

2. | СОВЕЩАНИЕ

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

3. | Южно-Уральская

На магистрали внедряют систему защиты тягового электроснабжения для пропуска тяжеловесов

5. | Круглый стол

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

7. | Общество

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
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
148033
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 трата 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 это предложение почему-то также встречается в штыки объединённой коалиции 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 РАЗМЫВОВ И ПОВРЕЖДЕНИЙ ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ В ПЕРИОД ПАВОДКА. ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ИХ ЧИСЛО БУДЕТ УВЕЛИЧЕНО.

Инициатива

Проблема со здоровьем

Сотрудники ДЗО предлагаю поменять схему реализации путёвок в санатории и дома отдыха компаний

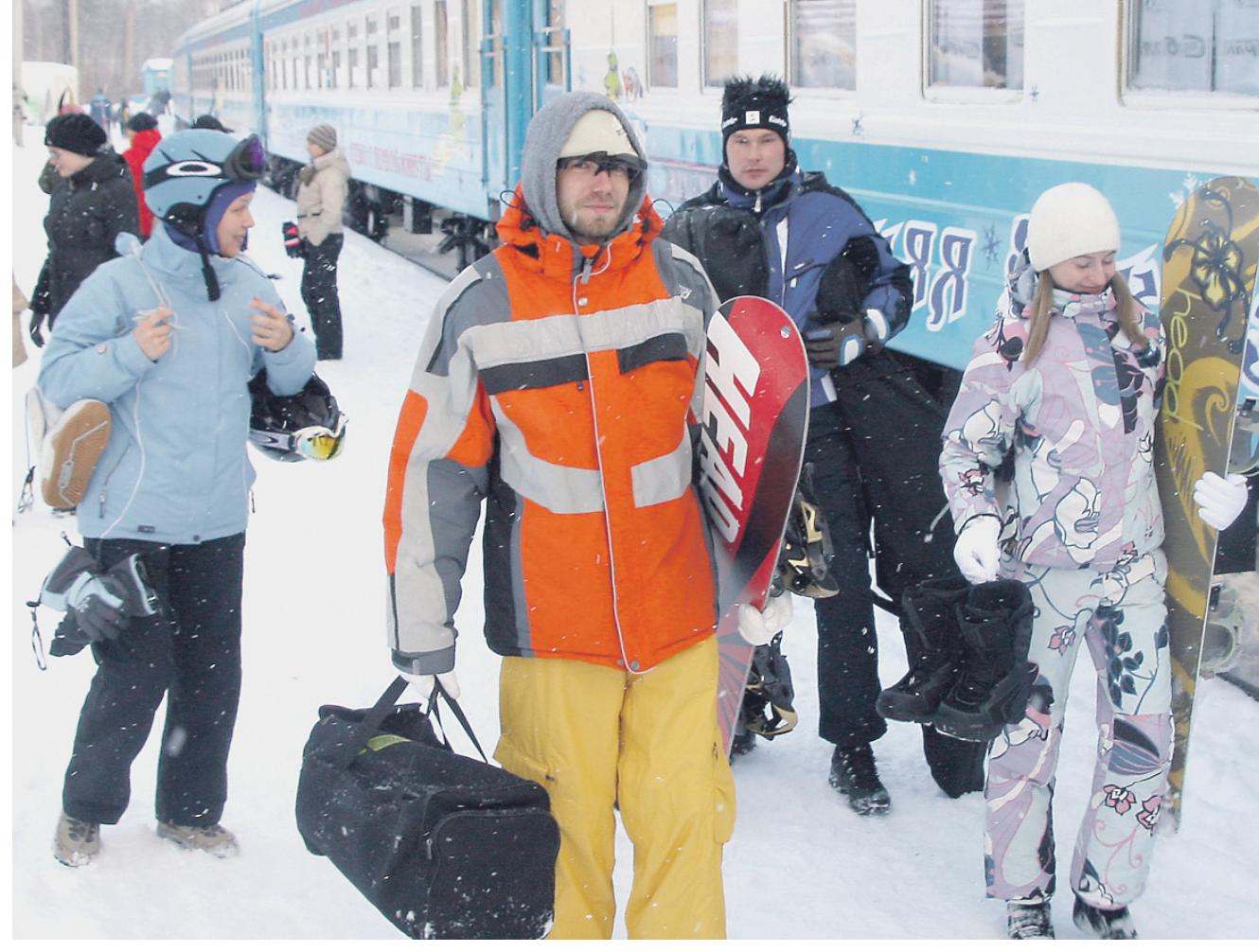


ФОТО: ИГОРЬ ЧУМОВ

НЕОБХОДИМО ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПОРЯДОК РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПУТЕВОК В ЗДРАВНИЦЫ ОАО «РЖД» И СТОИМОСТЬ ПРЕБЫВАНИЯ ТАМ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ВСЕГО ХОЛДИНГА.

Соответствующие предложения в компанию направил председатель Роспрофжела Николай Никуфоров. «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 состояния объектов, неконкурентоспособными

ценами и т.д. Чтобы повысить престиж здравниц РЖД и привлечь в них клиентов как внутренкорпоративных, 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 гарантии 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 заниматься о своих ветеранах в тех масштабах, которые позволяет 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-летнему 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., включая пенсионных накоплений – 26,9 млрд руб. Рост данных показателей составил 33% и 75% соответственно. Инвестиционный доход фонда за 2010 год превысил 20 млрд



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

Перспективы

Спортивная подготовка

МАГИСТРАЛЬ ГОТОВИТСЯ К «ФУТБОЛЬНЫМ» СКОРОСТЯМ

На КышКД приступили к проектировке 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 Поливъя» 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 их 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 пропустить 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 потребуется 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 Чишмы – Кандры – Инза. Также придётся электрифицировать этот участок и реконструировать мост через Волгу в районе Ульяновска.

Ориентировочные затраты на организацию скоростного движения на участках Москва – Кустарёвка – Самара и Москва – Кустарёвка – Саранск составят свыше 8 млрд руб.

Дмитрий Попов

(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

>Окончание | 2

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

16 марта 2011 года

среда

№ 41 (24761)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

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 Таможенного союза все виды контроля к 1 июля текущего года.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПОКАЗАТЕЛИ

Доходушёл 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



Вчера в РЖД вице-президент компании Алексей Воротилькин провёл заседание рабочей группы по вопросам повышения качества литьых деталей грузовых вагонов. Представители промышленности и железнодорожники сошлись 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 настал, в частности, обеспечение 100% выходного контроля боковых рам и надпрессорных 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 изготавленного 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 «Азоввагонмаша» (февраль 2010 года).

Анализ изломов за последние годы показал, что 76% боковых рам 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 застрял внимание на важности модернизации тележек 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 Воротилькин предложил участникам встретиться ещё раз в конце марта и рассмотреть проблему с точки зрения конструкции боковых рам тележек.

Альбина Булатова

Октябрьская

Лето для опыта

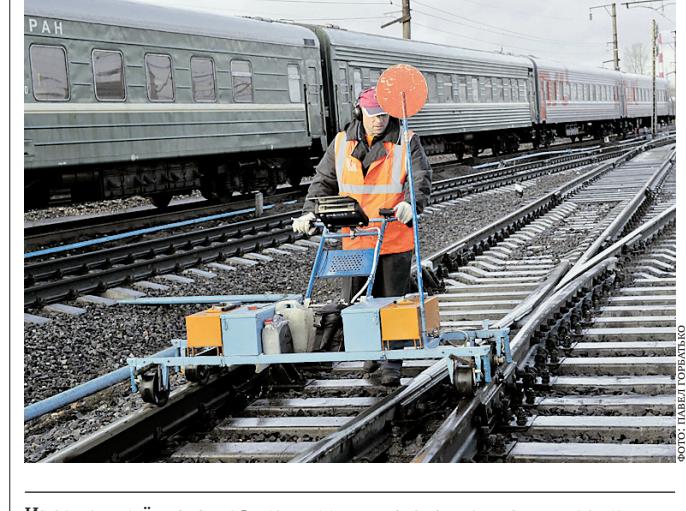
ДИРЕКЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОТОВИТСЯ К ПУТЕВЫМ РАБОТАМ

ДИРЕКЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ Октябрьской дороги предстоит координировать работы структурных подразделений дороги. И первый опыт координации будет получен уже при проведении летних путевых работ.

стояния пути. В частности, это позволило поезду «Аллегро» от Санкт-Петербурга до границы с Финляндией добираться за полтора часа, ранее поезд «Сибирь» тратил на это почти два с половиной часа.

В этом году на ОЖД запланирован капитальный ремонт 227 км путей, усиленный средний – 110 км, средний – 53 км, будет заменено 423 стрелочных переводов. На высокоскоростном ходу предполагается начать укладку стрелок для пропуска поездов со скоростью до 250 км/ч. В прошлом году был уложен первый такой перевод в порядке эксперимента.

Однако для этого предстоит решить ряд вопросов. Самый серьёзный – недоделки (требу-



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 тяжеловесных 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 дирекций инфраструктуры с интересами дирекции тяги и движениев.

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 повышенена участковая скорость, а на 117 км сняты долгое время действовавшие предупреждения о плохом со-

ется сварка стыков рельсов и глубокая очистка щебёночного балласта под шпалами) – уже не первый раз переходит с одного года на следующий. 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,
соб. 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 vilcieni (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 сообщения Латвии Улдис Аугулис решил сэкономить на железнодорожной



Пассажирские перевозки Латвии дотируют налогоплательщики всей Европы

инфраструктуре, аргументировав 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 Шербанина, пассажирские железнодорожные перевозки – сфера в Латвии, «которая может потерпеть» сокращение дотаций. «Пассажирский трафик в стране не очень интенсивный: много людей пользуется личными автомобилями, междугородами, междугородными аэромаршрутами 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 ремонтами. Остальные санатории, профилактории, а также базы отдыха остаются в ведении различных дорог, единой базы по путевкам 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 путевки 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 Роспотребнадзора Владимир Марюха. В связи с этим профсоюз предлагает через своих первичек заниматься сбором информации о наличии путевок в дорожных санаториях, домах отдыха и турбазах с формированием затем единого реестра.

Во-вторых, работники всё-таки отмечают, 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 путевки для своих работников ни в «РЖД-Здоровье», ни в других компаниях, – говорит Татьяна Бирюса, помощник генерального директора Владивостокского вагоноремонтного завода по социальному вопросам. – Если, как в прежние годы, работодатель оплачивал бы 70% стоимости путевки, 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-Здоровьем» институту невыгодно, так как им приходится платить за путевки полную стоимость. В настоящее время в головном офисе «Росжелдорпроекта» разрабатывается положение о централизованном приобретении путевок для сотрудников филиалов, возможно, тогда и будет решён вопрос со скидкой от «РЖД-Здоровья». Но пока институт закупает путевки 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», «Ундоры» и «Сергиевские минеральные воды».

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

Работники всё-таки отмечают, 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 путевки стоимостью до 40 тыс. руб., работникам они будут предоставлены 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 секции кадров СМТ № 9 Зинаиды Пахомовой, предприятие не покупало в «РЖД-Здоровье» путевки для своих работников в связи со сложным финансовым положением и проводило оздоровление работни-

цами, чтобы компенсировать потери, мы снижали свои цены хоть завтра».

Игнат Выгин

ПЕРЕВОЗКИ

Путешествие в древность

Москвичи отправятся в Великий Новгород на экскурсию



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

Десятивагонный 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 формируем под конкретное мероприятие – театрализованное шоу «Новгородское вече». Вообще, идея поезда – возродить традиции железнодорожного туризма в России, привлечь внимание россиян к турям 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

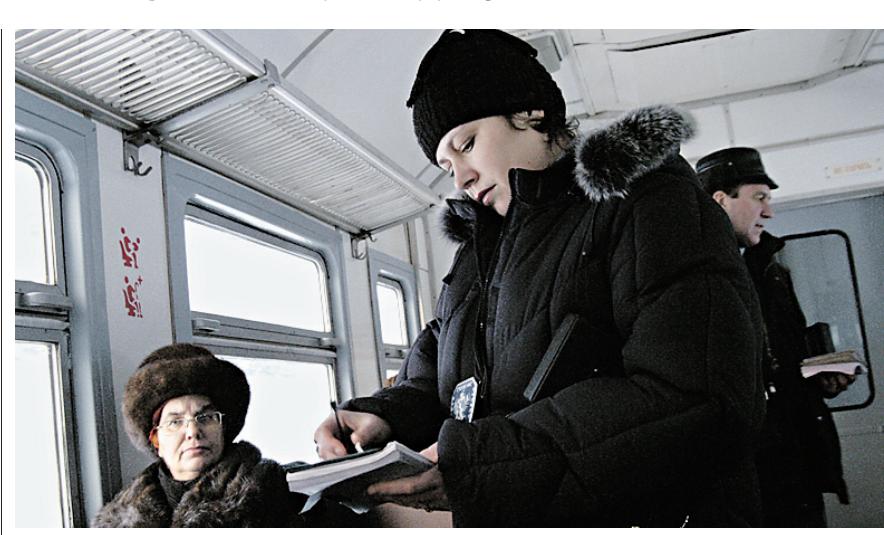
Сотрудниками оперативно-разыскного управления ГУП МВД России обезврежена организованная преступная группа, члены которой занимались изготовлением и распространением поддельных проездных документов в электропоездах пригородного сообщения Московского региона.

Как рассказала руководитель пресс-службы Главного управления на 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, удаленных 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 наладил производство с размахом – в месяц его прибыль составляла более миллиона рублей. Жизненные



Большинство абонементных билетов покупают пассажиры Московской дороги

запросы у бывшего беженца, который потерял всё наложитое 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 ГУП МВД России обнаружены

заказы на изготовление поддельных транспортных карт, а также документы, подтверждающие факт сбыта билетов.

Сам «дед Мазай», помогавший «зайцам» нелегально сидеть 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. абонементных 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 абонементных билетов, наибольшее их число оформляется на МЖД.

Решение

Защита от тяжеловесов

ПОЕЗДА БОЛЬШОЙ МАССЫ ПЕРЕСТАНУТ ОТКЛЮЧАТЬ ФИДЕРНЫЕ АВТОМАТЫ



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

Полигоном опробования системы станет участок между тяговыми подстанциями Козырево и Черняевская. 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 автоматики. Их увидят 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 учить 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-реквизионного участка Петровской дистанции электроснабжения ЮУЖД Вадим Жигулин. Существующие защиты тягового электроснабжения постоянно 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 – Черняевская обращаются поезда уже до 12 тыс. тонн.

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 убытков 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

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 перережечь контактный провод. И это происходит тем чаще, чем интенсивнее идут тяжеловесы. Внедряемая защита решит эту проблему.

Новая интеллектуальная система позволит повысить пропускную способность участка

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

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

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

БЕЗОПАСНОСТЬ

Переиграли кодекс

В Армении правилам поведения на железной дороге научат штрафами.

Национальное собрание Республики Армения внесло поправки в Административный и Уголовный кодексы для усиления безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

По сообщению министерства транспорта и связи Армении, цель законопроекта «О внесении изменений и дополнений в Административный кодекс РА» – установить административную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Как заявила пресс-секретарь министерства транспорта и связи Республики Армения Сусанна Тонян, устанавливается административная ответственность за нарушение правил нахождения граждан в зонах повышенной опасности – штраф от 10 тыс. до 100 тыс. драмов (от \$27 до \$272), за опубликование информации об инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования без согласия уполномоченного органа – 200 тыс. драмов (\$545), за нарушение правил размещения объектов в зонах повышенной опасности управляющим или собственником инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования – от 100 тыс. до 200 тыс. драмов (от \$272 до \$545). Также за несоблюдение требований, предъявляемых к железнодорожным путям общего пользования, нарушитель заплатит от 100 тыс. до 400 тыс. драмов (от \$272 до \$1090). Штраф в размере 200 тыс. драмов (\$545) заплатят нарушители правил перевозки опасных грузов.

Главный ревизор по безопасности движения поездов Южно-Кавказской железной дороги Левон Акопян заявил «Гудку», что штрафы научат правонарушителей, как нужно вести себя на железной дороге.

«Административная ответственность повлияет на поведение людей. К примеру, у нас иногда выбрасывают мусор прямо на пути. Недавно пришлось остановить поезд, расчистить дорогу и только после этого ехать дальше. Штраф за это не предусмотрен. Ситуацию с безопасностью на дороге мы держим под контролем. В этом году 14 переездов мы сделали охраняемыми, теперь их контролируют путевые обходчики и линейная полиция», – заявил ревизор.

Татьяна Ерёмина

ИНВЕСТИЦИИ

Отлито в Ташкенте

УЗБЕКИСТАН СОЗДАЁТ СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО КОМПЛЕКТУЮЩИХ

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

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

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

«Это наиболее дефицитная номенклатура комплектующих, – 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 литеиную номенклатуру, традиционно используемую на пространстве колей 1520 мм. В частности, это будут литье детали вагонной тележки модели 18-100. Но в дальнейшем завод намерен освоить производство перспективных образцов литьих комплектующих, таких, как вагонные тележки

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

Генеральный директор ФГУП НВЦ «Вагоны» Юрий Бороненко заявил «Гудку», что узбекистанский 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 литеиных 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 литеиных 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 малопригодна 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, нарушился 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».

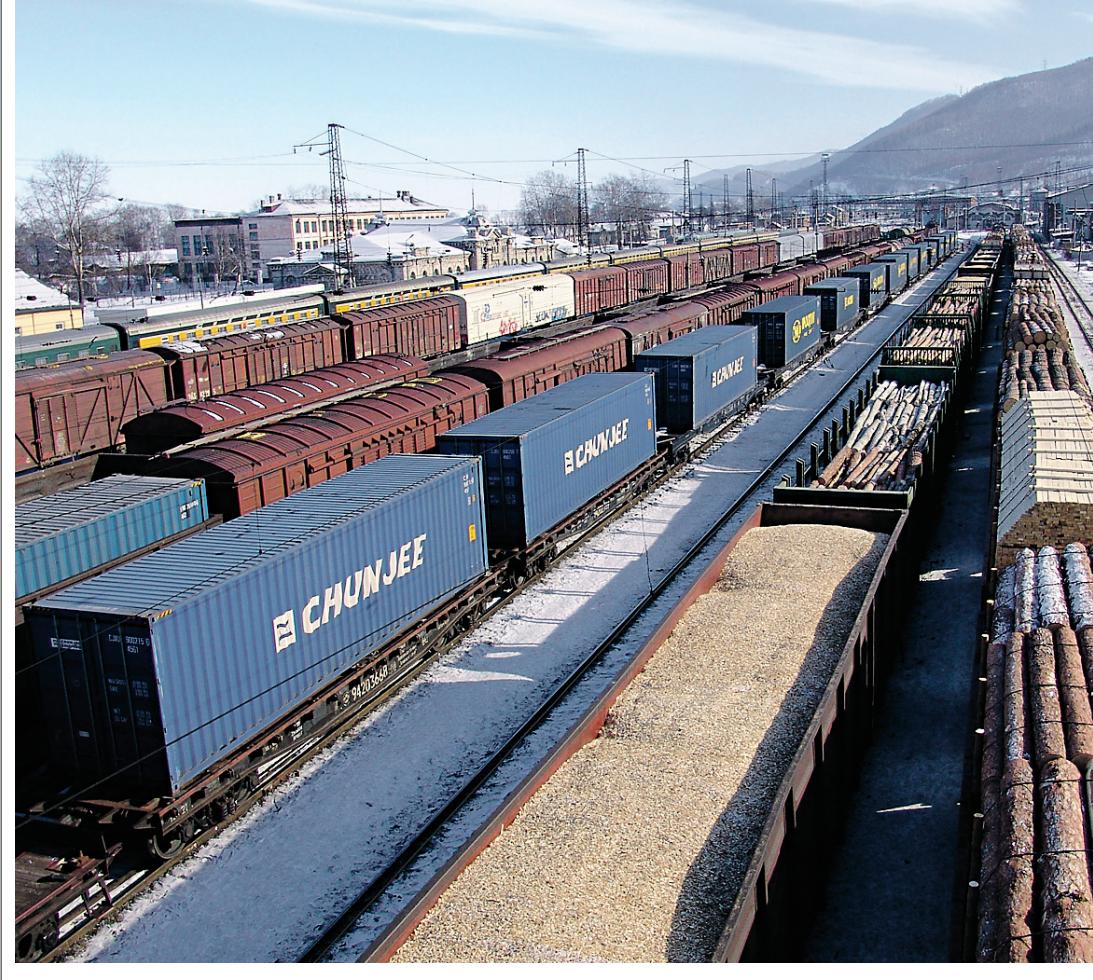
Было проведено предварительное трассирование и дана экономическая оценка нескольких вариантов обхода. Выбран наиболее оптимальный – по долине реки Большая Олха. Речь идёт о 90-километровом участке между станциями Большой Луг и Слюдянка. Реализация этого проекта позволит нам отказаться от толкачей и вообще снизить эксплуатационные расходы, унифицировать вес поездов 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, реконструкцию 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 Сурины, будет завершено строительство второго пути на участке Икабыкан – Мурурин, что увеличит пропускную способность.

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



В прошлом году рост грузооборота ВСЖД составил 4,6%

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

— На обеспечение требуемой пропускной и провозной способности влияет 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 восполнить 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 станут 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

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 Делор 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 1 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 перевозки 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 – Даавааны, где уложила бесстыковый путь. Недалеко то время, когда, думаю, займётся и электрификацией южного хода ВСЖД: Улан-Удэ – Наушки.

Беседовал Сергей Кез

В ОЖИДАНИИ СТАБИЛЬНОСТИ

Издательский дом «Гудок» открыл деловой сезон 2011 года заседанием «круглого стола», посвящённого перевозкам угля. ОАО «РЖД», грузоотправители и операторские компании, которые весь прошлый год были в навате, столкнувшись с ограничениями инфраструктуры, дефицитом вагонов, ростом тарифных ставок и критическими погодными условиями, кажется, увидели свет в конце тоннеля. Проблем в этом динамичном сегменте перевозок, конечно, ещё масса. В частности, не все собственники подвижного состава могут рассчитывать на маршрутизацию. Грузоотправители зачастую не могут получить исчерпывающую информацию о наличии свободных вагонов. И понятно, что в случае замерзания Финского залива ничем не могут помочь операторам и экспортёрам РЖД. Но тем не менее прогнозы участников процесса перевозки угля позволяют говорить о постепенной стабилизации рынка.

ВЁЛ ЗАСЕДАНИЕ «КРУГЛОГО СТОЛА» АЛЕКСАНДР РЕТЮННИН, главный редактор газеты «Гудок».

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

«Круглый стол» «Перевозки угля. Диалог между ОАО «РЖД», грузовладельцами и операторами»:

Абашкин Вячеслав Юрьевич, директор департамента логистики ОАО «Русский Уголь»

Авсейков Сергей Александрович, начальник департамента маркетинга и развития ОАО «Новая перевозочная компания»

Андреев Вячеслав Анатольевич, вице-президент ООО «ТЭК «ЕвроТранс»

Борец Олег Николаевич, первый заместитель генерального директора ООО «СибУглеМетТранс»

Васечко Олег Юрьевич, управляющий директор ООО «УК Мечел-Транс»

Герасимова Екатерина Васильевна, пресс-секретарь ОАО «ПГК»

Гондюкян Александр Николаевич, руководитель проекта ООО «Транслес»

Грошиева Галина Дмитриевна, генеральный директор ЗАО «Интертранс»

Дружина Антон Сергеевич, менеджер по поставкам угля и других видов топлива ОАО «Энел ОГК-5»

Дугаров Булат Доржиевич, директор ООО «Востсибулглесбыт»

Дудинский Илья Владимирович, заместитель генерального директора по коммерции и производству ОАО «ВГК»

Заречный Александр Александрович, начальник оперативно-коммерческого отдела ЗАО «ЭКСТЭС-ТРАНСПОРТ»

Королёв Дмитрий Олегович, исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава»

Кужель Анатолий Леонидович, начальник управления движения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»

Марысов Сергей Михайлович, менеджер по логистике поставок топлива ОАО «Энел ОГК-5»

Могилев Максим Вадимович, начальник департамента инертных грузов ОАО «ТЭК «ЕвроТранс»

Нам Сергей Львович, генеральный директор ООО «РесурсЭнергоуголь»

Новиков Алексей Александрович, начальник департамента по работе с предприятиями угольной, горнорудной и металлургической промышленности ОАО «ВГК»

Озурцов Артём Анатольевич, генеральный директор ЗАО «ЭКСТЭС-ТРАНСПОРТ»

Петренко Вячеслав Александрович, начальник департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД»

Пуриш Дмитрий Юрьевич, генеральный директор УК «Софрафт»

Сачук Владимир Борисович, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий

Сапронов Александр Алексеевич, генеральный директор ООО «Независимая Транспортная Компания»

Саурик Антон Павлович, консультант департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД»

Семенкин Сергей Иванович, начальник отдела перевозок топливных, наливных и металлических грузов Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД»

Степченко Виктор Викторович, заместитель генерального директора Центра физического обслуживания ОАО «РЖД»

Сосипаторов Владимир Анатольевич, заместитель генерального директора по коммерции ОАО «ПГК»

Чернигина Ирина Алексеевна, заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития – начальник отдела долгосрочного прогнозирования объёмов перевозок ОАО «РЖД»

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

Вячеслав Петренко, начальник департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД»:

– Как будет распределена тарифная нагрузка между отдельными грузоотправителями после унификации тарифа на порожний пробег? Этому процессу должна предшествовать унификация тарифов по видам сообщений рейсов. Это первый момент, который связан с выравниванием условий оплаты порожнего пробега при перевозках через пограничные и во внутрегосударственном сообщении. Второй момент связан с организацией перевозок. Когда парк подвижного состава был инвентарным, в управлении перевозочным процессом действовал закон больших чисел. Большие объёмы перевозок, большое количество подвижного состава – это другие порядки и законы управления парком по отношению к тому, что происходит сейчас, когда парк разделился на приватный и инвентарный. В тарифе на груженый рейс в инвентарном парке, который оплачивал грузоотправитель, закладывалась ставка и за вагонную составляющую, и за порожний пробег, определяемый тарифом или тарифной конфигурацией перевозок на полувагон, которые сложились в период формирования Прейскуранта. После окончания перевозки грузоотправитель, будь то угольная шахта или другой производитель, не знал, куда после выгрузки его продукции пойдёт вагон. Порожний рейс составлялся конкретно для каждого вагона. Всё искусство управления парком ложилось на плечи аппарата движения ОАО «РЖД», которое должно обеспечить не только подачу вагонов под погрузку, но и одновременно свести экономические показатели порожнего пробега к тем критериям, которые были заложены в уровнях тарифов. Сейчас, когда подвижной состав стал приватным, он в ряде случаев из разряда универсального перешёл в разряд специализированного. Это связано с тем, что каждый грузоотправитель старается закрыть себя погрузочными ресурсами и перевозки организуются по замкнутым маршрутам, что не создаёт объективной картины по уровню груженого и порожнего рейсов.



ФОТО: ПАВЕЛ ГОЛЯКОВ

16 марта 2011 года

среда

№ 41 (24761)

Дискуссия

УГОЛЬНЫЕ УРОКИ

ПРОБЛЕМЫ ПЕРЕВОЗОК СЫРЬЯ ОБЕЩАЮТ НЕ ОСТАВЛЯТЬ НА ВТОРОЙ ГОД



ФОТО: ПАВЕЛ ГОЛЯКОВ

Участники «круглого стола» уверены, что острых проблем в перевозках угля в 2011 году появиться не должно

В НАЧАЛЕ 2011 ГОДА СИТУАЦИЯ В СЕГМЕНТЕ ПЕРЕВОЗОК УГЛЯ БОЛЕЕ ИЛИ МЕНЕЕ СПОКИЙНАЯ – МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ СТРАНЫ ВЫСТРАИВАЕТСЯ БАЛАНС ГРУЗОПОТОКОВ. ОДНАКО ЕСЛИ КРУПНЫХ СОБСТВЕННИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВСЁ НАЛАЖИВАЕТСЯ И ПОЯВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ТО ДО СИХ ПОР НЕПОНЯТНО, КАК БЫТЬ СРЕДИМ СОБСТВЕННИКАМ ВАГОНОВ. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ВЫСТРИТЬ ОПТИМАЛЬНУЮ ЛОГИСТИКУ, ИМ НЕ ХВАТАЕТ МАШТАБНОСТИ.

СТАЛИ НЕПОДЪЁМНЫМИ

В прошлом году операторы, грузовладельцы и железнодорожники зачастую не могли договориться между собой. В итоге столкнулись с ситуацией, когда при скоплении огромного количества порожних вагонов в Кузбассе невозможно было удовлетворить все заявки угледобывающих компаний.

Ситуация, по мнению заместителя генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Виктора Стеценко, была спровоцирована сменой направленности грузопотока. По его данным, на внутренний рынок в 2010 году было отгружено 200 млн тонн. Это всего лишь на один миллион тонн больше, чем в 2009 году. Зато резко выросли экспортные перевозки, и основная нагрузка легла на Восточный полигон РЖД. В прошлом году был зафиксирован рекорд Транссиба. «Мощный рост погрузки в направлении Дальневосточной железной дороги в отдельные месяцы лета превышал 30% и достиг максимального уровня перевозок по Транссибу с момента создания этой магистрали», – говорит начальник управления движения Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Анатолий Кужель.

«Такой подъём привёл нас к тому, что резервы пропускных способностей мы практически исчерпали», – сказал представитель ЦФТО. При этом на дальневосточном направлении рост объёмов мог быть ещё выше. Но из-за летних путевых работ ОАО «РЖД» могло принять заявок не более 500 тыс. тонн угля.

Виктор Стеценко обратил внимание, что рост спроса на экспортные перевозки шёл на фоне запредельного количества порожних вагонов, простоявших на ЗСЖД. «Я не помню, чтобы в истории железнодорожного транспорта был период, когда в Кузбассе скапливалось 35 тыс. и более порожних вагонов. Для нас 20 тыс. – это уже запредельное положение инвентарного парка. При таком количестве мы просто стали неподъёмными», – отметил эксперт.

Тем не менее сейчас, по мнению участников дискуссии, ситуация меняется. В феврале в Кузбассе в среднем отгружали 7735 вагонов в сутки, а количество порожняка начало уменьшаться.

СЛОЖНОСТИ МАРШРУТИЗАЦИИ

Дискуссия о дефиците вагонов для вывоза угля получилась весьма острой. «Мы должны отрабатывать наши технологии так, чтобы в Кузбассе лишний вагон не занимал пути, а своевременно отправлялся с погрузочных ворот», – заявил Виктор Стеценко. Выход, по его мнению, в маршрутизации порожних и груженых рейсов.

Представитель ОАО «РЖД» заявил, что эта технология в рыночных условиях может работать только на основе взаимной договорённости. «То есть мы прежде всего должны между собой (между собственниками подвижного состава. – Ред.) находить общий язык», – сказал Виктор Стеценко.

Однако не все могут воспользоваться технологией маршрутных перевозок угля. По словам первого заместителя генерального директора ООО «СибУглеМетТранс» (уголь составляет 90% в общем объёме перевозок этой компании) Олега Борца, компании не позволяют организовать маршрутную схему на Дальнем Востоке. В отличие от западных припортовых станций, которые не отказываются формировать для «СибУглеМетТранса» маршруты.

«Припортовые дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по 120 вагонов в сутки, и, зная технологию работы этого порта, можно уверенно формировать хотя бы один маршрут, чтобы беспрепятственно заезжать на Западно-Сибирскую железную дорогу», – считает Олег Борец.

«Пригородные дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по 120 вагонов в сутки, и, зная технологию работы этого порта, можно уверенно формировать хотя бы один маршрут, чтобы беспрепятственно заезжать на Западно-Сибирскую железную дорогу», – считает Олег Борец.

«Пригородные дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по 120 вагонов в сутки, и, зная технологию работы этого порта, можно уверенно формировать хотя бы один маршрут, чтобы беспрепятственно заезжать на Западно-Сибирскую железную дорогу», – считает Олег Борец.

«Пригородные дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по 120 вагонов в сутки, и, зная технологию работы этого порта, можно уверенно формировать хотя бы один маршрут, чтобы беспрепятственно заезжать на Западно-Сибирскую железную дорогу», – считает Олег Борец.

«Пригородные дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по 120 вагонов в сутки, и, зная технологию работы этого порта, можно уверенно формировать хотя бы один маршрут, чтобы беспрепятственно заезжать на Западно-Сибирскую железную дорогу», – считает Олег Борец.

«Пригородные дальневосточные станции, такие как Находка-Восточная, и другие объясняют это тем, что нет возможностей накапливать лишний порожний подвижной состав, хотя при этом мы видим, что для вагонов Первой грузовой компании такой проблемы нет», – сетует Олег Борец.

А вагоны такой компании, как «СибУглеМетТранс», по его словам, прежде чем вернуться на ЗСЖД с Востока, проходят процедуру многократной разборки и сборки составов. «Это очень сложно и замедляет оборот, который у нас не такой уж маленький. В прошлом году у нас в порту Восточный в среднем выгружалось по

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 утруждает 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 владелец 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 прямиком 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.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Взяли лишнее

ФАС СОВЕТУЕТ ГРАЖДАНАМ ДОБИВАТЬСЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ ПЕРЕПЛАТЫ ЗА РОУМИНГ



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

За разговорами и время, и деньги уходят незаметно

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.

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 рассыпает 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?»

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

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

exporail 2011

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:



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
- «Зелёный» 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»

реклама

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

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

16 марта 2011 года

среда

№ 41 (24761)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

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 принятые меры по предупреждению негативных последствий наводнений в период паводка на территории целого ряда регионов. В том числе в бассейне реки Лены и водохранилища 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-



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 водохранилищ и прибрежных защитных полос водных объектов.

По мнению экспертов, должна быть значительно усиlena 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 технологий, проведённом недавно при поддержке РАН.

Эксперты отобрали их из 2,5 тыс. заявок. Среди победителей – проекты исследователей не старше 35 лет в области ДНК-диагностики инфекционных и наследственных заболеваний, альтернативной энергетики, разработки новых технологий материаловедения. По мнению вице-президента РАН Сергея Альдошина, победа в конкурсе станет для молодых учёных первой ступенькой на пути в большую науку.

Наталия Курская

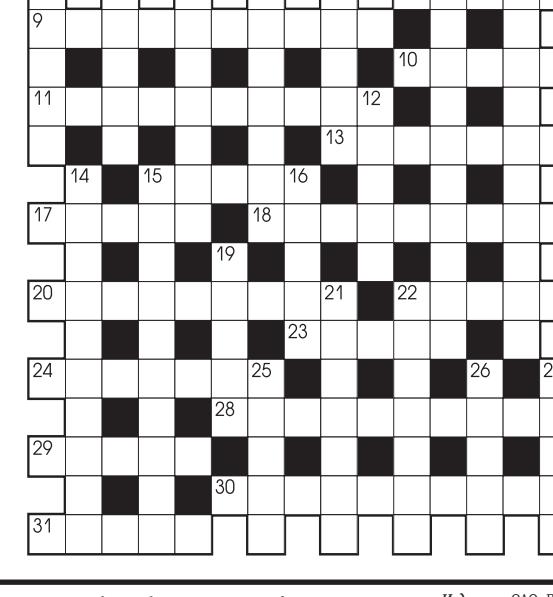
КРОССВОРД

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 юбках (лит.). 15. Древнегреческое название Трои. 17. Жанр, в котором творили И.Крылов, и Эзоп. 18. Столица с Капитолием и Белым домом. 20. Его уровень в крови поднимается, когда душа в пятки опускается. 22. Главная прянность из нашего огорода. 23. Дворникоцкий инвентарь снежной бабы. 24. Каравай женского рода. 28. Собственные слова в чужой речи, а также самодеятельность, которая не поощряется, а наказуема. 29. Стол же популярно 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», свернулся в Виноградную». 5. Легковушка, выполняющая обязанности грузовичка. 7. А.Макаренко был корифеем этой науки. 8. Специалист по разведению символов «Плейбоя». 12. Съедобный двусторончатый 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. Макияж. 4. Осадка. 8. Нарзан. 11. Корица. 12. Ледокол. 13. Креп. 15. Рига. 16. Тяжелоатлет. 17. Напоминание. 19. Голосование. 22. Опак. 23. Ярка. 24. Отписка. 26. Любовь. 27. Агитка. 28. Патент. 29. Стекло.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Монако. 2. Корсет. 3. Яマル. 5. Стол. 6. Джигит. 7. Аракат. 9. Невесомость. 10. Подсолновик. 11. Контрамарка. 14. Пятачок. 15. Религия. 18. Поклён. 19. Гамбит. 20. Еретик. 21. Начало. 24. Овен. 25. Агат.

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 появился таинственный подвижники. Они подбирают, лечат и пытаются пристроить бездомных животных. Придумывают им забавные имена, расклеивают рекламы с фото и трогательными трёхстишками-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. – Тут они, с кошками-то, не-нормальные...»

Открывает девушка с пирсингом на подбородке и усталыми глазами. Это Лиля Станкевич, одна из трёх волонтёров «Алиски». У руководительницы группы, говорит, обострилась аллергия, подойти не сможет. Сама Лиля 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 не пустили пускать «в общество» две недели.

Лиля ведёт на кухню. Всем её обитателей живут у девушки 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 вытащен пушистый Енот небывальных размеров – со среднюю собаку.

«Это те самые «бабушкины кошки», – понемногу оживает Лиля. – Ну, знаете...»

Оказывается, в октябре в своей квартире умерла одинокая хозяйка 11 кошек. Соседи почтулили недладное только через три недели. Всё это время осиротевшие звери пили воду из унитаза. После вывоза тела участковый опечатал квартиру, и животные остались



«У меня аллергия на шерсть, а в детстве так хотелось кошку или собаку, – рассказывает по телефону глава «Алиски» Лиля Левкоева. – Крышечки с едой для бездомных кошек вышли в страстное желание создать приют. Вот я и сняла квартиру – будто бы для себя. Хозяйка ничего не знала, пока соседи не написали жалобу. Пришла проверка. Но нарушенных санитарных норм не выявила, мы ведь квартиру чистим ежедневно. Даже хозяйка вошла в положение. Правда, повысила плату».

За два года квартиро-съёмщица раздала около 200 кошек. И прослила дальнейшую судьбу каждой. «Для меня важно устроить кошке счастливую жизнь, – подчёркивает Лиля. – Поэтому первые два-три дня звоню новым хозяевам. Надо знать, как покушали, поспали, сходили в лоток на новом месте, тогда я успокоюсь. Но иногда приходится забирать питомцев обратно».

Того же Леопольда разыскивали в подвале: впавшая в маразм старушка забыла, что «усыновила» кота. Вернули в приют, снова подобрали хозяев.

Постоянных спонсоров у «Алиски» нет. Хозяйка приюта, работающая в торговой фирме, отдаёт на кошек треть зарплаты. Две тысячи вносит ежемесячно третья «котомама» – Маша Щукина. Остальное – помочь знакомых. Кто-то стоя рублей даст, кто-то – больше. Ветеринары из ближайшей частной клиники «Миллион друзей» осматривают питомцев «Алиски» бесплатно, а оперируют – за полены. Обе Лиля с благодарностью вспоминают акцию «Братья наши меньшие», устроенную Северной железной дорогой прошлым летом. Девушки познакомили ярославцев с деятельностью «Алиски», раздали несколько котят и собрали для своих питомцев 9 тыс. руб.

Сами «котомамы» работают бесплатно. Говорят: хобби такое. Отдушина. Дескать, не всем же барышням увлекаться нарядами, массажами и путешествиями. Ради такого хобби ездят в Велико-Сельский аграрный техникум учиться на ветврачей, хотя у всех троих уже есть высшее образование.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

У пушистых питомцев Лиля 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. Требовалась капельницы, уколы, кормление через пипетку. На первую выкурированную кошку в ветклинике сразу же ушла тысяча рублей... Спасатели обратились за помощью на московский интернет-форум «Гёс и кот». Тема «бабушкиных кошек» обсуждалась там две недели.

Сама Лиля 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 не пустили пускать «в общество» две недели.

В спальне насчитывают ещё шесть особей. И 10 – в гостиной. Всего 25. Историю

умерла одинокая хозяйка 11 кошек. Соседи почтулили недладное только через три недели. Всё это время осиротевшие звери пили воду из унитаза. После вывоза тела участковый опечатал квартиру, и животные остались

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

«Это ещё что! – говорит Лиля. – 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 взять бездомных животных, а отдать в хорошие руки. А квартиру используют для их передержки и реабилитации.

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

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 гашши.

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 гашши, спрессованного в плитки.

Следователями был установлен поезд, на котором перевозилась партия картофеля из Таджикистана. В трёх ящиках для угля в рефрижераторной секции железодорожник из Душанбе доставлял запрещённый товар. На станции Карталы ЮУЖД, ссыпав уголь, он переложил наркотики в спортивные сумки и на подъезде к Формачёво сбросил их на насыпь. По данному факту возбуждено уголовное дело.

Игнат Вьюгин

ПОСТУПОК

Мужество артистов

Цирк Никулина остался на гастролях в Токио



кводитель цирка на Цветном бульваре Максим Никулин-старший. Они признают, что на выступлениях вряд ли будут аншлаги, вопрос 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 состояла из высокопрофессиональных цирковых номеров, среди которых есть три номера с животными.

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