLONASS.

Значительное внимание следует уделять вопросу сопровождения пригородных электропоездов сотрудниками милиции, а также сотрудниками ЧОП и службы контроля. В 2010 году на сети дорог ими сопровождалось около 45% поездов на наиболее криминогенных участках.

В ушедшем году совместно с транспортной милицией на Горьковском направлении Мосула был проведён ряд успешных мероприятий, направленных на предотвращение правонарушений и пресечение безбилетного проезда.



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

ПОКОЙ ПАССАЖИРАМ ОБЕСПЕЧАТ ТЕХНИКА И ЛЮДИ

Для этого был организован контроль совместными бригадами, состоящими из разъездных билетных кассиров и сотрудников правоохранительных органов. Для этих целей дополнительно были прикомандированы сотрудники милиции из других регионов.

На совместном совещании руководителей пригородного комплекса с представителями Главного управления на транспорте МВД, состоявшемся в начале года, было решено проработать вопрос о дальнейшем проведении совместных мероприятий начиная с марта 2011 года.

В качестве возможных направлений рассматриваются Владимир – Нижний Новгород, Самара – Сызрань и Любань – Малая Вишера.

Александр Ротанов, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДЕПАРТАМЕНТА Пассажирских сообщений ОАО «РЖД»

Тарифы

У оператора дешевле

ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА ВЕДЁТ К СНИЖЕНИЮ ИЗДЕРЖЕК



ФОТО: ОАО «ПГК»

Владимир Сосипатов, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ПГК» ПО КОММЕРЦИИ

В конце 2010 года начался процесс передачи оставшейся у ОАО «РЖД» части грузовых вагонов во Вторую грузовую компанию, что в итоге должно привести к ликвидации инвентарного парка и окончательному формированию конкурентного рынка в сегменте железнодорожных перевозок. Это событие было предусмотрено структурной реформой, к нему долго готовились, но в результате не все оказались готовы, и в первую очередь ресурсообладатели.

Перспектива отсутствия инвентарного парка и как следствие невозможность отправки грузов по тарифам Прейскуранта № 10-01 вы-

зывает с их стороны жёсткое сопротивление. Всё чаще раздаются жалобы по поводу якобы неизбежного роста транспортной составляющей. В качестве примера указывают на увеличение ставок ПГК по сравнению с Прейскурантом № 10-01, при этом оперируя недостоверными и не подтверждёнными анализом цифрами.

Между тем такие сравнения в принципе некорректны. Ставки операторов включают плату за пользование вагоном с учётом времени нахождения его под грузовыми операциями, тогда как у РЖД эта плата взимается на основании Тарифного руководства № 2 дополнительно к тарифу Прейскуранта № 10-01. В комплексе преysкурantный тариф вместе с данной платой составляет совокупные транспортные затраты при перевозках в инвентарном парке (СТЗ ИП). Это и есть та цена, которую в реальности платит за перевозку грузо-владелец.

Плата за пользование вагонами инвентарного парка под

грузовыми операциями на путях необщего пользования (на среднее время погрузки/выгрузки), рассчитанная по Тарифному руководству № 2, составляет за вагон: для полувагонов – 4933 руб., цементовозов – 6711 руб., цистерн – 5889 руб., минераловозов – 9378 руб., платформ – 13716 руб., крытых – 19571 руб. Подчёркиваем, грузо-владелец несёт эти затраты дополнительно к тарифу Прейскуранта № 10-01.

Сравнение ставок ПГК и СТЗ ИП по итогам 2010 года показало, что первые в среднем на 8% ниже вторых в зависимости от рода вагона и перевозимого груза (чёрные металлы – на 11%, уголь каменный – на 5%, нефтяные грузы – на 7%, щебень – на 18%, цемент – на 9%).

Таким образом, мы видим, что реформирование грузового сегмента железнодорожного транспорта и создание конкурентного рынка с едиными для всех правилами игры способствует снижению транспортных издержек промышленных предприятий.

В 2010 году грузоотправители, работавшие с ПГК, сэкономили около 21,2 млрд руб., в том числе: при перевозке чёрных металлов – 2,5 млрд руб., или 166 руб./т, угля – 3,8 млрд руб., или 39 руб./т, нефтяных грузов – 4,1 млрд руб., или 101 руб./т.

Вопрос ДНЯ

На какие моменты нового коллективного договора вы обратили внимание?

Александр Непомнящий, монтер пути КРЖД:

– Прочёл договор достаточно внимательно. Интересно было узнать, как изменится с принятием нового документа наше путевое житьё-бытьё. Конечно, увидел и моменты, которые не устраивают. К примеру, новая система начисления заработной платы и премирования. По новой схеме получается так: я отработал хорошо в январе, а премию за это получу только через месяц. На мой взгляд, так не заинтересуешь работника. Человек должен знать, за что он работает. Однако обрадовало то, что сохранили индексацию заработной платы.

Зоя Казанцева, председатель Совета ветеранов электромеханических мастерских ЗСЖД:

– Хорошо знакома с содержанием нового договора, ведь для железнодорожников это самый важный документ. Внимательно прочитала в электронном виде – нашла по Интернету. Однако хорошо бы его всегда иметь под рукой в печатном виде. И дорпрофсоюз обещал вскоре прислать нам книжечки. В договоре всё изложено чётко и ясно. Но, к сожалению, в приложении к колдоговору предписывается уменьшение дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день. Очень жаль и льготу по оплате телефонных услуг. Для пенсионеров это важно.



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Раньше пенсионерам, отработавшим на дороге более 20 лет, устанавливали железнодорожный телефон с выходом на город. За него они платили 50% тарифа. Но с этого года оплата стала 100%.

Александр Кабанов, мастер цеха периодического ремонта электровазозов ремонтного локомотивного депо Самара-пассажирская КВЖД:

– Текст нового договора вывешен у нас в депо на доске объявлений. Кроме того, я прочитал его в газете. В принципе все пункты понятны, да и кадровики и профсоюз на собраниях неоднократно рассуждали о нововведениях и изменениях. Для себя лично я отметил сохранение выплаты за преданность компании. Это важно, потому что в этом году у меня стаж работы в компании будет пять лет. Ещё запомнилось увеличение ежемесячного пособия для женщин, находящихся в декрете, до 4 тыс. руб. после 1,5 лет. Раньше было около 2 тыс. руб.

Павел Минин, электроник отдела технического обслуживания и ремонта оборудования центрального вычислительного комплекса и сети передачи данных Ярославского информационно-вычислительного центра:

– Колдоговор мне председатель нашего профкома прислал по электронной почте как активному члену профсоюза. А я в свою очередь скинул сотрудникам группы телекоммуникации и связи, которую возглавляю. Особый интерес вызвал пункт про обеспечение бутылкированной водой. Теперь ею будут обеспечивать всех сотрудников компании там, где имеются проблемы с водопроводной водой. Правда, мы в эту категорию не попадаем: водопровод у нас работает исправно.

Владимир Усачёв, мастер производственного участка по ремонту электронных приборов безопасности ремонтного локомотивного депо Зауралье ЮУЖД:

– С текстом колдоговора ознакомился ещё в январе. Он был распечатан и лежал на столе около отдела кадров и профкома. Потом крупным форматом его вывесили на стенде у входа в депо. Особенно внимательно читал некоторые пункты, которые мне интересны. В этом году у нас на участке несколько человек уходят на пенсию. Чтобы разъяснить им, какие льготы, гарантии и социальное обеспечение они будут иметь, надо хорошо этой темой владеть.

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

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Упрёк пошёл впрок

На «Телефон доверия» позвонила работница дома отдыха локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Рыбное-сортiroвочное: «Месяц не могу получить полис. Ещё одна наша сотрудница вот уже восемь месяцев не может его добиться. В отделе кадров ничего конкретного не говорят. А я считаю, человек, который отвечает за это дело, просто не справляется со своей работой».

На дороге согласились, что упрёки справедливы. Как сообщил и.о. начальника сектора по управлению персоналом Дирекции тяги МЖД Геннадий Костюнин, сотрудниками отдела кадров депо допущено халатное отношение к должностным обязанностям, в частности в вопросах обеспечения работников медицинскими полисами «РОСНО». С заместителем начальника депо по кадрам и социальным вопросам проведена разъяснительная работа. В случае повторения подобных замечаний она будет привлечена к дисциплинарной ответственности.

Людмила Алёшина

ИТОГИ МЕСЯЦА

В мутном ответе решения не водятся

Приятным сюрпризом февральской почты «Гудка» можно считать сразу несколько благодарностей в адрес руководства РЖД.

«Здравствуйте! Мы, работники Восточно-Сибирской железной дороги, благодарны руководству ОАО «РЖД» за то, что прислушались к нашему мнению и нашли возможность вернуть отменённые ранее электропоезда. Большое спасибо за понимание!» К сожалению, позвонившие в редакцию не указали точного места работы и своих координат. Но в данном случае это не так уж и важно, главное – конечный результат.

В досье



Аналогичное сообщение получили мы и с полигона Западно-Сибирской дороги. После обращения на «Телефон доверия» жителей и работников станции Кулунда с просьбой не отменять поезд № 613/614 руководство Западно-Сибирского филиала ФПК также нашло выход из положения и возобновило курсирование этого поезда. Надеемся, что выполнение принятых решений не разочарует авторов благодарностей. Как это произошло с жительницей посёлка Жирново Ростовской области. Она уже обращалась на «Телефон доверия» «Гудка» по поводу закрытия у них на станции кассы и зала ожидания. В официальном ответе, полученном с Северо-Кавказской железной дороги, нас заверили, что «принято решение по открытию зала ожидания за 1 час до прибытия каждого пассажирского и пригородного поезда», о чём мы и поспешили сообщить читательнице и другим пассажирам из Жирнова. Однако в феврале женщина позвонила вновь: выяснилось, что вокзал открыли всего-то на несколько дней, а потом закрыли опять. И вновь маяются люди на продаваемой со всех сторон платформе. Вот и верь после этого официальной бумаге! В целом же проблем у наших читателей, судя по февральской почте, гораздо больше, чем положительных примеров их решений. Так, позвонившие на «Телефон доверия» работники рельсосварочного предприятия № 8 Северной дирекции по ремонту пути обеспокоены тем, что их предприятие передают «в частные руки, а люди до сих пор письменно не уведомлены, будут ли они сокращены или уволены. Приезжали новые хозяева, собрание провели, но ни на один поставленный вопрос чёткого ответа мы не получили».

В ответе, который нам прислали из Центральной дирекции по ремонту пути, сказано, что руководство решает вопрос о дальнейшем трудоустройстве работников предприятия. Юридическая сторона вопроса находится на обсуждении в правовом департаменте ОАО «РЖД». На основании принятого решения трудоустройство работников будет произведено с соблюдением всех прав и гарантий в соответствии с ТК и коллективным договором. Надеемся, что так оно и будет и повторных звонков не последует, хотя такой ответ особой ясности не добавил.

Может быть, в этом и кроется секрет невятных ответов, которые мы зачастую получаем из разных подразделений РЖД: чем конкретнее ответ, тем больше ответственность за выполнение данных обещаний и принятых решений, а когда сказано много, но по сути ничего, то вроде как и спрашивать с руководителей не за что.

Людмила Алёшина

БОЛЬНОЙ ВОПРОС

Престиж с доплатой

В Муромской дистанции пути роста доходов не заметили

СЕРЬЁЗНЫЕ ОТВЕТЫ С АНАЛИЗОМ СИТУАЦИИ НА ОБРАЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПРИХОДЯТ В РЕДАКЦИЮ С ДОРОГ НЕЧАСТО. БЫВАЕТ, МЫ ПОЛУЧАЕМ ОТПИСКИ. ПОЭТОМУ НАС ОБРАДОВАЛА РЕАКЦИЯ РУКОВОДСТВА СЛУЖБЫ ПУТИ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА КОЛЛЕКТИВНОЕ ПИСЬМО РАБОТНИКОВ МУРОМСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ, КОТОРОЕ ПОДПИСАЛИ СЕМЬ МАШИНИСТОВ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПЯТЬ ПОМОЩНИКОВ.

Они писали: «Из доклада президента компании «РЖД» следует, что железнодорожный транспорт в 2010 году работал прибыльно. И это дало возможность повысить заработную плату работникам железных дорог на 12%. А у нас, в Муромской дистанции пути, она, наоборот, снизилась на 3–4 тыс. руб. В частности, у машинистов ССПС (специального самоходного подвижного состава) и их помощников, рабочих гаража и монтеров пути искусственных сооружений. Как нам объясняют, это из-за трёхуровневой системы премирования, которая отбивает весь стимул в работе. Для повышения премии мы не подходим почти ни к одному уровню, а вот для снижения подходим по всем. Перерасход электроэнергии – в зарплате минус. Перерасход ГСМ – снова минус. Кто-то проворовался – опять минус, хотя мы к этому отношения не имеем. В итоге зарплата машиниста ССПС 6-го разряда меньше, чем у монтера пути 3-го разряда. Разве это правильно? За октябрь 2010 года премия у нас снизилась на 12%, за ноябрь – уже на 32%. Условия работы – вы бы видели: гаража для машин ССПС нет, ремонт производим под открытым небом. А ведь у нас есть машина с бортовым компьютером, так вот, в 20-градусные морозы он не запустился, да и остальные машины тоже. Может быть, это только у нас в дистанции такое происходит?»

Представители службы пути совместно со службой организации и оплаты труда выехали в Муром и рассмотрели это письмо на рабочем собрании коллектива.

«В ходе расследования обстоятельств обращения был



ФОТО: WWW.PHOTOXPRESS.RU

ЗАМЕТИТЬ ПРИБАВКУ В КОШЕЛКЕ МЕШАЕТ ИНФЛЯЦИЯ

проанализирован уровень заработной платы каждого работника ССПС с 2008 года по настоящее время с анализом расчётных листов, – сообщил начальник службы пути Горьковской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Владимир Антонец. – Заявление о снижении заработной платы не подтвердилось. В этом убедились и члены комиссии, и сами рабочие. При переходе на трёхуровневую систему премирования размер премии у машинистов ССПС по положению не изменился. При этом анализ заработной платы свидетельствует о её росте: в декабре 2009 года – 17309 руб., а в декабре 2010 года – 18129 руб. (рост на 4,7%)».

Но заметим, что официальный уровень инфляции в минувшем году составил 8,8%. Она и «подъела» рост зарплаты, вот почему его и не заметили.

По данным службы пути, в целом среднемесячная заробот-

ная плата выросла с 16183 руб. в 2009-м до 19523 руб. – в 2010 году, т. е. на 3340 руб. (20,6%). А у монтеров пути среднемесячная заработная плата в прошлом году составила 19007 руб. (на 516 руб. меньше). Рост заработной платы у них преобладал только в период с августа по декабрь в связи с выплатой премии за отличную балльность колеи и введением доплаты за

Поднялся заработок у одних работников дистанции, а другие почувствовали себя ущемлёнными

интенсивность работы, особые условия эксплуатации участка, обслуживание внеклассных и узловых станций, а также с учётом специфики рынков труда и текучести кадров.

«Данная доплата, – отметил Владимир Александрович, – была введена для поднятия престижа профессии монтера пути и укомплектования предприятия более квалифицированными кадрами. Тем более что

до сентября мы занимали последнее место в рейтинге дорог по заработной плате монтеров пути. Росту её способствовало и то, что во втором полугодии 2010 года за счёт стабилизации пути и выполнения показателей премирования средний размер премии увеличился с 49% до 65%».

Но поднялся заработок у одних, а другие почувствовали себя ущемлёнными. И сочли, что во всём виновата новая си-

ботников дистанции. И это абсолютно правильное решение: наверняка оно поможет снять напряжённость в коллективе, а возможно, и убедить всех в том, что, кто хорошо поработал, тот хорошо и заработал. Важно и то, что голоса рабочих услышали, – планируется внести изменения в положение о премировании рабочих дистанции пути, они касаются оценки показателей второго уровня премирования. Значит, проводили собрание не напрасно.

Думаем, порадует путейцев и решение о том, что «дополнительные средства фонда оплаты труда, полученные за счёт «права» на выполненный объём работы, будут направляться на обеспечение роста реальной заработной платы работников дистанций пути». А если там вырастет реальная заработная плата, то обрадуемся и мы: не зря люди писали в газету.

Полагаем, стоит вернуться к этой теме через какое-то время, чтобы рассказать читателям, что изменилось после вмешательства «Гудка».

Татьяна Иванова

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Стипендия без тарифа

МАШИНИСТЫ, ПОВЫШАЮЩИЕ КВАЛИФИКАЦИЮ, ВО ВРЕМЯ УЧЁБЫ ТЕПЕРЬ ПОЛУЧАЮТ СРЕДНИЙ ЗАРАБОТОК



ФОТО: ПЛАВЕТ ГОРЬКОВО

– Звоню от имени учащихся Красноярского учебного центра. В конце 2010 года нас отправили на курсы повышения квалификации машинистов. Мы заключили договор, в котором была указана ежемесячная оплата в виде стипендии – новая тарифная ставка плюс местные надбавки. Потом нам сказали, что данное распоряжение действительно до 2010 года, а после этого оплата идёт уже по среднему. Хотелось бы узнать, как должно быть на самом деле и есть ли по этому поводу какой-либо приказ или распоряжение?

Анатолий Фролов (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– Действительно 31 декабря 2010 года окончился срок действия п. 3 распоряжения ОАО «РЖД» от 11 августа 2009 года № 1689р о выплате стипендии рабочим, направленным на курсы подготовки машинистов электровозов, тепловозов, электровозов и дизель-поездов. В связи с чем работникам,

Без повышения квалификации далеко не уедешь

направленным на данные курсы после 1 января 2011 года, во время обучения выплачивается средняя заработная плата.

В соответствии с п. 4 вышеуказанного распоряжения тем, кто был направлен на курсы до 31 декабря, оплата труда в период обучения должна была производиться в соответствии с ранее заключёнными договорами, то есть с выплатой стипендии в размере 100% месячной тарифной ставки.

Телеграфное разъяснение о порядке оплаты труда в период обучения данной категории работников было направлено в дирекцию тяги и локомотивных эксплуатационных депо 21 января 2011 года № 137а.

Николай Захаров, заместитель начальника Красноярской железной дороги по кадрам и социальным вопросам

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Круговорот жилья в соцзащите

КВАРТИРУ В ДОМЕ ВЕТЕРАНОВ НЕВОЗМОЖНО ПРИВАТИЗИРОВАТЬ

– Мои родители более 40 лет проработали на Сольвычегодском отделении Северной дороги. В начале прошлого года отец умер. В 2002 году станцию Шурай, на которой вышли на пенсию мои родители, закрыли, и тогда же им предоставили двухкомнатную квартиру в доме ветеранов, который был на балансе СЖД. В 2009 году дорога передала этот дом в Вельский муниципальный район. Мама решила приватизировать квартиру, но ей отказали. Справедливо ли это?

Елена Кетова

Инта

– Уважаемая Елена Гавриловна! Квартира № 5, которую хочет приватизировать ваша мама, П.И.Кетова, отнесена к жилым помещениям в домах системы социального обслуживания населения, то есть к специализированному жилищному фонду (п. 2 постановления Администрации Вельского муниципального района от 25 сентября 2009 года № 869 «Об отнесении здания дома ветеранов труда в п. Кулой к специализированному жилищному фонду»).

В ст. 18 областного закона от 31 октября 2007 года № 416-211-03 «О предоставлении жилых помещений специализированного жилищного



ФОТО: WWW.PHOTOXPRESS.RU

Процесс приватизации достаточно точно описан в законодательстве

фонда Архангельской области» указана категория граждан, имеющих право на предоставление жилых помещений в домах системы социального обслуживания населения для проживания, однако без права приватизации данных жилых помещений.

Это подтверждается и ст. 92 Жилищного кодекса, где сказано, что «жилое помещение в домах системы социального обслуживания населения относится к специализированному жилищному фонду и не подлежит отчуждению, передаче в аренду, в наём».

В связи с вышеизложенным квартира № 5 не может быть приватизирована.

Те же аргументы были приведены и в ходе судебного разбирательства: П.И.Кетова обратилась в Вельский районный суд по поводу приватизации квартиры, и решением суда от 17 января 2011 года (№ 2-17/2011) ей было отказано в удовлетворении искового заявления.

Алексей Смелов, глава муниципального образования «Вельский муниципальный район» Архангельской области

ПРАВО

Мёртвое дело

СПОР МЕЖДУ РОДИТЕЛЯМИ И ПЕНСИОННЫМ ФОНДОМ ДОКАТИЛСЯ ДО СТРАСБУРГА

ОТКАЗ ВЫДАТЬ МАТЕРИНСКИЙ КАПИТАЛ ОБЖАЛОВАН В ЕВРОПЕЙСКОМ СУДЕ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА.

Жительницу Чувашии Татьяну Михееву в Европу при- вело горе. В мае прошлого года долгожданный ребёнок родился мёртвым. Оправившись от удара, она подала за- явление в Управление Пенсионного фонда по Чувашии на получение материнского капитала. Такое право ей даёт закон «О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей», так как не выжив- шая при родах дочка – третий ребёнок в семье. В каче- стве подтверждения своего права на получение госу- дарственной помощи она предъявила справку о рожде- нии девочки, выданную загсом. Однако в Пенсионном фонде Татьяна отказали, сказав, что помочь ничем не могут, так как «у неё нет и быть не может свидетельства о рождении ребёнка, который не прожил и дня».

Выяснение отношений с чиновниками пришлось продолжить в суде. Как говорит юрист чувашской пра- возащитной организации «Щит и меч» Сергей Петря- ков, суды неоднократно вставали на сторону женщин, чьи дети умерли в первые минуты, часы или первую неделю своей жизни, защищая их право на предостав- ление материальной помощи в виде соответствующего сертификата, поскольку смерть ребёнка наступила по не зависящим от матери обстоятельствам.

– Смысл закона в материальном стимулировании го- сударством именно рождаемости и в улучшении демо- графической ситуации, – сказал он. – Поэтому матери, чей ребёнок родился мёртвым, ничем не отличаются от тех женщин, чей малыш погиб после рождения. Эти доводы мы изложили в жалобе на действия сотрудни- ков ПФР в суд.

И осенью прошлого года Калининский районный суд Чебоксар вынес решение о признании отказа ре- спубликанского ПФР незаконным. Судья Анна Мартъ- нова посчитала, что для получения сертификата на ма- теринский капитал достаточно справки о рождении ре- бёнка, которая у Татьяны есть. Кроме того, законом не предусмотрено ограничение возможности женщины на получение материнского капитала в зависимости от времени жизни её ребёнка, пояснила она. Поэтому суд пришёл к выводу, что отказ управления ПФР следует признать незаконным. Этим же решением чиновников обязали выдать-таки Михеевой сертификат.

Однако история получила неожиданное продол- жение, когда УПФР подало кассационную жалобу. И Верховный суд Чувашии отменил решение суда первой инстанции. При этом ни саму Татьяну, ни её защитни- ков на это заседание не пригласили и о нём не изве- стили. По мнению Сергея Петрякова, такое нарушение судопроизводства и повлекло вынесение незаконного определения высшего республиканского суда.



Выдача маткапитала за второго и следующих младенцев похожа на лотерею – правила есть, но на всё воля случая

Коллегия по гражданским делам мотивировала отмену вынесенного в пользу Михеевой реше- ния совершенно неожиданно: судьи по-житейски рассудили, что «какие-либо гражданские права и обязанности у ребёнка, родившегося мёртвым, не возникают, как не возникают права и обязанности родителей в отношении такого ребёнка». Поэтому и права на материнский капитал у женщины нет.

Судьи по-житейски рассудили, что раз гражданские права и обязанности у ребёнка, родившегося мёртвым, не возникают, то и родители права на материнский капитал не имеют

– Я очень расстроена, надеялась присутствовать на суде, привести какие-то аргументы в свою пользу, но напрасно, – говорит Татьяна. – Мало того что мы поте- ряли дочь, ещё и в материнском капитале отказали. А у нас двое старших детей – несовершеннолетние, деньги семье необходимы, тем более что мы планируем в бу- дущем прибавление семейства.

Как сообщили «Гудку» в пресс-службе организации «Щит и меч», правозащитники передали жалобу в Ев- ропейский суд по правам человека с просьбой при- знать нарушение прав Татьяны Михеевой и присудить ей справедливую компенсацию морального вреда.

Если Страсбург встанет на сторону матери, отказать ей в выплате материнского капитала не сможет ни один российский чиновник. Этого решения с нетерпе- нием ждут и многие другие семьи. В блогосфере люди активно обсуждают чебоксарскую историю.

«Мне страшно, что мы живём в стране судебного про- извола. У меня малыш умер на первой неделе жизни, и суды отказали мне в материнском капитале», – пишет Оксана из Мордовии.

«Буду следить за информацией по данному делу, так как мы с женой находимся в похожей ситуации

– первый ребёнок у нас был мертворождённый. Мы уже получили отказ от Пенсионного фонда города Рыбинска и готовили заявление в суд, но после по- ворота дела Михеевой приостановились, так как опереться пока не на что, кроме юридически значи- мого факта рождения первого ребёнка», – сообщает Сергей.

Правда, правозащитники советуют не терять вре- мени и судиться, так как в каждом случае могут быть свои особые обстоятельства. К тому же в ряде регионов на сторону родителей встаёт прокуратура.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

МАШИНА ВРЕМЕНИ

Новости дня

1921 ГОД «Антихристова нить»

В Писании сказано, что, когда настанет антихристово время, земля будет опутана проволокой. Иные из крестьян по невежеству своему так боятся этой «анти- христовой нити», что не пускают её в свою деревню.

Когда от станции в Николь- ском (Костромская губерния) проводили электричество в окружные деревни, одна из де- ревень целиком отказалась от электрического освещения. Ко- нечно, принуждать её к смене

лучины на электричество никто не стал. Но через деревню надо было протянуть воздушную про- водку в другие селения. Деревня же запротестовала даже против установки столбов. Вмешался Губисполком, и столбы всё же были поставлены.

Как только в соседних селениях появилось электричество, страх перед «антихристовой нитью» сразу исчез, и вся деревня запро- сила, чтобы дали энергию и ей.

19 марта

1926 ГОД Сплошные заседания

Красноярское отделение рабо- тает неплохо: от Томской дороги за сутки принимается 26 поездов, в то время как раньше в лучшие дни принималось не больше 24– 25 поездов. Но всё же это ещё не подлинно стахановская работа. Могут работать лучше.

Но днём работников мучают. . . заседаниями. Старшего диспет- чера и оперативных работников отделения буквально затаскивают на заседания с требованием дать отчёт о работе за истекший день декады. К примеру, в прошлую пятницу старший диспетчер

пришёл в отделение в 8 часов утра и до 1 часу ночи, за малым исключением, всё докладывал и отчитывался вместо того, чтобы оперативно руководить работой. В таком же положении оказыва- ются и другие оперативные ра- ботники. Пробовали отказаться, так их обвинили во всех семи смертных грехах. Особенно по- старался насчёт заседаний ли- нейный комитет, который затянул совещание на 4 часа. После того ещё 4 часа заседали у начальника политотдела отделения.

16 марта

1961 ГОД Необычные пассажиры

На подмосковной станции Химки не редкость увидеть ва- гоны зелёного цвета. На их ку- зовых белыми буквами написано: «Зооцентр». В этих вагонах сюда привозят зверей, животных, птиц, пресмыкающихся.

В Химках необычные пасса- жиры не задерживаются. Автома- шина доставляет их на централь- ную базу «Зооцентра», распо- ложенную в нескольких километрах. Эту базу часто называют гостини- цей для зверей. Здесь в чистых, отапливаемых помещениях на непродолжительное время задер- живаются представители фауны всех материков. Отдохнув после дальнего путешествия, необыч- ные пассажиры отправляются в зоопарки, научные учреждения,

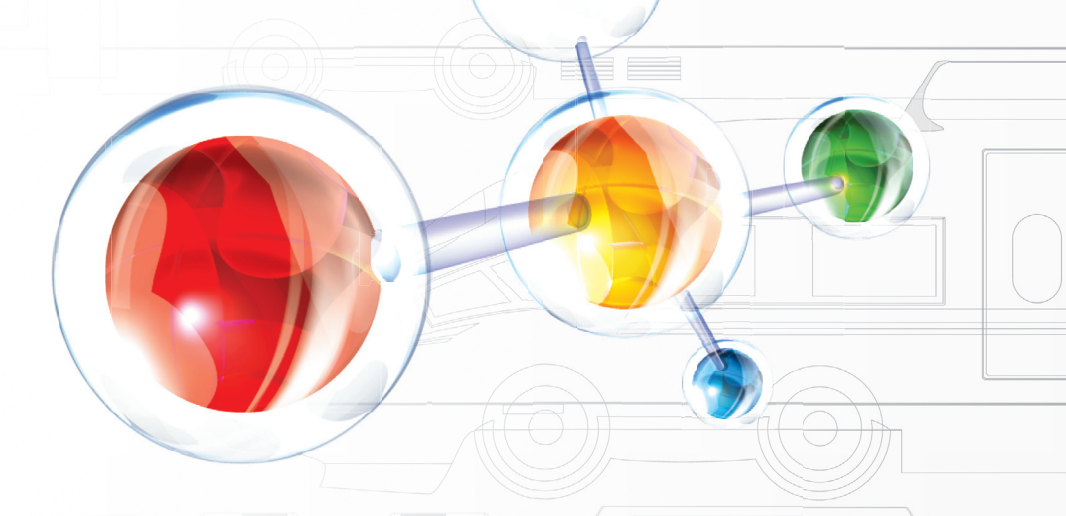
парки культуры и отдыха нашей страны. Часть зверей и птиц, ко- торых отлавливают в Советском Союзе, отправляют за границу в обмен на слонов, жирафов, обез- зьян, попугаев, удавов. Каждую неделю из Химок уходит зелёные вагоны с белыми надписями «Зоо- центр» в Берлин, Прагу, Пекин и другие зарубежные города. А из Венгрии, Франции, Болгарии они привозят новых «пассажиров».

– Сейчас «Зооцентр» связан с 26 странами, – говорит заме- ститель директора учреждения Я.Г.Солодуха. – И год от года об- мен увеличивается. В нынешнем году зверей по железным дорогам будет перевезено значительно больше, чем в прошлом.

18 марта

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА²



ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ БИЗНЕСА

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Стратегические направления развития научной политики
- Научно-технические решения как рыночный продукт
- Мировые тенденции инновационных решений для железнодорожного транспорта
- Приоритеты инновационной деятельности: снижение издержек и рост эффективности перевозок
- «Зеленый» транспорт. Экологические факторы конкуренции на транспортном рынке
- Повышение энергоэффективности – одно из ключевых направлений экологической политики

Генеральный партнер



Организатор



22–23 МАРТА 2011
г. Москва, отель «Ренессанс Монарх»

По вопросам участия и регистрации обращайтесь:
+7 (495) 988-28-01 / info@businessdialog.ru / www.businessdialog.ru

Участие бесплатное
по предварительной заявке
Количество мест ограничено

реклама

V Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail2011

16 – 18 марта
ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

При поддержке:



ВСЕ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Подвижной состав и комплектующие
- Технологии проектирования и строительства
- Железнодорожные пути и объекты инфраструктуры, станции и вокзалы
- Электрификация и электроснабжение дорог
- Обеспечение перевозок, оплата проезда и информационные системы
- Диспетчерская централизация и управление движением поездов
- Системы безопасности и сигнальное оборудование
- Лизинг, страхование, консалтинг

В деловой программе выставки – IV Транспортный конгресс-2011 и Дискуссионный клуб

www.exporail.ru

Организатор:

РЕСТЭКБРУКС

Генеральная газета Выставки:

Гудок

Генеральный информационный партнер:

БНД партнер

Тел.: (812) 320-80-94 E-mail: exporail@restec.ru

РЕКЛАМА

БАСКЕТБОЛ

Никакого гостеприимства



Наставник «Локо» Кястутис Кемзура (в центре) остался доволен игрой своих подопечных

«Локомотив-Кубань» в матче очередного тура Профессиональной баскетбольной лиги победил московское «Динамо» – 88:50.

Начало встречи разгрома не предвещало. Динамовцев, хотя они и являются единственной в лиге командой, обходящейся без легионеров и укомплектованной только российскими игроками, лёгкими соперниками никак не назовёшь. Вот и в Краснодаре москвичи в первой четверти сражались с хозяевами на равных. И если «Локо» моментами и имел преимущество, то разрыв в счёте поначалу был небольшим. Во второй десятиминутке, изобиловавшей жёсткой борьбой и массой фолов, «Локомотив-Кубань» вроде бы создал хороший задел в 14 очков, но гостям удалось его сократить. Переломной в матче оказалась третья четверть, которую железнодорожники благодаря результативной игре в атаке и удачному трёхочковому броску завершили с преимуществом в 23 очка. В заключительной десятиминутке перевес «Локо» в очках только рос.

– В первой четверти мы позволили «Динамо» сделать несколько подборов на своём щите, не всегда удачно играли в нападении, – рассказал главный тренер «Локомотива-Кубань» Кястутис Кемзура. – Но в третьей десятиминутке мы добавили интенсивности в защите, и именно этот отрезок игры оказался переломным. Я доволен тем, что сегодня на площадке действовали все игроки, включая новичков. Самым результативным в составе «Локо» стал центровый Григорий Шуховцов, набравший 13 очков. Всего же в составе железнодорожников пять баскетболистов набрали десять очков и больше. Краснодарцы возглавляют турнирную таблицу лиги, опережая казанский УНИКС на одно очко, но имея и на одну игру больше.

Роман Вишнёв

ЛЁГКАЯ АТЛЕТИКА

Возвращение

ДВУКРАТНАЯ ОЛИМПИЙСКАЯ ЧЕМПИОНКА В ПРЫЖКАХ С ШЕСТОМ ЕЛЕНА ИСИНБАЕВА ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ ПРЕКРАТИТЬ РАБОТУ С ТРЕНЕРОМ ВИТАЛИЕМ ПЕТРОВЫМ.

Елена возвращается к своему первому тренеру Евгению Трофимову. Такой шаг Исинбаевой связан с тем, что спортсменка хочет больше времени проводить дома в Волгограде, тогда как во время работы с Петровым она жила и тренировалась в основном за границей. Её теперь уже бывший наставник – директор тренировочного центра Международной ассоциации легкоатлетических федераций, который находится в Италии. Тренер не мог оставить Центр и работать с Еленой в России, но такая ситуация Исинбаеву не устраивала, и она решила вернуться к Трофимову. Виталий Петров остаётся старшим тренером сборной России по прыжкам с шестом.

Виктор Романов

ОЛИМПИЗМ

Неутомимый Попов

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЦЕНТРАЛЬНОГО СПОРТИВНОГО КЛУБА «ЛОКОМОТИВ», ЧЕТЫРЁХКРАТНЫЙ ОЛИМПИЙСКИЙ ЧЕМПИОН ПО ПЛАВАНИЮ АЛЕКСАНДР ПОПОВ ПРОДОЛЖАЕТ АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В ОЛИМПИЙСКОМ ДВИЖЕНИИ. Он вошёл в состав сразу четырёх комиссий Международного олимпийского комитета, состав которых уже утвердил президент МОК Жак Рогге. В 2011 году Попов будет работать в комиссии спортсменов, маркетинговой комиссии, координационной комиссии по организации вторых летних юношеских Олимпийских игр «Нанкин-2014», которую он и возглавит, а также в координационной комиссии по организации XXXI летних Олимпийских игр-2016 в Рио-де-Жанейро.

Роман Вишнёв

Гудок

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

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприродель. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

ПРЕМЬЕР-ЛИГА

Проба мяча

В России начался самый длинный турнир по футболу



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Один из лучших игроков матча с «Динамо» Дмитрий Торчинский (слева) может стать лидером клуба

завершения не имели и атаки «Краснодара», и в итоге – 0:0.

Следующий матч прошёл в Нальчике – местный «Спартак» принимал самарские «Крылья Советов» и к удовольствию своих болельщиков праздновал успех – 1:0.

Наконец, настоящим украшением первого игрового дня стало московское дерби «Локомотив» – «Динамо», прошедшее на стадионе «Лужники». Во вчерашнем номере «Гудок» рассказал об этом потрясающем по интриге и зрелищности матче. Напомним, что уже к середине второго тайма железнодорожники довели счёт до разгромного и расслабились. «Динамо» удалось две группы, первая из них разыграет медали, а вторая определит неудачников, которые отправятся в первый дивизион.

Его новый главный тренер Юрий Красножан по окончании игры своих эмоций не скрывал: «Конечно, некоторые моменты матча, а особенно его концовка заставили нас понервничать. Но в целом мы сумели использовать оплошности в игре динамовской обороны, неплохо сыграли в стандартных положениях и теперь будем продолжать работать с хорошим настроением».

Кстати, в этом матче был установлен своеобразный рекорд чемпионатов России: железнодорожников в качестве капитана вывел на поле Дмитрий Лоськов – участник всех двадцати первенств страны.

В воскресенье состоялись ещё три матча первого тура, и в каждом из них явный фаворит экзаменовал середняков. Первыми в борьбу вступили игроки вернувшейся в высший свет отечественного футбола краснодарской

не реализовали множество голевых моментов. И тогда в дело вступили судья и Сергей Игнашевич. Первый назначил пенальти, а второй его реализовал. Ну а во втором тайме Игнашевич оформил дубль.

Наконец, третий «экзаменатор» воскресенья – питерский «Зенит» – на выезде разобрался с грозненским «Тереком» – 1:0.

Оставшиеся матчи первого тура («Ростов» – «Спартак» (Москва) и «Волга» – «Томь») завершились поздним вечером в понедельник. Подробности – в следующих выпусках «Гудка».

Андрей Мельников

Расписание игр «Локомотива» в премьер-лиге до конца года

№ тура	Дата	Команды
2	20 марта	Амкар – Локомотив
3	2 апреля	Локомотив – Ростов
4	9 апреля	Крылья Советов – Локомотив
5	17 апреля	Локомотив – Волга
6	23 апреля	Краснодар – Локомотив
7	30 апреля	Локомотив – Кубань
8	8 мая	Зенит – Локомотив
9	14 мая	Локомотив – Терек
10	20 мая	Рубин – Локомотив
11	30 мая	Локомотив – Анжи
12	10 июня	Томь – Локомотив
13	14 июня	Локомотив – Спартак НЧ.
14	18 июня	Спартак М – Локомотив
15	22 июня	ЦСКА – Локомотив
16	26 июня	Динамо – Локомотив
17	24 июля	Локомотив – Амкар
18	31 июля	Ростов – Локомотив
19	7 августа	Локомотив – Крылья Советов
20	14 августа	Волга – Локомотив
21	21 августа	Локомотив – Краснодар
22	28 августа	Кубань – Локомотив
23	10 сентября	Локомотив – Зенит
24	18 сентября	Терек – Локомотив
25	24 сентября	Локомотив – Рубин
26	2 октября	Анжи – Локомотив
27	16 октября	Локомотив – Томь
28	23 октября	Спартак НЧ – Локомотив
29	28 октября	Локомотив – Спартак М
30	6 ноября	Локомотив – ЦСКА

Составил Михаил Сергеев

Телефоны отделов редакции: эксплуатация (624-69-35) науки (624-63-14) бизнеса (499) 262-91-44) социальной политики и писем (624-73-50, 624-73-76) новостей (499) 262-92-34) специальных корреспондентов 983-08-18) культуры и спорта (624-69-34) иллюстраций (624-75-72, 262-90-52) корреспондентской сети (499) 262-58-69) справочно-библиографический (624-77-79) производственный (624-56-07, (499) 262-90-25) бухгалтерия (499) 262-99-34) секретариат (624-45-16 (т./ф.), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82) Москва (499) 262-18-66) Н.Новгород (8312) 48-46-74, Ростов-на-Дону (863) 259-55-25) Самара (846) 303-49-97) Санкт-Петербург (812) 457-69-45) Саратов (8452) 41-66-64) Хабаровск (4212) 77-80-29) Челябинск (351) 268-41-09) Ярославль (4852) 79-39-13.

Наш адрес: ул. Старая Басманная, 38/2, строение 3. Москва 105066

Рукописи не рецензируются и не возвращаются! При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Издатель: ОАО «Газета «Гудок»/Генеральный директор: Борис Калатин Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс) Редакция: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы Отчетность: 340. Платежеспособный источник: Закрыт №11-0300 Миссия: 64. Кредиторский райлон, о.о. Красногорск/5, м.м. Битцев, 23 мн/Знамя №11-03-00194 (Полное наименование: 19.40). Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбург, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Саликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

БИАТЛОН

Чужой праздник

НАША СБОРНАЯ ЗАВЕРШИЛА ДОМАШНИЙ ЧЕМПИОНАТ ПРОВАЛОМ

Впервые в истории остались без медалей наши биатлонистки. Только девятое место они заняли в эстафете, где многие годы числились в лидерах, а президент Союза биатлонистов России по ходу гонки отправил в отставку старшего тренера сборной Анатолия Хованцева.

Нынешний сезон у команды биатлонистов России пошёл наперекосяк с самого начала. Неудачи начались с первых же этапов Кубка мира, когда никто из нашей сборной – и у мужчин, и у женщин – не мог докатить до пьедестала. Правда, тогда тренеры прозрачно намекали, мол, форму набираем постепенно, чтобы уж к марту, к домашнему чемпионату мира, подойти во всеоружии.

В середине сезона вроде бы забрезжил просвет – было несколько призовых мест в индивидуальных гонках, победа в женской эстафете. Но пока наши спортсмены набирали ход, соперники неслись уже на всех парусах. Феноменальные скорости показывали немки, стремительно неслись по дистанции норвежцы. Даже украинцы и белорусы заметно прибавили. И если раньше наши биатлонисты временами отыгрывали на стрельбище то отставание, которое у них было на лыжне, то теперь и этого не стало. Соперники стали стрелять лучше, наши – хуже.

Правда, до последнего момента, до самого старта чемпионата казалось, что есть у сборной России какой-то секрет. Некое тайное оружие, которое обязательно выстрелит и поможет добыть нам в Ханты-Мансийске хотя бы пару золотых медалей. Увы, первая же гонка – смешанная эстафета – все надежды развеяла как дым. Светлана Слепцова, которая родилась и выросла как раз в Ханты-Мансийске, провалила первый этап... А дальше всё пошло по худшему сценарию. И три «серебра», добытых представителями нашей мужской команды – в эстафете, Максимом Максимовым в индивидуальной гонке и Евгением Устюговым в масс-старте, – кажутся в такой ситуации каким-то чудом.

Оргвыводы и поиски крайних после очевидного провала последовали уже по ходу чемпионата. Сна-

Двукратная олимпийская

чемпионка Ольга Зайцева

объявила об окончании карьеры

чала от работы был отстранён консультант сборной многократный чемпион мира Владимир Драчёв, а олимпийскому чемпиону Сергею Тарасову было запрещено появляться в стане нашей команды. Затем, когда ещё женская эстафета только близилась к завершению, президент Союза биатлонистов России Михаил Прохоров объявил о том, что снял с должности главного тренера женской команды Анатолия Хованцева. Правда, как такое может быть, если увольнение тренера не в компетенции СБР и сделать это может только Министрство спорта, Прохоров не объяснил. Зато он рассказал, что и другие перемены обязательно будут – и в тренерском штабе, и в составе команды.

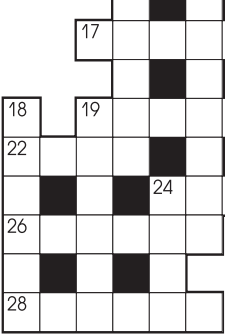
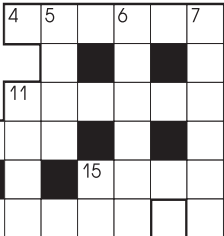
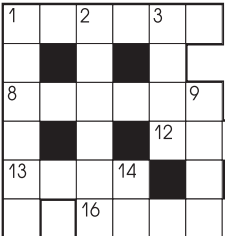
О первых же изменениях стало известно сразу после окончания эстафеты. Двукратная олимпийская чемпионка Ольга Зайцева, которая была одной из лучших в нашей команде и в сезоне, и на чемпионате, объявила о том, что завершает спортивную карьеру.

– Решение завершить карьеру обдуманное, – сказала Зайцева. – Я хотела сказать об этом давно, но не могла найти подходящий момент. Может быть, сейчас сыграли свою роль эмоции, но рано или поздно я бы об этом объявила. На первом месте для меня сейчас стоит семья, ребёнок. На решение повлиял и тот эмоциональный и психологический климат, который складывается вокруг команды, и то давление, которое оказывают на нас со всех сторон.

Впрочем, другие представители женской команды нашли в себе силы с оптимизмом смотреть в будущее. Представительница «Локомотива» Анна Богалий-Титовец рассказала, что неудачам только предстоит найти объяснение. Но, несмотря на все промахи, у нас есть команда, и все будут работать по максимуму.

Что же касается общих итогов чемпионата, то сборная России заняла лишь шестое место в общекомандном зачёте с тремя серебряными медалями. Победила сборная Германии (4–3–0), второй стала команда Норвегии (4–1–3), третьей – Франции (1–1–2).

Роман Вишнёв



Ответы на кроссворд за 14 марта

- Джоконда.
- Амаретто.
- Оботтус.
- Сундук.
- Криминалистика.
- Аквапарк.
- Крохобор.
- Рынок.
- Кетчуп.
- Пробса.
- Аэроклуб.
- Бергамот.
- Тригонометрия.
- Ярус.
- Ссылка.
- Арахис.
- Сосуд.
- Детство.
- Однолюб.
- Баул.
- Лорнет.
- Тарантул.
- Лор.
- Распад.

Главный редактор: Александр Репонин Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересылкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь) Выпускающие редакторы: Павел Безяков, Анна Зограф Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазихметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалин (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Крамыков (матет) Советник главного редактора: Валентин Запелалов/Научный редактор: Анатолий Ходоровский Номер вёл Павел Безяков.