

Одна из причин случаев брака литья – отсутствие на заводах неразрушающих систем контроля качества продукции

На магистрали внедряют систему защиты тягового электроснабжения для пропуска тяжеловесов

Эксперты прогнозируют: рынок перевозок угля стабилизируется и проблем прошлого года возникнуть не должно

Федеральная антимонопольная служба советует гражданам добиваться возвращения переплаты за роуминг

16 марта 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 41 (24761)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	148033
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Не так посчитали

Совместное предложение ОАО «РЖД» и Минтранса о введении инвестиционной составляющей в тариф на грузовые перевозки наталкивается на противодействие Минэкономразвития. Там считают, что железным дорогам не следует адекватно поднимать тарифы, чтобы иметь инвестиционные ресурсы.

Логика Минэкономразвития проста: для модернизации отрасли нужны огромные средства, но если попытаться получить их за счёт стоимости перевозки, то российское сырьё станет неконкурентоспособным на мировом рынке из-за транспортной составляющей. В пример приводятся США. Там задача железнодорожников – не строительство новых линий, а поддержание существующих на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность экономики.

Есть, правда, одно «но», которое делает такую политику достаточно бесперспективной в России. Протяжённость сети в США более чем в два раза превышает российскую. То есть она явно избыточна, а хорошее покрытие территории делает не очень актуальным высокие скорости в грузовом движении. Поэтому в США ориентируются на ритмичность перевозок. У нас понятие «опережающее развитие транспортной сети по сравнению с ростом экономики» уже давно вызывает ироническую усмешку. И тем не менее, чтобы развивать экономику, нужно строить новые дороги и расширять старые. Без траты денег тут не обойтись.

А чтобы новое строительство не столь критично влияло на производителей, можно применять различные меры. Например, строить с помощью государства. Ведь как раз Минэкономразвития наиболее настойчиво выступало за реформу и отделение инфраструктуры от перевозок. Согласно таким планам, ОАО «РЖД» нужно преобразовать в чисто инфраструктурную компанию с участием государства в развитии сети. Но, как известно, даже те небольшие инвестиции, которые планировались в рамках федеральных программ, сегодня сильно урезаны, не говоря уже о каких-то существенных дотациях.

Ещё можно сделать гибкими тарифы на инфраструктуру, чтобы они зависели от цен на сырьё и спроса. Но и это предложение почему-то также встречается в штыки объединённой коалицией грузоотправителей и чиновников. Остаётся надеяться на то, что Минэкономразвития всё-таки сможет тогда объяснить, где же реально взять средства на развитие инфраструктуры.

Цифра дня

400

специальных поездов формируются на сети для предупреждения и ликвидации последствий разрывов и повреждений пути и сооружений в период паводка. При необходимости их число будет увеличено.

Перспективы

Спортивная подготовка

Магистраль готовится к «футбольным» скоростям

На КвШЖД приступили к проработке вариантов предпроектных решений по организации скоростного движения, которое должно быть здесь организовано к чемпионату мира по футболу 2018 года.

По словам директора самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» Владимира Мохонько, уже выполнены предпроектные проработки трассы для интермодальных пассажирских перевозок между аэропортом Курумоч и вокзалом станции Самара.

Как один из вариантов предлагается проектировать линию по существующей трассе с последующим переводом движения на вновь проектируемую трассу Самара – Тольятти – Ульяновск – Казань. На станции Аэропорт Курумоч предлагаются укладка второго приёмо-отправочного пути, строительство островной высокой пассажирской плат-

формы с крытым павильоном. Остановочный пункт предлагается увязать с проектируемым аэровокзальным терминалом на разных уровнях.

На участке Самара – Аэропорт Курумоч в общей сложности потребуется переустроить 134 кривые на участке длиной 27,8 км. Заменить 63 стрелки на скоростные, 10 переездов оборудовать УЗП и перевести в охраняемые.

Однако есть несколько серьёзных проблем, требующих технического решения и больших вложений. Полигон скоростного движения накладывается на полигон обращения грузовых поездов, в том числе повышенного веса и длины. Для их пропуска необходимо разгрузить Самарский узел. Для этого все транзитные грузовые поезда на участке Самара – Безенчук необходимо пропускать по участку Кинель – Безенчук. Пропускная способность участка – 41 пара при графике, когда поезда идут

по однопутному пути группами одного направления в одну сторону подряд, потом в другую или же 35 пар, если поезда идут по очереди: чётный – нечётный. Для освоения ожидаемого объёма потребуются реконструкция Южного обхода узла со строительством сплошных вторых путей протяжённостью 60 км.

На участке Безенчук – Октябрьск, где максимальное на дороге движение поездов, необходим сплошной третий путь. При этом часть грузового поездопотока придётся отклонить на параллельный ход Чистым – Кандры – Инза. Также придётся электрифицировать этот участок и реконструировать мост через Волгу в районе Ульяновска.

Оrientировочные затраты на организацию скоростного движения на участках Москва – Кустарёвка – Самара и Москва – Кинель – Безенчук. Пропускная способность участка – 41 пара при графике, когда поезда идут

Дмитрий Попов

Инициатива

Проблема со здоровьем

Сотрудники ДЗО предлагают поменять схему реализации путёвок в санатории и дома отдыха компании



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

Необходимо пересмотреть порядок распределения путёвок в здравницы ОАО «РЖД» и стоимость пребывания там для сотрудников всего холдинга.

Соответствующие предложения в компанию направил председатель Роспрофжела Николай Никифоров. «Установленные в настоящее время цены на путёвки даже при существующей корпоративной поддержке недоступны многим категориям работников, особенно в дочерних обществах, которым путёвки предлагаются по ценам свободной реализации, – пояснил он. – В то же время такой подход не позволяет использовать лечебно-оздоровительный потенциал курортных учреждений компании в полном объёме». До прошлого года санаторно-курортный комплекс ОАО «РЖД» насчитывал 69 учреждений общей мощностью 8,4 тыс. мест, а также 102 турбазы и базы отдыха. Падение их посещаемости (например, снижение реализации путёвок в санатории-профилактории за два предыдущих года составило 19%) было вызвано ухудшением сервиса и состоянием объектов, неконкурентоспособными

Спрос на услуги оздоровительных учреждений и баз отдыха постоянно растёт как со стороны железнодорожников, так и со стороны остального населения

ценами и т.д. Чтобы повысить престиж здравниц РЖД и привлечь в них клиентов как внутрикорпоративных, так и со стороны, было принято решение о создании санаторной «дочки» «РЖД-Здоровье». Таким образом, у компании в прошлом году появился единый оператор по выполнению заказов на санаторно-курортное обслуживание. Причём его услугами пользуются и ДЗО.

– В 2010 году организации, входящие в объединение «Желдортранс», полностью выполнили свои обязательства в рамках Отраслевого соглашения по обеспечению работников и членов их семей санаторно-курортным лечением, в том числе в здравницах холдинга РЖД, – сообщил генеральный директор объединения Игорь Чаплинский. – Например, в «ТрансКонтейнере» этой социальной гарантией воспользовались 587 человек, в Северо-Западной пригородной компании – 252, в «Желдорреммаше» – 2899 человек, что составляет более 10% от всего персонала этих компаний.

Как отметил вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков, механизмы регулирования цен на путёвки в «РЖД-Здоровье» заложены в уставе этой компании. «Есть рыночная цена и цена со скидкой для корпоративных клиентов. Такие крупные покупатели, как ОАО «РЖД», имеют хорошие скидки в отличие от тех ДЗО, которые покупают всего несколько путёвок. Для них действует рыночная цена. Если компания маленькая и её штат измеряется десятками человек, всё решает переговорный процесс с «РЖД-Здоровье». ДЗО должны предусматривать в бюджетах средства на оздоровление своих работников, потому что если они хотят получить прибыль, то должны рассчитывать на людей здоровых, у них работающих. Они также должны заботиться о своих ветеранах в тех масштабах, которые позволяют прибыль», – пояснил Олег Атьков.

> Окончание | 2

Показатели

Доход ушёл на счета

Совет НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» принял решение увеличить размер выплачиваемой негосударственной пенсии

В понедельник 14 марта Совет НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» под председательством Владимира Якунина утвердил результаты деятельности фонда в 2010 году и распределил полученный инвестиционный доход, в том числе на счета участников-вкладчиков.

Совет положительно оценил работу фонда. К своему 15-летию юбилею НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» – крупнейший негосударственный пенсионный фонд России – подошёл с впечатляющими результатами.

Его собственное имущество в 2010 году возросло почти на 40% с начала года и составило 167,8 млрд руб. Объём пенсионных резервов достиг 136,3 млрд руб., объём пенсионных накоплений – 26,9 млрд руб. Рост данных показателей составил 33% и 75% соответственно. Инвестиционный доход фонда за 2010 год превысил 20 млрд



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» порадовал и работников РЖД, и пенсионеров

руб. (из них 17,9 млрд руб. – по пенсионным резервам и 2,7 млрд руб. – по пенсионным накоплениям). Число клиентских счетов, обслуживаемых фондом, превысило 2,3 млн.

По итогам 2010 года Совет НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» принял решение начислить доход в размере 10,2% годовых на

пенсионные счета всех участников по негосударственному пенсионному обеспечению, не получающих негосударственную пенсию, и застрахованных лиц по обязательному пенсионному страхованию.

Финансовая стратегия фонда ориентирована на обеспечение исключительной надёжности

Интервью

Уйти за перевал



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ВСКД

Анатолий Краснощёк, начальник Восточно-Сибирской железной дороги

В этом году ВСЖД продолжит повышать пропускную способность самого сложного горно-перевального участка Иркутск – Слюдянка, а также своего северного хода – БАМА. О перспективах развития инфраструктуры и работе в условиях реформирования рассказал начальник ВСЖД.

– Анатолий Анисимович, реформирование отрасли идёт к завершению. Что можно сказать о промежуточных итогах этой работы на ВСЖД, во всё ли устраивают отношения с новыми дирекциями, структурными подразделениями ДЗО?

– Весь прошлый год дорога проработала в условиях безотделенческой структуры, но в абсолютно спокойном, рабочем режиме. Об этом свидетельствуют и хорошие итоги года, и то, что мы дважды занимали призовые места в сетевом соревновании. А вот упорядочение организационной структуры сократило расходы на содержание аппарата управления почти на 50 млн руб. Причём высвобождение персонала производилось за счёт ухода на пенсию и естественного оттока. В завершающей фазе и формировании вертикально интегрированных структур созданы практически все дирекции, в том числе и самая большая – инфраструктуры. Пока она в составе дороги, но это ненадолго. Появились у нас и новые структуры – технологическая служба и отдел стратегического развития.

Что же касается отношений с дирекциями, подразделениями ДЗО, то они строятся на основе регламентов, а также приказа президента компании о наделении начальников дорог дополнительных полномочиями в сфере корпоративного управления – начальник дороги был и остаётся главным координатором многих процессов на всём протяжении магистрали.

> Окончание | 4

и сохранности доверенных средств, что выражено в умеренно консервативной инвестиционной политике. В числе вопросов, рассматривавшихся на совете фонда, обсуждался отчёт о проделанной работе по формированию механизма нейтрализации рисков. В частности, фонд стал первым НПФ России, в котором была создана постоянно действующая служба риск-менеджмента, а эффективность её работы в 2010 году была отмечена агентством «Эксперт РА».

Более чем для 234 тыс. участников, которые по состоянию на начало 2011 года получают негосударственную пенсию, её размер будет проиндексирован на 5% с 1 января 2011 года. А ещё для 32 тыс. человек размер негосударственной пенсии будет увеличен до минимального уровня, установленного фондом.

> Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

На подходах к порту

Вчера в порту Усть-Луга заместитель председателя Правительства России Сергей Иванов провёл заседание, посвящённое развитию порта и транспортных подходов к нему. На совещании присутствовал первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Рассматривались финансовые вопросы развития инфраструктуры порта. Подробности читайте в завтрашнем номере «Гудка».

Вместе с товарищами

Вчера ОАО «Вторая грузовая компания» вступило в некоммерческое партнёрство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава». Таким образом, количество членов партнёрства составило 28 компаний, в оперативном управлении которых находится около 652,8 тыс. единиц подвижного состава, в том числе контейнеров – 136 тыс.

Границу откроют

С 1 апреля Россия и Белоруссия снимают транспортный контроль на белорусско-российской границе. Об этом сообщил первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов. «Минтрансы докладывали о том, что было найдено согласованное решение. Мы приняли сегодня решение на уровне Комиссии Таможенного союза, что с 1 апреля транспортный контроль не будет действовать на российско-белорусской границе», – сказал Игорь Шувалов, добавив, что в свою очередь Казахстан и Россия договорились перенести на внешний контур границы Таможсоюза все виды контроля к 1 июля текущего года.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Показатели

Доход ушёл на счета

>Начало | 1

Для дополнительного повышения финансовой устойчивости, согласно решению Совета, часть дохода в размере 4,4 млрд руб. направлена в страховой резерв фонда. Также Совет фонда утвердил изменения и дополнения в пенсионные и страховые правила. Был избран новый состав Попечительского совета фонда, в который вошли полномочные представители вкладчиков, участников и застрахованных лиц. «Ключевая задача фонда – не просто преумножить пенсионный капитал наших клиентов, а обеспечить им будущий жизненный комфорт и стабильность, – говорит исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова. – Это то, в чём мы убеждены. То, что мы ежедневно делаем на протяжении уже 15 лет. В итоге – доходность пенсионных накоплений клиентов на уровне, превышающем инфляцию, и увеличение выплачиваемых негосударственных премий. А доверие клиентов – новых или уже существующих – есть подтверждение правильности нашего пути».

СВЕТЛАНА КОВАЛЬ

Совещание

Всё под контролем

КАЖДУЮ ЛИТУЮ ДЕТАЛЬ НА ЗАВОДАХ НАДО ПРОВЕРЯТЬ ВСЕМИ ВИДАМИ ДИАГНОСТИКИ



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ БЕЛЫЙ

ВЧЕРА В РЖД ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ АЛЕКСЕЙ ВОРОТИЛКИН ПРОВЁЛ ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ЛИТЫХ ДЕТАЛЕЙ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ. ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ СОШЛИ ВО МНЕНИИ, ЧТО ОДНА ИЗ ПРИЧИН СЛУЧАЕВ БРАКА – ОТСУТСТВИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ТОТАЛЬНОГО НЕРАЗРУШАЮЩЕГО КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ.

Начальник дирекции по ремонту грузовых вагонов Николай Бочкарёв среди предложений рабочей группы ЦРВ назвал, в частности, обеспечение 100% выходного контроля боковых рам и наддресорных балок тележек грузовых вагонов на заводах всеми методами неразрушающего контроля и внедрение акустико-эмиссионного метода.

Он добавил, что дирекция категорически отказывается от проведения внепланового ремонта вагонов постройки ОАО «Алтайвагон» в условиях

Не все дефекты можно разглядеть глазами

ремонтных депо, в связи с тем, что средства неразрушающего контроля и специалисты ВЧДр любой квалификации не смогут выявить отклонение химсостава и структуры металла изготовленного литья.

Первый заместитель начальника департамента вагонного хозяйства Александр Лукьянов напомнил собравшимся, что с 2006 года количество изломов боковых рам тележек постоянно растёт. За первые два месяца 2011 года уже зафиксировано 12 случаев. В связи с неисправностью подвижного состава, угрожающей безопасности движения, отставлено от эксплуатации около 2 тыс. вагонов, из них 1433 производства «Алтайвагонзавода» (выпущены в I полугодии 2010 года), 415 вагонов «Азовобщемаша» (февраль 2010 года).

Анализ изломов за последние годы показал, что 76% боковин вышли из строя в течение первых трёх лет эксплуатации,

хотя предполагаемый срок их эксплуатации – 32 года.

Лидирует по количеству бракованных деталей «Уралвагонзавод», в частности вагоны 2007 года выпуска. Александр Лукьянов заострил внимание на важности модернизации тележки 18-578, лидирующей по количеству изломов у «Уралвагонзавода».

Исполнительный директор ООО «Промтрактор-Промлит» Юрий Костромичев сообщил о том, что предприятие намерено применять американскую систему контроля качества «Голубая волна». «Она более затратна, но должна снизить количество трещин и изломов», – отметил он.

Подводя итоги совещания, Алексей Воротилкин предложил участникам встретиться ещё раз в конце марта и рассмотреть проблему с точки зрения конструкции боковых рам тележек.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Октябрьская

Лето для опыта

ДИРЕКЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОТОВИТСЯ К ПУТЕВЫМ РАБОТАМ

ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОКТЯБРЬСКОЙ ДОРОГИ ПРЕДСТОИТ КООРДИНИРОВАТЬ РАБОТУ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДОРОГИ. И ПЕРВЫЙ ОПЫТ КООРДИНАЦИИ БУДЕТ ПОЛУЧЕН УЖЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ЛЕТНИХ ПУТЕВЫХ РАБОТ.

Об этом первый заместитель начальника ОЖД Олег Валинский рассказал на прошлой неделе на технико-экономическом совете по подведению итогов 2010 года и организации выполнения летне-путевых работ 2011-го. Разным службам, которые объединены в рамках дирекции инфраструктуры, по его мнению, не удастся перекладывать проблемы друг на друга, как было прежде.



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ БЕЛЫЙ

Из-за напряжённого графика движения поездов на многих участках ОЖД проведение летних работ становится непростой задачей

Проведение летних работ на ОЖД – непростая задача из-за напряжённого графика движения поездов на многих участках. Из-за тяжёловесных составов с грузами в сторону границ и морских портов. Из-за большого количества электричек и высокоскоростного движения пассажирских поездов «Аллегро» и «Сапсан». Поэтому для ремонта путей приходится увязывать воедино планы дирекции инфраструктуры с интересами дирекции тяги и движнцев.

Как отметил начальник службы пути ОЖД Валерий Азаренков, в 2010 году на магистрали капитально отремонтировали 268 км и реконструировали 167 км путей, заменили 492 комплекта стрелочных переводов. В результате на 424 км была повышена участковая скорость, а на 117 км сняты долгое время действовавшие предупреждения о плохом со-

етсы сварка стыков рельсов и глубокая очистка щебёночного балласта под шпалами) – уже не первый раз переходит с одного года на последующий. Причём их исправление отнесено на конец лета и осень, что создаёт риски очередного переноса работ уже на 2012 год.

Многие проблемные вопросы так или иначе связаны с нестыковками действий различных служб. Например, ситуация с локомотивами. В дискуссиях на совете подразделения так и не смогли прийти к общему мнению, достаточно ли их для выполнения грузовых перевозок и обеспечения ремонта путей в пиковый период – июнь и июль. Прояснить ситуацию и устранить проблему должен сертификационный центр дирекции инфраструктуры, который сейчас предстоит создать.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ, сов. корр. «Гудка» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Соседи

Учись, студент

Трудности госпредприятий Латвии решат еврофонды

ФИНАНСИРОВАНИЕ ЛАТВИЙСКИХ ВУЗОВ СОХРАНИТСЯ ЗА СЧЁТ СОКРАЩЕНИЯ СРЕДСТВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.

Министерство сообщений Латвии приняло решение сократить государственные дотации в размере 3 млн латов (порядка \$5,9 млн) латвийскому оператору пассажирских перевозок Pasazieru vilciens (PV) на модернизацию железнодорожной инфраструктуры в 2011 году.

По словам руководителя отдела по связям с общественностью PV Эгонса Алерса, это никак не отразится ни на количестве рейсов поездов, ни на зарплатах работников предприятия. «Урезанная часть будет компенсироваться за счёт изменения порядка финансирования инфраструктуры, а именно за счёт увеличения средств из структурных фондов ЕС», – рассказал «Гудку» господин Алерс.

До этого предполагалось, что сокращение дотаций коснётся всех междугородных и региональных пассажирских перевозок – как автобусных, так и железнодорожных. Тем не менее министр сообщений Латвии Улдис Аугулис решил сэкономить на железнодорожной



ФОТО: ТАСС/ИГОРЬ БЕЛЫЙ

Пассажирские перевозки Латвии дотируют налогоплательщики всей Европы

инфраструктуре, аргументируя это тем, что использование средств из еврофондов снизит затраты на её содержание. Уменьшение государственных расходов вызвано дефицитом бюджета, принятого на 2011 год. «Госбюджет не был одобрен международными кредиторами – Европейским банком реконструкции и развития и Мировым банком, – пояснил пресс-секретарь PV Эгонс Алерс. – Для обеспечения бюджетной консолидации правительство Латвии планировало как вариант урезать финанси-

рование бюджетных мест в латвийских вузах, но в результате решило взять недостающие 3 млн латов из общественного транспорта».

По мнению вице-президента Евроазиатского транспортного союза Юрия Щербанина, пассажирские железнодорожные перевозки – та сфера в Латвии, «которая может потерпеть» сокращение дотаций. «Пассажирский трафик в стране не очень интенсивный: много людей пользуется личными автомобилями, междугородная миграция на работу невысока. Поэтому на латышах такая мера чувствительно не скажется», – считает эксперт.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Инициатива

Проблема со здоровьем

>Начало | 1

Всё так, однако, по мнению профсоюза, появление «РЖД-Здоровье» не снимает двух главных проблем.

Во-первых, в санаторную «дочку» вошли только 18 здравниц, готовых к работе в условиях рынка, то есть популярных, с хорошими технологиями и ремонтом. Остальные санатории, профилактории, а тем более базы отдыха остаются в ведении различных дорог, единой базы по путёвкам в них нет, как нет и единой ценовой политики и стратегии развития. «Буквально на днях нам звонили с Московской дороги с просьбой помочь найти свободные путёвки для работников, так как в преддверии оздоровительного сезона начинается их распределение, а предприятия в силу своей занятости сбором таких сведений заниматься не могут», – рассказал руководитель информационного центра Роспрофжела Владимир Марюха. В связи с этим профсоюз предлагает через свои первички заниматься сбором информации о наличии путёвок в дорожных санаториях, домах отдыха и турбазах с формированием затем единого реестра.

Во-вторых, работники всё-таки ощущают, что им урезали возможность для отдыха и оздоровления при переходе из ОАО «РЖД» в ДЗО. «К сожалению, мы сегодня работаем без прибыли, поэтому не можем приобретать путёвки для своих работников ни в «РЖД-Здоровье», ни в других компаниях, – говорит Татьяна Бироева, помощник генерального директора Владикавказского вагоноремонтного завода по социальным вопросам. – Если, как в прежние годы, работодатель оплачивал бы 70% стоимости путёвки, а остальные 30%

– наши работники, то, уверена, желающих поехать отдохнуть было бы немало».

В ряде организаций прямо говорят о ценовой дискриминации в отношении дочерних обществ. Так, по словам заместителя директора Самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» Елены Волковой, работать с «РЖД-Здоровье» институту невыгодно, так как им приходится платить за путёвки полную стоимость. В настоящее время в головном офисе «Росжелдорпроекта» разрабатывается положение о централизованном приобретении путёвок для сотрудников филиалов, возможно, тогда и будет решён вопрос со скидкой от «РЖД-Здоровье». Но пока институт закупает путёвки самостоятельно у сторонних

ков в основном по линии ЖАСО. «Каждый работник застрахован в ЖАСО за счёт предприятия, поэтому реабилитационно-оздоровительное лечение он получает бесплатно, – пояснила она. – В 2009–2010 годах сотрудники треста отдыхали в региональных санаториях «Волжский утёс», «Ундыры» и «Сергиевские минеральные воды».

Профсоюз предлагает задать единые правила ценообразования на оздоровительные услуги для всего холдинга, а также подумать над снижением стоимости путёвок. «Для работников различных ДЗО путёвки в дома отдыха реализуются по разным ценам. И эта цена даже с учётом скидки для многих неподъёмна», – отметил Николай Никифоров.

Работники всё-таки ощущают, что им урезали возможности для отдыха и оздоровления при переходе из ОАО «РЖД» в ДЗО

организаций, в том числе отраслевых учреждений, не рассчитывая на ценовые послабления. В этом году планируется закупить путёвки стоимостью до 40 тыс. руб., работникам они будут предоставляться бесплатно.

А филиал ОАО «РЖД-строй» – строительно-монтажный трест № 9 – нашёл свою схему работы, примечательно, что также в обход санаторной «дочки» ОАО «РЖД». По словам начальника сектора кадров СМТ № 9 Зинаиды Пахомовой, предприятие не покупало в «РЖД-Здоровье» путёвки для своих работников в связи со сложным финансовым положением и проводило оздоровление работни-

Впрочем, если первое предложение явно нуждается в проработке, то второе в нынешних экономических условиях точно нерешаемо. «Мы могли бы снизить расценки, но, к сожалению, с 1 января 2011 года тарифы на электроэнергию повысились на 28%, на газ – на 12%, – заметил директор лечебно-оздоровительного комплекса «Волжские дали» Александр Семёнов. – Мы же организации коммерческая, и бюджет нашей путёвки на 60% состоит из стоимости света, газа и воды. Если профсоюз готов доплачивать здравницам, чтобы компенсировать потери, мы снизим свои цены хоть завтра».

ИГНАТ ВЬЮГИН

ПЕРЕВОЗКИ

Путешествие в древность

Москвичи отправятся в Великий Новгород на экскурсию



Туристический поезд доставит жителей столицы в средневековую историю, в летописные времена новгородского вече.

Десятивогонный поезд отправится в Великий Новгород в 1.00 часов 7 мая. В древнем городе путешественники проведут целый день.

Днём туристы побывают на пешеходной экскурсии по историческому центру, посетят Новгородский кремль и Софийский собор.

А вечером для гостей новгородцы на три с половиной часа воссоздадут историю своего древнего города. На вечевой площадке Кремля Новгородский академический театр драмы им. Ф.М.Достоевского, члены историко-этнографического клуба «Рать» и театра огня «Фалькор» разыграют эпизоды из жизни древних русичей. Здесь же будут стоять ремесленные ряды с мастерскими, изготавливающими изделия под старину. На Стрелецком и Ратном дворах молодые люди сразятся друг с другом оружием своих предков. А отведать русской еды по старинным рецептам путешественники смогут в трапезной (цена ужина включена в стоимость тура).

Утром следующего дня путешественники на том же поезде вернутся в Москву.

Это первый турпоезд из Москвы в Великий Новгород за пятнадцать лет. Компании ОАО «РЖД», ООО «РЖД Тур», ОАО «Федеральная пассажирская компания» организуют его по просьбе администрации Великого Новгорода.

«Организовать такой поезд непросто, ведь нужно найти 350 туристов. Мы его сформируем под конкретное мероприятие – театрализованное шоу «Новгородское вече». Вообще, идея поезда – возродить традиции железнодорожного туризма в России, привлечь внимание россиян к турам по своей стране, а не только к зарубежным», – рассказала «Гудку» заместитель гендиректора по туризму ООО «РЖД Тур» Ирина Табурянская.

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

КРИМИНАЛ

«Дед Мазай» и его «зайцы»

На фальшивых билетах мошенники зарабатывали миллионы

Сотрудниками оперативно-разыскного управления ГУТ МВД России обезврежена организованная преступная группа, члены которой налаживали изготовление и распространением поддельных проездных документов в электропоездах пригородного сообщения Московской области.

Как рассказала руководитель пресс-службы Главного управления в транспорте МВД России Елена Коломейцева, оперативная разработка началась ещё в мае прошлого года. В ходе проведения оперативно-разыскных мероприятий сотрудникам транспортной милиции удалось выявить всю преступную цепочку: от рядовых распространителей, посредников до непосредственного организатора. Им оказался беженец из Киргизии, недавно получивший российское гражданство.

Между участниками группы были распределены преступные роли: одни принимали заказы на изготовление поддельных транспортных карт и осуществляли сбыт, другие обеспечивали техническое обслуживание оборудования и подготовку программного обеспечения к нему.

В сферу интересов в основном попадали пассажиры, которым требовалась транспортная карта для проезда от станций, отдалённых от Москвы. Официальная стоимость таких карт могла составлять 5–7 тыс. руб. на месяц. Злоумышленники предлагали их всего за 1–1,5 тыс. руб. Таким образом, ОАО «РЖД» наносились существенные убытки.

Организатор ОПГ налаживал производство с размахом – в месяц его прибыль составляла более миллиона рублей. Жизненные



Большинство абонентных билетов покупают пассажиры Московской дороги

запросы у бывшего беженца, который потерял всё нажитое в Киргизии, были высокие. Ездил он на джипе «тойота», строил дом в деревне, а для работы снимал три конспиративные квартиры.

При обыске на этих квартирах сотрудниками ОРУ ГУТ МВД России обнаружены свыше 3 тыс. транспортных карт, абонентные билеты и бумага для их изготовления, изъяты специальные терминалы и контрольно-кассовые машины для про-

изводства проездных документов. Также изъяты технические приспособления для дешифровки и раскодирования магнитных проездных документов.

Задержание преступников происходило одновременно в шести городах Московской и Калужской областей. В ходе проведённых допросов задержанные дали признательные показания.

Сам «дед Мазай», помогавший «зайцам» нелегально ездить на электричках, арестован, ему грозит штраф и лишение свободы на пять лет.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

Справка «Гудка»

В прошлом году на сети было официально оформлено 5170,5 тыс. абонентных билетов на общую сумму 4096,7 млн руб., или 17,8% от общей выручки в пригородном сообщении. В настоящее время на сети действует более 40 видов абонентных билетов, наибольшее их число оформляется на МЖД.

Решение

Защита от тяжеловесов

Поезда большой массы перестанут отключать фидерные автоматы



ФОТО ТАСС/ГОРВАКО

На Южно-Уральской магистрали началось внедрение системы интеллектуальной защиты и автоматизации устройств тягового электроснабжения для пропуска тяжеловесов.

Полигоном опробования системы станет участок между тяговыми подстанциями Козырево и Чернявская. Как отмечает начальник технического сектора службы электрификации и электроснабжения ЮУЖД Михаил Краснов, на этих подстанциях, а также двух пунктах параллельного соединения и посту секционирования установят контроллеры промышленной автоматизации. Их увяжут каналами связи в единую сеть приёма и передачи данных. С каждого блока обработки первичной информации данные будут передаваться на центральный контроллер управления и защиты, который выдаст разрешение либо запрет на отключение коммутационной аппаратуры. Таким образом, предполагается создать распределённую систему информирования и защиты, которая сможет учитывать реальную обстановку на всех объектах, максимально быстро и надёжно определять и отключать повреждённые участки электроснабжения.

«Это особенно важно при возрастающих объёмах тяжеловесного движения. Повышение веса поездов приводит к увеличению отказов оборудования тяговых подстанций и контактной сети», – говорит один из авторов проекта, электромеханик

Существующие защиты тягового электроснабжения проектировались, когда вес поезда не превышал 1,5–3 тыс. тонн

ремонтно-ревизионного участка Петропавловской дистанции электроснабжения ЮУЖД Вадим Жигулин. Существующие защиты тягового электроснабжения постоянного тока не всегда способны выполнять свою задачу, они проектировались, когда вес поезда не превышал 1,5–3 тыс. тонн. А сегодня приоритетами стали составы в 9 тыс. тонн и выше. Например, на участке Козырево – Чернявская обращаются поезда уже до 12 тыс. тонн.

Система снизит расходы на обнаружение и устранение неисправности устройств электроснабжения

Энергетики регулярно сталкиваются с тем, что при проходе поезда большого веса через изолированные промежутки защита фидерных автоматов неверно трактует скачок тока и срабатывает. А отключение автомата сопровождается появлением мощной дуги, которая может пережечь контактный провод. И это происходит тем чаще, чем интенсивнее идут тяжеловесы. Внедряемая защита решит эту проблему. Новая интеллектуальная система позволит повысить пропускную способность участка

и нагрузочную способность тяговой сети. «Система сама определит место короткого замыкания, обеспечит снижение расходов на обнаружение и устранение неисправности устройств электроснабжения, снизит отрицательные последствия аварий и убытки от них. А поскольку убытки от отказов прямо пропорциональны объёмам перевозок, то система напрямую повысит их рентабельность», – уверен Вадим Жигулин.

Кроме того, имея оперативную информацию по тяговой нагрузке на контактную сеть, персонал сможет принять правильные решения и своевременно подготовить схемы питания и секционирования сети

для оптимального и надёжного пропуска поездов. Появится возможность оперативно контролировать ток плавки гололёда, тем самым препятствовать «отжигу» проводов.

После опробования в нынешнем году системы защиты на участке Козырево – Чернявская внедрение её планируется по всему главному ходу ЮУЖД.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА, СОВ. КОРР. «Гудка» Челябинск

Инвестиции

Отлито в Ташкенте

Узбекистан создаёт собственное производство комплектующих

УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ТАШКЕНТСКИЙ ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» (ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ СТРУКТУРНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ГАЖК «УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ» «УЗБЕЛДОРРЕММАШ») НАЛАЖИВАЕТ НА СОБСТВЕННЫХ МОЩНОСТЯХ ПРОИЗВОДСТВО ВАГОННОГО ЛИТЬЯ.

Директор предприятия Яр-гаш Ахмедов заявил «Гудку», что завод намерен инвестировать на эти цели \$120 млн. Источниками станут Фонд реконструкции и развития Республики Узбекистан и собственные средства «Узбекистон темир йуллари».

«Мы намерены освоить всю номенклатуру вагонного литья», – подчеркнул он. – Сейчас мы получаем оборудование немецких компаний и уже весной намерены выпустить первые образцы нашей новой продукции. Общий объём стального и чугунного литья по проекту у нас запланирован на уровне 25 тыс. тонн. На проектную мощность наш завод выйдет к началу 2013 года».

Исполняющий обязанности главного инженера ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» Хуснутдин Хасилов сообщил,

что магистраль наиболее заинтересована в скорейшем налаживании производства вагонных боковин и надрессорных балок для полувагонов.

«Это наиболее дефицитная номенклатура комплекующих», – отметил он. – На магистрали необратимо идёт процесс износа парка. Менеджмент вынужден решать, что более экономически целесообразно – организация масштабных капитальных ремонтов и капитальных ремонтов с продлением срока эксплуатации либо закупка новых вагонов. Приобретение нового подвижного состава связано не только со значительными финансовыми расходами, но и с лизинговыми обременениями. Гораздо выгоднее приводить вагоны в приемлемое для эксплуатации состояние собственными силами. На начальном этапе проекта завод будет производить литейную номенклатуру, традиционно используемую на пространстве колеи 1520 мм. В частности, это будут литые детали вагонной тележки модели 18-100. Но в дальнейшем завод намерен освоить производство перспективных образцов литых комплектующих, таких, как вагонные тележки

повышенной грузоподъёмности с увеличением загрузки на ось до 25,5 тонны».

Генеральный директор ФГУП НВЦ «Вагоны» Юрий Бороненко заявил «Гудку», что узбекстанский проект по созданию новых мощностей выпуска вагонного литья будет иметь локальный спрос.

«На общий рынок пространства колеи 1520 мм будет выйти затруднительно – уже на подходе ввод в работу крупных литейных мощностей в Тихвине и Саранске», – отметил он. – При этом, чтобы сохранить конкурентоспособность хотя бы на своём, локальном рынке, им следует инвестировать средства в освоение наиболее передовых литейных разработок. В частности, выпуск деталей тележки модели 18-100 малоперспективен. Это разработка ещё 50-х годов прошлого века, которая в том числе уже проявила ряд своих негативных качеств. Она малоприспособна для неразрушающего контроля, исчерпан ресурс её модернизации. Освоение новых типов литья принесёт ташкентскому предприятию не только прибыль, но и сохранение своих позиций на рынке».

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

Интервью

Уйти за перевал

Дорога сумеет отказаться от толкачей

>Начало | 1

– Насколько дороге уже удалось преодолеть кризисные явления?

– Несмотря на последствия экономического кризиса, рост грузооборота в прошлом году составил 4,6%. Мы продолжали курс на дополнительное привлечение транзитных контейнерных грузов на трансконтинентальном направлении Восток – Запад. И количество контейнерных поездов по сравнению с 2009 годом возросло втрое. Общими усилиями с Восточно-Сибирским филиалом ОАО «ТрансКонтейнер», а также такими крупными грузоотправителями, как Братский и Иркутский алюминиевые заводы, Братский и Усть-Илимский филиалы группы «Илим», мы стали формировать и отправлять контейнерные поезда с высокодоходными грузами в порты Дальнего Востока и Балтии. И такая услуга оказалась востребованной, ведь сроки доставки ускорены на 4–5 суток.

– Но в последние два года Транссиб сталкивается с ростом грузопотока в дальневосточные порты, страны АТР. Возникла проблема «брошенных» поездов, нарушался график. Железнодорожники, конечно, реагировали на эти неприятные ситуации – но как более кардинально решить эту проблему?

– Одно из самых серьёзных барьерных мест на Транссибе – горно-перевальный участок Иркутск – Слюдянка. Пожалуй, это самый тяжёлый и грузонапряжённый участок. Там повышенные уклоны от 18 до 19-тысячных, словом, затяжные подъёмы и спуски, кривые малого радиуса. Если состав набирает вес свыше 3,5 тыс. тонн, то ему нужен второй мощный электровоз, который попеременно работает в роли толкача и тормоза. А таких толкачей требуется более трёх десятков.

Всё это в конечном счёте снижает пропускную способность магистрали, поезда задерживаются в обоих направлениях. Вот почему в прошлом году дорога поручила проектировщикам проработать варианты обхода, как у нас говорят, «горы».

Было проведено предварительное трассирование и дана экономическая оценка нескольких вариантов обхода. Выбран наиболее оптимальный – по долине реки Большая Олха. Речь идёт о 90-километровом участке между станциями Большая Луг и Слюдянка. Реализация этого проекта позволит нам отказаться от толкачей и вообще снизить эксплуатационные расходы, унифицировать вес поезда на всём протяжении Транссиба, повысить скорость пассажирских поездов до 120, грузовых – до 90, контейнерных – до 120 км/ч.

– А если часть потока пустить по БАМу?

– Как вариантная мера дополнительные поезда по согласованию с ОАО «РЖД» по нашему северному ходу могут быть пропущены. Но и здесь пока свои ограничения. Для значительного увеличения пропускной способности северного хода необходимо реализовать мероприятия, запланированные стратегической программой развития БАМа. Она предусматривает в границах ВСЖД восстановление 17 разъездов, реконструкция двух станций.

Кое-что в этом направлении уже делается. Так, в 2007–2009 годах открыто 9 новых разъездов, в этом году запланировано восстановление разъездов Предленский и Суринай, будет завершено строительство второго пути на участке Икабьякан – Мурурин, что увеличит пропускную способность.

Однако кардинальное решение проблемы пропускной способности невозможно без усиления системы внешнего электроснабжения и последующей элек-



ФОТО: МАШИНИСТ К.А. МАШИНИСТОВ

В прошлом году рост грузооборота ВСЖД составил 4,6%

трификации БАМа на всём протяжении. Но в любом случае БАМ будет развиваться, это ещё раз подчеркнул, будучи 1 марта с визитом в Бурятию, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

– На обеспечение требуемой пропускной и провозной способности влияют и развитие станций. Будет ли обновляться инфраструктура?

– В прошлом году, как и в предыдущем, мы реализовывали проекты реконструкции станций, удлиняли

– В этом году упали объёмы перевозок сырой нефти по ВСЖД. Чем думаете восполнять эти потери?

– Да, на протяжении последних лет транспортировка нефти в Китай шла по железной дороге со станций Ангарского узла. Объёмы немаленькие – по 9 млн тонн в год. С пуском первой очереди трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан эти объёмы практически полностью переключены на него. Не стану скрывать, для нас это серьёзные потери, тем более что нефть – высокодоходный груз. Но в любом случае мы сейчас работаем над тем, чтобы залатать эти

Если говорить о масштабных и резонансных проектах, то ВСЖД, конечно, хотелось бы поучаствовать в строительстве линий к угольному разрезу Таван-Толгой и медно-золотоносному Оюн-Толгой в соседней Монголии

приёмо-отправочные пути, устройства электроснабжения и так далее. Будем заниматься этим и нынче. В частности, запланировано техническое перевооружение чётной горки такой важной станции, как Тайшет: установим комплексную систему автоматизации управления сортировочным процессом с вводом 26 стрелок. На станции Делюр будут удлинены пути на 2,3 км, завершится реконструкция Коршуновского тоннеля.

Я могу назвать ещё с десяток важных объектов, но если сказать кратко, то инвестиционная программа ВСЖД на 2011 год составляет более 11 млрд руб., что на 27% больше уровня прошлого года. Только на обновление подвижного состава будет направлено более 300 млн руб. На дороге, естественно, появятся и новые социальные объекты.

бреши в грузовой базе: планируется больше перевезти угля, руды, промышленного сырья, других видов грузов.

– А что в недалёкой перспективе?

– Если говорить о масштабных и резонансных проектах, то ВСЖД, конечно, хотелось бы поучаствовать в строительстве линий к угольному разрезу Таван-Толгой и медно-золотоносному Оюн-Толгой в соседней Монголии. Тем более что наши коллективы уже имеют опыт работы в этой стране: не так давно ВСЖД реконструировала пути на участке Мандал – Давааны, где уложила бесстыковый путь. Недалеко то время, когда, думаю, займёмся и электрификацией южного хода ВСЖД: Улан-Удэ – Наушки.

Беседовал Сергей Кез

ИННОВАЦИИ

Техническая поддержка

Вагоностроителям помогут роботы



ФОТО: СЕРГЕЙ ПАКИН

На предприятиях концерна «Тракторные заводы» приступили к роботизации производственных площадок. Это поможет повысить уровень технологии производства.

Индустриальная группа подписала первый в истории отечественного машиностроения рамочный договор о реализации масштабной роботизации всех производственных площадок холдинга.

Партнёрами в осуществлении намеченных крупнейших в России производителем техники и оборудования планов стали подразделения японской компании – одного из лидеров поставки «умных» роботов компании FANUC.

«У нас есть чёткое понимание, что, ставя перед собой задачу за пять лет увеличить производство в три раза, мы не можем обойтись без роботизации. Мы считаем, что сотрудничество с мировым лидером робототехники позволит нам добиться поставленной цели», – заявил президент концерна Михаил Болотин.

В соответствии с договором «Тракторные заводы» получат доступ к технологиям FANUC. Ключевыми точками в сотрудничестве компаний выступят железнодорожное и машиностроительное направления.

В первую очередь роботизация коснётся производственных площадок ЗАО «Промтрактор-Вагон». Робототехника будет применяться при осуществлении сварки, покраски, гибки и прочих манипуляций, что позволит повысить точность и качество выполняемых работ с деталями, сократить расход используемых материалов и значительно ускорить производственные процессы.

Робототехника всё прочнее входит в нашу жизнь

Впервые не только в России, но и во всём мире с помощью роботов FANUC на одной из площадок «Тракторных заводов» – ЗАО «Промтрактор-Вагон» – будет введён в действие комплекс дробомётных работ. В перспективе российская машиностроительная индустриальная группа будет создавать собственные технологические продукты в области робототехники.

«Роботизация производственного процесса в деле изготовления железнодорожной техники – перспективное направление развития. Применение роботов позволяет добиться максимально точного и качественного выполнения технологических операций. В настоящий момент подобная техника установлена на Тверском вагоностроительном заводе и успешно зарекомендовала себя в работе по сварочному производству», – говорит вице-президент НП «ОГПТ» Сергей Палкин.

«Мы рассматриваем концерн «Тракторные заводы» в качестве стратегического партнёра в России. Вообще наша компания считает российский рынок железнодорожного машиностроения очень перспективным и важным», – прокомментировал начало сотрудничества генеральный директор «ФАНУК Роботикс Россия» Марко Деланин. По его словам, новые технологии позволят вагоностроителям в максимально быстрый срок вносить необходимые изменения в технологии производства. Это поможет оперативно реагировать на требования рынка и увеличить конкурентоспособность предприятия.

Марьяна Балашкина

Проверка

Нарушили слишком много

На вокзалах не заботились о потребителях

На железнодорожных вокзалах Липецкого региона выявлены нарушения законодательства.

Как рассказала старший помощник прокурора Московской межрегиональной транспортной прокуратуры Руфина Невзорова, Липецкое подразделение ведомства при проверке поднадзорных железнодорожных вокзалов региона выявило целый спектр нарушений, от незначительных до очень серьёзных.

Так, на железнодорожном вокзале Липецка руководство не организовало должного контроля за арендаторами. При осуществлении торговли предпринимателями нарушаются права потребителей: выявлены факты отсутствия ценников на реализуемом товаре, а также ненадлежащего их оформления. Отсутствуют вывески с информацией об индивидуальном предпринимателе и режиме работы его торговой точки.

Кроме того, не в полной мере соблюдаются требования пожарной безопасности. К примеру, автоматическая пожарная сигнализация находится в нерабочем состоянии, для цокольного этажа здания вокзала не разработан план эвакуации людей.



ФОТО: WWW.LIPETSKNEWS.RU

К вокзалам Липецкого региона у прокуроров появились претензии

Вокзальные помещения, предназначенные для оказания услуг пассажирам, используются для целей, не связанных с их обслуживанием. Нарушения законодательства выявлены также на других вокзалах Липецкого региона.

По результатам проверки в отношении индивидуальных предпринимателей, осуществляющих торговлю на железнодорожных вокзалах, прокуратурой возбуждено всего 9 дел об административных

правонарушениях, в том числе за нарушение правил продажи отдельных видов товаров, за нарушение права потребителя на получение необходимой и достоверной информации о реализуемом товаре, правил, касающихся изготовителя, продавца, исполнителя и режима их работы, а также за нарушение требований пожарной безопасности. В адрес начальника железнодорожного вокзала Липецка внесено представление.

Александра Васильева

Безопасность

Научный анализ

Учёные исследовали факторы риска появления ошибок у работников станций

Сотрудники Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДвГУПС) определили степень риска допустить ошибку в работе специалистами одной из станций первого класса Свободненского региона Забайкальской железной дороги.

В настоящее время в ОАО «РЖД» кардинально изменился подход к обеспечению безопасности движения. От устранения допущенных персоналом нарушений в отрасли перешли к внедрению системы их предупреждения.

В связи с этим учёные ДвГУПС решили выявить потенциальные области риска для работников станции и оценить возможности предотвращения ошибок или минимизации их возникновения.

В результате исследований они установили, что к факторам риска относится небольшой стаж работы персонала. Так, 12,5% дежурных по станциям трудятся на изученном предприятии менее 3 лет.

Среди составителей поездов таких работников насчитывается 32,5%, маневровых диспетчеров – 20%. Стаж от 5 до 10 лет имеют 31,25% дежурных диспетчеров и 28,6% операторов



ФОТО: АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ров сортировочных технологических центров.

Фактором риска также является отсутствие у работников профильного образования. Например, на исследуемой станции 16% составителей поездов не прошли необходимой длительной профессиональной подготовки.

Угрожает безопасности движения поездов несоблюдение диспетчерами и другими специалистами нормального режима труда и отдыха. Зачастую они дежурят в три смены, не успевая полностью восстановить свои силы, что может привести к ошибкам в работе.

Диспетчеры должны обладать эмоциональной устойчивостью

По мнению учёных, для снижения рисков необходимо также ввести в практику профессиональный психологический отбор дежурных по станциям и других ответственных работников.

Ведь эти специалисты включены в управление и регулирование процесса перевозок и поэтому самым непосредственным образом причастны к обеспечению безопасности движения. Они составляют так называемую группу риска, цена их ошибки очень высока.

Сотрудники вуза разработали карты психологического обследования персонала железнодорожных станций, с помощью которых можно определить для каждого члена коллектива уровень его эмоциональной устойчивости, самооценки, самоконтроля, тревожности, оперативности мышления, помехоустойчивости и других параметров.

Используя данный метод, можно прогнозировать профессиональную успешность дежурных по станциям, проводить профотбор сотрудников с учётом их личных качеств, комплектовать слаженные единые смены работников.

Причём руководители отраслевых предприятий должны регулярно проводить подобный анализ, выявляя наиболее подходящих для той или иной должности специалистов.

Полученные учёными ДвГУПС результаты исследования дали железнодорожникам представление о сложившейся ситуации в конкретном структурном подразделении компании. Такая информация позволяет принять своевременные предупреждающие и корректирующие меры, направленные на повышение уровня безопасности движения поездов.

Андрей Стрельцов

Личность

Женщина, которая поёт

Валентина Логвинова всегда старалась быть первой

«В СЕБЕ ЗАПРУ СВОИ ЗАБОТЫ. Двойник – единственный мой друг», – вертелось в голове. Накануне я читала стихи Валентины Логвиновой, и эти строки никак не отпускали. Кто она, эта женщина?

Встретились мы с ней в Центре производственного обучения ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания», который она возглавляет. Там толпилось много народа. Но мою героиню я узнала сразу. Привлекательная, со вкусом одетая, выделялась она и каким-то проникновенным отношением к людям, которые её окружали. Словно настраивалась на их мысли и чувства. Именно так поэты нащупывают нить, которая потом превратится в стихи.

Всё, за что она бралась, у неё получалось с детства: играть в школьных спектаклях, решать у доски сложные математические задачи, петь, танцевать, заниматься спортом. Хотела даже стать артисткой.

– А почему мечта эта не сбылась? – решаюсь спросить я. А она в ответ рассмеялась:

– Чтобы заниматься творчеством, не обязательно быть на сцене.

Валентина с детства знала, что станет железнодорожником, как родители. Отец, дорожный мастер, часто брал её с собой в обход, и они разговаривали о жизни. Он говорил: «Ставь большие цели, ничего не бойся, будь первой, сильной». И она старалась. Стала кандидатом в мастера спорта по стрельбе. Школу окончила с золотой медалью. И поступила в Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта.



ФОТО СЕРГЕЯ ЗИНЧЕВА

ВАЛЕНТИНА ЛОГВИНОВА СТАРАЕТСЯ ВСЮДУ СОЗДАВАТЬ КРАСОТУ

– Это было замечательное время, – вспоминает она.

Валентина серьёзно занималась тогда пением. Даже стала лауреатом международных студенческих конкурсов в Дрездене, Киеве и Одессе. Наверное, могла в тот момент изменить жизненную стезю. Но не захотела. Вместо этого начала посещать специализированные курсы. Сейчас у неё куча «корочек», которые позволяют работать визажистом, парикмахером, портнихой, машинисткой, психологом...

– Зачем вам столько специальностей? – недоумеваю я.

– Мне интересно осваивать что-то новое, – отвечает она.

– А как же пение?

И она запела легко, свободно, грудным, хорошо поставленным голосом: «Дочери, дочери, взрослые дочери...»

В кабинете на её столе стоит в рамочке фото двух очаровательных девушек.

– Это моё главное достижение, – с гордостью говорит она. – Мои дочери. Одна окончила МИИТ, другая – железнодорожный колледж.

Старшую дочь она родила, ещё учась в институте. Денег не хватало. Вот и приходилось подрабатывать и в гардеробе, и в студенческой парикмахерской. Это не помешало окончить институт с красным дипломом. По распре-

делению поехала на станцию Курск, где уже работал её муж. Там родилась младшая дочь.

– Малышке исполнилось два месяца, а я уже брала и за-

шла фактически все ступеньки «движенца»: была дежурным по отправлению, маневровым диспетчером, дежурной по станции...

Так уж получилось, что воспитание детей и быт семьи легли на её плечи. Но Валентина всё успевала: читать лекции по деловому этикету, преподавать в дортехшколе. Даже умудрилась поступить в юридический институт.

– В тот период на железнодорожном транспорте началась реорганизация, – говорит она. – А мне совсем не хотелось остаться у разбитого корыта в случае сокращения и оставить семью без средств к существованию. Вот и решила получить второй диплом.

Опасения оказались не напрасны: на предприятиях действительно начались сокращения. А она к тому времени уже работала в суде. Но тоска по железной дороге не отпускала. И когда Логвинова узнала, что в Москве создается Пригородная пассажирская компания, то рискнула начать жизнь с нового листа. Вначале работала начальником участка Дирекции по обслуживанию пассажиров в

Отец, дорожный мастер, часто брал её с собой в обход, и они разговаривали о жизни. Он говорил: «Ставь перед собой большие цели, ничего не бойся, будь первой, сильной»

казы на шитьё, и делала прически, и в школе преподавала машинопись, – улыбается она. – И вполне прилично зарабатывала. На службе тоже успешно продвигалась. При-

городном сообщении столичной магистрали. А затем возглавила Центр производственного обучения, который разместился на Павелецком вокзале.

Форум

«ТрансРоссия 2011»

16-я Международная выставка по перевозкам, транспорту и логистике пройдёт в Москве с 26 по 29 апреля

Выставка «ТрансРоссия 2011», будучи частью транспортной отрасли, в полной мере ощущает на себе подъём отрасли. Несмотря на то, что площадь мероприятия выросла на 10%, на данный момент выставочная экспозиция укомплектована на 99%.

Ощущается возросший интерес к участию со стороны национальных экспозиций. В этом году впервые с национальными стендами выступят Украина и Республика Казахстан. Участие Казахстана в первую очередь обусловлено созданием Таможенного союза, в то время как Украина намерена продемонстрировать свой транзитный потенциал во всей его полноте. Большой плюс национальных экспозиций как раз в том, что на одном стенде представлены все способы транспортировки грузов в указанных странах. Именно этим и объясняется постоянное участие в выставке групп из Германии, Финляндии, Испании, Белоруссии, Бельгии, Латвии, Литвы, Эстонии. Все эти страны продолжают участвовать в выставке в формате национальных павильонов.

Надемся, что участники в полной мере смогут воспользоваться теми преимуществами, которые закладывает в фундамент выставки увеличение её экспозиции.

Среди участников выставки – лидеры отрасли: Deutsche Bahn, Port of Rotterdam, Port of Hamburg, PKP Cargo, ZSSK Cargo (Slovakian Railways), CD Cargo (Czech Railways), Liebherr, Kuehne+Nagel, Nurminen Logistics, Transfennica, Mediterranean Shipping Company, Первая грузовая компания, «Уралвагонзавод», ГК «Феско», «Газпромтранс», «Газпромнефть», ГК «Н-Транс», Национальная контейнерная компания, «Трансконтейнер», ДВТГ, «Дело», «Евросиб», «Совфрахт», «Логистический оператор», Камчатское морское пароходство, Новороссийский морской торговый порт, порт Усть-Луга, «Скиф-Карго», «ЛСМ Групп», «Аривист», «Бадис», «Русагротранс» и многие другие.

С полным списком участников выставки можно ознакомиться на сайте www.transrussia.ru.

В этом году к участникам конференции присоединится Вторая грузовая компания.



ФОТО АЛЕКСАНДРА РЕЗОВА

Национальный стенд Эстонии на выставке «ТрансРоссия 2010»

Как всегда, в рамках выставки пройдёт традиционная конференция «ТрансРоссия». Программа активно формируется, подтверждают своё участие ключевые спикеры и эксперты отрасли. В апреле прошлого года было принято решение о параллельном проведении в смежном павильоне ЦВК «Экспоцентр» ещё одного крупного проекта компании ПТЕ – выставки «Охрана, безопасность и противопожарная защита» – «MIPS 2011», что вызвало небывалый интерес со стороны представителей двух индустрий, ведь безопасность на транспорте сейчас – наиболее актуальная проблема, требующая теснейшего взаимодействия всех заинтересованных сторон. И компания ПТЕ, будучи профессиональным организатором B2B-мероприятий, предоставляет все возможности для такого взаимодействия.

Министр транспорта РФ Игорь Левитин отметил: «Считаю своевременным и необходимым диалог представителей государственной власти, бизнес-сообщества и общественных организаций для выработки действенных механизмов создания системы безопасности на транспорте». Приятно отметить, что в рамках деловой программы «ТрансРоссии» впервые состоится специализированное заседание «безопасность на транспорте»/«MIPS Forum», посвящённое вопросам обеспечения безопасности пассажирских и грузовых перевозок, а также объектов транспортной инфраструктуры».

Отдельным, весьма значимым мероприятием в рамках выставки «ТрансРос-

сия» станет российско-финский транспортный саммит на уровне министров двух стран.

Другим значимым нововведением станет тематическое деление экспозиции. Оно призвано облегчить навигацию для посетителей, помочь быстрее находить стенды нужных компаний и экономить время для большего количества деловых встреч.

Это убедительное доказательство того, что выставка и конференция стали заметным событием в российской и международной жизни и заняли позицию важнейшего транспортного форума, не только представляющего самые современные технологии в сфере развития транспорта, его структуры и логистики, но и позволяющего на очень высоком уровне обсуждать проблемы отрасли.

Наиболее важные из них – это развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации с Запада на Восток и с Севера на Юг, модернизация транспортной структуры России, повышение качества таможенных услуг, внедрение в деятельность таможенных органов и терминалов современных информационных технологий.

Специальные отрасли могут посетить выставку бесплатно. Для этого достаточно зарегистрироваться на официальном сайте www.transrussia.ru и получить электронный билет, который действителен во все дни проведения выставки.

Галина Романцова

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Согласен на отдых

Проводник сам выбирает, работать ли ему много летом

– Работаю проводником Дальневосточного филиала ФПК. Должны ли мы подписывать договор о том, чтобы больше работать во время летних перевозок? А то получается: объём работы увеличивается, а время отдыха сокращается. Могу ли я в этом случае отказать и работать по графику?

Владимир Марченко (фамилия изменена)

– В соответствии с п. 3.2.10 действующего Коллективного договора ОАО «ФПК», а также на основании приказа МПС России от 5 марта 2004 года № 7 в период массовых пассажирских перевозок может устанавливаться особый режим времени отдыха работников бригад пассажирских поездов. При этом междуменный отдых по месту постоянной работы

предоставляется в размере не менее половины времени отдыха, определённого нормативом. Такой режим применяется с письменного согласия работников и с учётом мнения профсоюзной организации.

Неиспользованное время междуменного отдыха, накопленное в период особого режима времени отдыха, компенсируется по окончании периода массовых пассажирских перевозок, но не позднее 1 мая следующего календарного года, предоставлением дней отдыха. Если отдых не был предоставлен работникам, то соответствующее количество отработанных в период особого режима часов должно быть оплачено как сверхурочная работа.

В подразделениях Дальневосточного филиала ФПК перед началом летних пассажирских перевозок 2010

года проводились собрания с коллективами поездных бригад и были получены согласия работников на их работу в особом режиме с предоставлением междуменного отдыха и компенсацией неиспользованного отдыха по окончании массовых пассажирских перевозок.

На основании распоряжения генерального директора ОАО «ФПК» от 12 мая 2010 года № 185р и по согласованию с профсоюзом на период перевозок с июня по сентябрь вводился особый режим времени отдыха поездных бригад. В случае несогласия работников на сокращение междуменного отдыха особый режим времени отдыха для них не применялся. Тот же порядок будет действовать и впредь.

Марионелла Шахова, заместитель начальника Дальневосточного филиала ФПК

16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ
26–29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

ТРАНСРОССИЯ

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.
506 экспонентов. 12.400 посетителей. 18.185 м² экспозиции.

ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru

Организатор: При поддержке:

Генеральный информационный партнер:

Стратегический медиапартнер:

Генеральный спонсор:

РЕКЛАМА

Инициатива

Автохлам лишат регистрации

Бесхозные машины будут снимать с учёта



В ГИБДД заявили о том, что создают механизм прекращения регистрации брошенных автомобилей.

По словам замначальника управления департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД Александра Борисова, многие автовладельцы бросают старые машины во дворах и не утруждают себя поездкой в ГИБДД, чтобы снять их с учёта. «Или, наоборот, работающие автомобили снимают с учёта для утилизации как автохлам, а потом доверенные лица ищут собственников», – сообщил Александр Борисов. Он отметил, что ответственные владельцы могут и сами подать заявление о том, что «автомобиль утрачен, но не находится в угоне и не утилизирован» и его нужно снять с учёта.

Лидер Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин согласен, что у сотрудников ГИБДД должна быть чёткая инструкция, по которой они будут определять, используется машина или нет. Нужны доказательства того, что автомобиль бесхозный: например, он уже полгода стоит без стёкол и со спущенными шинами. Все факты, подтверждающие то, что машина не используется, а также свидетельства соседей должны быть запротоколированы, подчеркнул Виктор Похмелкин. «Сама идея гаишников возражений не вызывает, это в интересах самих водителей, которым приходится платить транспортный налог за свой автохлам, – отметил он. – Но в любом случае при снятии машины с учёта владельца должны хотя бы формально

Власти не оставляют попыток убрать с улиц брошенные автомобили

информировать об этом, отправив письмо по тому адресу, который он указывал при регистрации авто».

Однако эксперт напоминает: даже если машина снята с учёта, власти не имеют право изымать её у законного хозяина. Во многих городах регулярно проходят акции по эвакуации автохлама с улиц. Это постоянная практика московских властей, которые время от времени требуют в недельный срок убрать бесхозные машины из столичных дворов. Брошенные авто отгоняют на спецстоянки, а машины без номерных знаков отправляют напрямую в утиль. «Это незаконно», – убеждён Виктор Похмелкин.

Новые правила регистрации автомобилей могут вступить в силу уже в этом месяце. В них есть и другие нововведения: водителям наконец разрешат регистрировать свои машины в любом регионе. Кроме того, как уже писал «Гудок», при переезде автовладельцам не нужно будет снимать машину с учёта. Достаточно прийти в подразделение ГИБДД по новому адресу и зарегистрировать автомобиль. С предыдущего места учёта он будет снят автоматически по уведомлению, которое направляет инспектор ГИБДД. Новые правила также дадут водителям возможность продавать машину вместе с госномером, если покупатель проживает в том же регионе.

МАРИГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Регулирование

Взяли лишнее

ФАС советует гражданам добиваться
возвращения переплаты за роуминг



Сотовые компании готовы рассматривать претензии абонентов, но не обещают делиться деньгами.

Клиенты операторов «большой тройки» (МТС, «Билайн» и «МегаФон») смогут в течение полугода вернуть незаконно взятые с них деньги за роуминг. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) опубликовала рекомендации абонентам, желающим защитить свои права. Антимонопольное ведомство советует направлять в адрес сотовых операторов претензии. К ним в обязательном порядке нужно приложить копию договора. Претензию можно предъявить лишь в течение шести месяцев со дня оказания услуги. Сотовая компания обязана рассмотреть претензию в течение 60 дней с момента её регистрации. В противном случае абонент имеет право подать иск в суд.

За разговорами и время, и деньги уходят незаметно

ФАС уличила операторов «большой тройки» в том, что они не только в 2–2,5 раза завышали цены на роуминг, но и намеренно не информировали выезжающих за границу абонентов об изменении системы тарификации. Ведомство признало практику операторов «большой тройки» незаконной ещё осенью 2010 года. Решение по этому делу опубликовано на официальном сайте службы. «Им тоже можно воспользоваться при предъявлении претензии сотовой компании или иска в суд», – сказал начальник управления контроля транспорта и связи ведомства Дмитрий Рутенберг.

Между тем сотовые операторы считают претензии необоснованными. Как заявили «Гудку» в пресс-службе МТС, оператор вправе ограничить или приостановить

оказание услуг абоненту с авансовой системой расчётов, но не обязан этого делать.

В пресс-службе МТС добавили, что с июля 2010 года компания рассылает своим абонентам, находящимся в другой стране, SMS с предупреждением о том, что стоимость услуг в роуминге высокая.

По словам председателя общества защиты прав потребителей «Общественный контроль» Михаила Аншакова, операторы «большой тройки» вряд ли начнут в досудебном порядке возвращать деньги обманутым клиентам. «Виной всему несовершенство законодательства, – убеждён Михаил Аншаков. – Сотовая компания, например, имеет право в одностороннем порядке изменить условия договора, оповестив об этом абонентов только на своём сайте. Часто ли мы заглядываем на интернет-портал оператора?»

МАРИГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

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:

Генеральная газета Выставки:

Генеральный информационный партнер:

РЕСТЕКЪ РУКС

Гудок

Бизнес-диалог

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

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»

Участие бесплатное
по предварительной заявке
Количество мест ограничено

ЭКОСФЕРА

Водный порядок

РАЗРАБОТАНА ПРОГРАММА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДОХРАНИЛИЩ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАВОДКОВ.

Министерство природных ресурсов и экологии утвердило комплекс основных мероприятий по снижению рисков возникновения чрезвычайных ситуаций на водных объектах.

Цель документа – координация действий органов исполнительной власти в рамках подготовки проекта федеральной целевой программы «Развитие водохозяйственного комплекса Российской Федерации в 2012–2020 годах».

По словам главы Минприроды Юрия Трутнева, в нынешнем году будут приняты меры по предупреждению негативных последствий наводнений в период паводка на территории целого ряда регионов. В том числе в бассейне реки Лены и водохранилищ Волжско-Камского каскада, а также на ряде водных объектов Краснодарского края.

Ещё одно важное направление работы – развитие гидрометеорологического и экологического мониторинга.

Особое внимание специалисты отрасли уделят контролю состояния водохранилища Саяно-Шушенской ГЭС и ряда объектов олимпийского строительства в Сочи. В Краснодарском крае на реках Черномор-



ФОТО: ВЛАДИМИР ВЕТРОВИЧ

Экологический мониторинг позволит заблаговременно предсказывать разливы рек

ского побережья установят новые гидрологические посты.

Учёные также разработают региональные программы использования и охраны водных объектов, определят оптимальные режимы работы водохранилищ и водохозяйственных систем. Будут реализованы проекты укрепления и очистки русел многих рек и каналов.

Специалисты Минприроды планируют в ближайшее время подготовить ряд поправок в действующее законодательство. Они коснутся регламентации хозяйственного использования территорий водохранных зон и прибрежных защитных полос водных объектов.

По мнению экспертов, должна быть значительно усилена ответственность за нарушение установленных законом требований в этой сфере.

Кроме того, сейчас готовится проект правительственного акта об утверждении порядка установления границ территорий, подверженных регулярному затоплению и подтоплению.

Также будут разработаны новые правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета регионам на проведение капитального ремонта гидротехнических сооружений и ликвидацию бесхозных объектов.

Андрей Стрельцов

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

1,5 млн

руб. в виде грантов получит каждый из 59 проектов молодых российских учёных, победивших в конкурсе Национальной ассоциации инноваций и развития информационных и культурного наследия 21 декабря 2004 года.

Свидетельство ТП № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росприроджел. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года.

ДОБРОЕ ДЕЛО

Мама для кошки

«Алиски» СПАСАЮТ БЕЗДОМНЫХ ЖИВОТНЫХ

В двух шагах от вокзала Ярославль-Главный девушка на собственные деньги снимает двухкомнатную квартиру для кошек, которые лишились хозяев.

Моя жена-кошатница заприметила: в нашем железнодорожном районе города появились таинственные подвижницы. Они подбирают, лечат и пытаются пристроить бездомных животных. Придумывают им забавные имена, расклеивают рекламки с фото и трогательными трёхстишиями-хокку. Мы идём разыскивать первый в Ярославле кошачий приют «Алиска».

Третий этаж высотного дома. Квартиры без номеров. Едва уловимый запах у железной двери подсказывает: здесь. Супруга ничего не чувствует, но меня-то не проведёшь: дома стая крыс недавно сменилась четырьмя кошками, а в корпункте «Гудка» целый год вообще жил ёжик.

«Здесь она, вонь-то, здесь, – ворчит с лестницы соседка. – Тута они, с кошками-то, не-нормальные...»

Открывает девушка с пирсингом на подбородке и усталыми глазами. Это Лили Станкевич, одна из трёх волонтёров «Алиски». У руководительницы группы, говорит, обострилась аллергия, подойти не сможет. Сама Лили уставшая: дежурит четвёртый вечер подряд. Зато кошки активны. Обнюхивают, заглядывают в лицо. Из туалета раздаётся отчаянный вопль. Это сидящий на карантине кот. После прививок беднягу нельзя пускать «в общество» две недели.

Лили ведёт на кухню. Восемь её обитателей живут у девушек три месяца. Знакомимся. На газовой плите сидит чёрная красавица Уша с половиной уха и неотрывно смотрит мне в глаза. К хозяйке ластятся шикарная Тигра, миниатюрная Яна, чёрно-белая Бэтмэнша... За хвост из-под стула вытящен пушистый Енот небывалых размеров – со среднюю собаку.

«Это те самые «бабушкины кошки», – понемногу оживает Лили. – Ну, знаете...» Оказывается, в октябре в своей квартире умерла одиозная хозяйка 11 кошек. Соседи почуяли неладное только через три недели. Всё это время осиротевшие звери пили воду из унитаза. После вывоза тела участковый опечатал квартиру, и животные остались



ФОТО: ТАТЬЯНА КУРАВИНА

У пушистых питомцев Лили Станкевич жизнь до «Алиски» складывалась непросто

ещё на пять дней, пока о них не узнали «Алиски». Взяли к себе восьмерых, остальных пристроили на частные квартиры. Кошки были кости да шерсть, не могли даже ходить. Требовались капельницы, уколы, кормление через пипетку. На первую эвакуированную кошку в ветклинике сразу же ушла тысяча рублей... Спасатели обратились за помощью на московский интернет-форум «Пёс и кот». Тема «бабушкиных кошек» обсуждалась там две недели. И вдруг в Ярославль приехала молоденькая москвичка, собравшая гору кормов и около 10 тыс. руб. Это было самым большим пожертвованием за всю историю «Алиски».

«Всех выходили, – берёт Лили на руки одну из бедолаг. – А эту, самую ласковую, назвали в честь той девушки Яной». В спальне насчитываем ещё шесть особей. И 10 – в гостиной. Всего 25. Историю каждой Лили охотно рассказывает. Кошка, жившая в картонной коробке. Кошка, выброшенная из машины. Спасённые от утопления. Вылеченные от чесотки. Все привиты, приучены к лотку и стерилизованы.

«Рождение котят ведёт к росту популяции бездомных животных, поэтому поступивших котов и кошек несём на стерилизацию», – поясняет Лили, сажает на колени постоянно рычащую малышку в попонке, ещё безмянную, и начинает успокаивать. Кошка после наркоза нервничает и пытается укусить девушку, но та ловко отдёргивает руки. Лютка ковыляет с коленей на диван, но потом возвращается.

«Это ещё что! – говорит Лили. – Была такая Тётя Пыша. Она нас ненавидела, сидела целыми днями под батареей. А Леопольд, тот держал всех в страхе, мог неожиданно вцепиться в ноги. Просто у кота был стресс из-за смерти любимой хозяйки. Постепенно оба животных адаптировались, сейчас спят с новыми хозяевами в обнимку».

Поиск хозяев – главная цель молодёжной группы «Алиска», названной так в честь одной из первых спасённых кошек. Это не совсем приют: активисты стараются не брать бездомных животных, а отдать в хорошие руки. А квартиру используют для их передержки и реабилитации.

Поступок

Мужество артистов

Цирк Никулина остался на гастролях в Токио

Артисты столичного цирка на Цветном бульваре стали свидетелями трагических событий в Японии. Они приехали в Токио ещё в начале февраля и влёт до 12 марта (даже когда стихия уже бушевала) показывали спектакль «Цирк-симфония». Выступления пришлось прервать, когда возникли перебои с электричеством. Однако труппа решила продолжить гастроли в Токио.



ФОТО: АЛЕКСАНДР ТЕРЮ

«Артисты сами звонят в Москву и успокаивают нас, – рассказала «Гудку» пресс-секретарь цирка Никулина Елена Ольшанская. – Они говорят, что в Токио обстановка более спокойная, чем в Сендае и Мияге, а уровень

радиации не превышает допустимых норм. Более того, Президент России Дмитрий Медведев направил нам письмо, в котором сообщил, что, если бы нашим артистам и в самом деле угрожала опасность, он непре-

менно нашёл бы способ отправить их домой».

Среди артистов труппы – Максим Никулин-младший. На последний спектакль в Токио собирается прилететь и его отец, художественный ру-

ководитель цирка на Цветном бульваре Максим Никулин-старший. Они признают, что на выступлениях вряд ли будут аншлаги, вопрос об окупаемости спектаклей ляжет на плечи продюсеров.

Но, как сказала Ольга Ольшанская, артисты намерены работать с полной отдачей, несмотря ни на что. Тем более что до землетрясения программа имела большой успех. Она составлена из высокопрофессиональных цирковых номеров, среди которых есть три номера с животными.

Решение продолжить гастроли в Токио было обоюдным – и артистической труппы, и принимающей стороны.

Евгения Заболотских

Криминал

Героин у насыпи

В БЕСХОЗНЫХ СУМКАХ ОКАЗАЛАСЬ НЕ ВЗРЫВЧАТКА, А НАРКОТИКИ

На железнодорожной станции Формачёво ЮУЖД были обнаружены 29 кг героина и 3 кг гашиша.

Как рассказал начальник Южно-Уральского ЛУВД на транспорте Владимир Курбатов, при обследовании участка железной дороги вдоль шестого пути станции Формачёво рядом с насыпью были обнаружены две бесхозные сумки. На место вызвали кинолога с собакой, специализирующейся на поиске взрывчатых веществ. Но ничего подозрительного собака не обнаружила. Сумки вскрыли. В них находились 12 упаковок героина общим весом 29 кг и почти 3 кг гашиша, спрессованного в плитки. Следователями был установлен поезд, на котором перевозилась партия картофеля из Таджикистана. В трёх ящиках для угля в рефрижераторной секции железнодорожник из Душанбе доставлял запрещённый товар. На станции Карталы ЮУЖД, ссылав уголь, он переложил наркотики в спортивные сумки и на подезде к Формачёво сбросил их на насыпь.

По данному факту возбуждено уголовное дело.

Игнат Вьюгин

КРОССВОРД

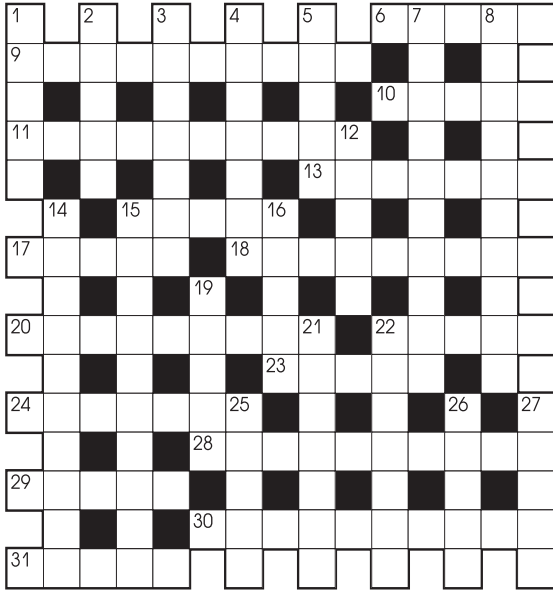
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

6. Форма охраны прав недееспособных. 9. Участник соревнований по спидвею. 10. Самый «неумный» роман Ф.Достоевского. 11. Его тащить из болота не легче, чем бегемота. 13. Глупый обладатель жирного тела, которое он старательно прячет в утёсах (лит.). 15. Древнегреческое название Трои. 17. Жанр, в котором творили и И.Крылов, и Эзоп. 18. Столица с Капитолием и Белым домом. 20. Его уровень в крови поднимается, когда душа в пятки опускается. 22. Главная прелесть с нашего огорода. 23. Дворничий инвентарь снежной бабы. 24. Каравай женского рода. 28. Собственные слова в чужой речи, а также самодельность, которая не поощряема, а наказуема. 29. Столь же популярное среди итальянцев блюдо, как и спагетти. 30. Обман зрения, виновником которого частенько оказывается алкоголь. 31. «Воинское подразделение» в пионерлагере.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Испанский друг. 2. Дядя, живший по адресу: Застава Ильича, д. 8/1. 3. Одна из двух палок, «бегущих» впереди телеги. 4. Певец, который «прошёл по Абрикосовой, свернул на Виноградную». 5. Легковушка, выполняющая обязанности грузовичка. 7. А.Макаренко был корифеем этой науки. 8. Специалист по разведению символов «Плейбоя». 12. Съедобный двустворчатый морской моллюск. 14. Кто пенальти забивает рукой? 15. Объединение в целое каких-либо частей или элементов. 16. Мягкий подход начальства к исполнителям. 19. Парный танец испанского происхождения, музыка для него. 21. Человек с прожиточным минимумом знаний. 22. «Девичья» фамилия Владимира Ленина. 25. Книжка, где нарисованы страны, реки, города. 26. Похожая на собаку хищница – «санитар» саванны. 27. Вид искусства, прославивший Майю Плисецкую.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 15 марта

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Макياج. 4. Осадка. 8. Нарзан. 11. Корица. 12. Ледокол. 13. Креп. 15. Рига. 16. Тяжелотатлет. 17. Напоминание. 19. Голосование. 22. Опак. 23. Ярка. 24. Отписка. 26. Любовь. 27. Агитка. 28. Патент. 29. Стекло.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Монах. 2. Корсет. 3. Ямал. 5. Стол. 6. Джигит. 7. Арапат. 9. Невесомость. 10. Подосиновик. 11. Контрамарка. 14. Пятачок. 15. Религия. 18. Поклёп. 19. Гамбит. 20. Еретик. 21. Начало. 24. Овен. 25. Агат.

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

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | 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) 259-53-25 | 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 Шатаковский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru
Материалы с рубрикой, набранной Таксим шрифтом, – на правах рекламы
Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комбинат «Экспресс» №1 (13400) Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Ватан», 23 км | Заявка № 11-03-00229 | Подписано в печать: в 20.05. | Печатается в Москве, Астрахани, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Салехарде, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.