

С Савёловского вокзала столицы начали курсировать новые комфортабельные пригородные поезда-экспрессы

Поезд Санкт-Петербург – Хельсинки «Аллегро» не выдерживает перехода с постоянного тока на переменный

В ОАО «РЖД» появится Единая автоматизированная система учёта дизельного топлива

Нотариусы собираются устранить огромные очереди и повысить свой профессионализм

4 октября 2011 года **WWW.GUDOK.RU**
вторник **WWW.GUDOK.INFO**
№ 179 (24899) **E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU**



Ежедневная **Выходит** **Тираж**
транспортная **с 23 декабря** **152585**
газета **1917 года** **экземпляров**

ОТ РЕДАКЦИИ

Без права на защиту

Руководитель ФАС Игорь Артемьев предложил ликвидировать закон «О естественных монополиях», включив его в качестве отдельной главы в закон «О конкуренции». По его словам, нормы обоих документов противоречат друг другу, и это затрудняет отстаивание в судах дел о нарушениях монополистов. Закон, конечно, отменить можно. Но вряд ли от этого сразу появится конкуренция в такой сфере, как инфраструктура железнодорожного транспорта. Скажем, если на отрасль будут распространяться нормы закона «О конкуренции», то таким образом ФАС признаёт, что никакого особого места у железных дорог нет, они являются обычным субъектом конкурентного рынка. В ходе реформы перевозочная деятельность была выделена в отдельный сегмент, существующий по законам конкуренции. Но это не повод, чтобы лишать всю отрасль одного из основополагающих актов, регулирующих её деятельность. Может быть, стоит ограничиться внесением в закон изменений, фиксирующих последние тенденции, связанные с выводом перевозочной составляющей из монопольного сегмента? Ликвидация закона о естественных монополиях лишит ОАО «РЖД» возможности на справедливое отстаивание своих прав в суде и значительно расширит полномочия ФАС по вмешательству в деятельность компании. Подобный пример уже был в истории британских железных дорог. Частные перевозчики не скрывали, что значительная доля их прибыли получалась не от перевозок грузов, а от компенсаций от государственного владельца инфраструктуры за то, что он не мог удовлетворить их заявки. Законодательство было построено таким образом, что владелец инфраструктуры не мог отказать перевозчикам, и те подавали заявки именно тогда, когда дорога не могла их исполнить. При отсутствии закона о естественных монополиях подобная ситуация может повториться: тогда любая претензия в адрес ОАО «РЖД» с большой долей вероятности может быть удовлетворена вне зависимости от того, справедлива она или нет. Понятно, что ФАС, оправдывая своё название, ведёт борьбу с проявлениями монополизма в экономике. Но, может быть, стоит воздержаться от однозначного определения монополии как вредного явления, по крайней мере там, где альтернативу ей найти затруднительно.

ЦИФРА ДНЯ

88,9 млн

пассажиров перевезено в сентябре 2011 года на инфраструктуре ОАО «РЖД», что на 6,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

БЛИЦ

Немелкая работа

РЖД запускают новый сервис по доставке небольших грузов – начиная с 30 кг



Максим Николаев, главный инженер Дальневосточной дирекции по управлению терминально-складским комплексом

– Какие направления в работе дирекции сегодня наиболее перспективны?

– Переработка тарно-штучных и тяжеловесных грузов. Именно этот сегмент мы развиваем как комплексную услугу для грузо-ладельца. Да, у нас сохраняются большие объёмы работ, свя-

занные с погрузкой-выгрузкой контейнеров, но это всё-таки не профильный бизнес, хотя мы здесь активно сотрудничаем с «ТрансКонтейнером». Сегодня вместе с ОАО «РЖД-логистика» готовим услугу по отправке со станций мелких партий груза, начиная с 30 кг, с использованием инфраструктуры региональных дирекций. Перевозки в среднетоннажных контейнерах не всегда рентабельны для перевозчика и удобны для клиента. Поэтому ведутся поиски альтернативы. Сейчас прорабатываются схемы продвижения таких грузов между нашими терминалами, ценообразование услуг. – Как в целом складывается деятельность дирекции? – В январе – августе нами пере-работано 8,9 млн тонн, что на 14% больше прошлогоднего. Ещё в некоторые месяцы 2010 года мы преодолели важный рубеж в 1 млн тонн. А в 2011-м

у нас не было ни одного месяца, когда переработка опускалась ниже этой отметки. Уровень получаемых доходов с одной погруженной тонны за восемь месяцев вырос в полтора раза. Если изначально дирекция была нацелена главным образом на погрузочно-разгрузочные работы, то сейчас всё более ощу-тимую выручку приносят сопут-ствующие услуги: тарирование, экспедирование, складское хра-нение. – Остаётся ли важной работа с грузовладельцами в зонах та-моженного контроля? – Конечно. Здесь основная точка роста – станция Хабаровск-2, где в начале 2010 года заработал склад временного хранения та-моженных грузов. В Хабаровске уже имелись подобные склады, поэтому мы вошли в конку-рентный сектор. И достаточно удачно. Максимально охватили грузы, следующие по дороге. БЕСЕДОВАЛ ПАВЕЛ УСОВ

СИТУАЦИЯ

Ждать некогда

Для перевозки угля необходимо привлечь ПАРК ВСЕХ СОБСТВЕННИКОВ



ФОТО: РИАН НОВОСТИ

Компания находящимися в её управле-нии полувагонами, которые составляют около трети от общего парка, обеспе-чила поставку 66% угля для нужд ЖКХ, причём тенденция сокращения доли вагонов независимых операторов на-растает.

При избытке грузового парка для пере-возок грузов в полном объёме, в том числе для нужд ЖКХ, вагонов по-прежнему не хватает. Консолидированный парк под управлением ОАО «РЖД», включая полу-вагоны ПГК и ВГК, составляет 144 тыс., или 33%, а парк полувагонов других соб-ственников – 286 тыс. При таком соотношении компании тяжело взять на себя обязательства по 100-процентному заводу угля для ЖКХ и других социально значимых грузов. Кроме того, «дочки» РЖД работают ещё по тарифам, установленным для инвентар-ного парка компании, в то время как другие

Частные собственники вагонов не желают стоять в очереди под погрузку угля для ЖКХ

операторы, свободные от социальных обяза-тельств, устанавливают более высокие цены и в ущерб тому же углю стараются перевезти наиболее высокодоходные грузы. Сложившаяся ситуация обсуждалась на селекторном совещании, которое провёл вчера первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. В нём участвовали заме-ститель министра регионального развития Анатолий Попов и заместитель министра транспорта Андрей Недосеков, а также энергетики, представители угледобываю-щих компаний, региональных властей. РЖД неоднократно обращались к опе-раторам с предложением консолидации вагонов различных собственников, что позволило бы обеспечить заявки грузоот-правителей и максимально использовать инфраструктуру прежде всего за счёт эф-фективного управления парком. Выиграли бы все, считает Вадим Морозов.

Критическая ситуация сложилась в Кузбассе – регион завален полувагонами, принадлежащими разным собственникам. При этом вагоны приходят по перевозоч-ному документу и с оплаченным тарифом, поэтому у перевозчика нет права что-либо с ним сделать для освобождения пути. По словам начальника Западно-Сибирской дороги Александра Целько, даже с пропуском пассажирских поездов появились проблемы, не говоря уже о за-труднениях с адресной отправкой угля вагонами ПГК и ВГК. Он также акцен-тировал внимание на повторяющейся из года в год проблеме: неравномерном предъявлении угля для предприятий ЖКХ и энергетики в течение года, из-за чего резко возрастает нагрузка в августе – сен-тябре.

> Окончание | 3

ОПЕРАТИВНОЕ СОВЕЩАНИЕ

Решающий месяц

Компания выполнила план за сентябрь

План погрузки в сентябре компания выполнила. Всего по итогам 9 месяцев по-грузки составила 921,7 млн тонн, с приростом к про-шломu году 3%.

Прирост погрузки был отме-чен по всем номенклатурным группам к уровню 2010 года за исключением небольшого снижения по нефтяной группе на 0,7%, за счёт снижения экс-порта и по лесным грузам на 2,9%. Как было отмечено вчера в ходе оперативного совещания, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, про-блемы с выполнением планов по погрузке в предыдущем ме-сяце автоматически создают трудности для следующего ме-сяца. Оперативная информация это подтверждает. За первые числа октября погрузка идёт с отставанием в 700 тыс. тонн.



ФОТО: РИАН НОВОСТИ

Есть опасность, что в скором времени эта цифра возрастёт, так как к непосредственно по-грузочным проблемам добав-ляются и сложности, возни-кающие в связи с проведением планового ремонта путей, реше-нием ряда крупных компаний снизить расходы в IV квартале, сворачивая инвестиционные программы, что может приве-сти к возможному снижению объёмов предъявления грузов.

На совещании подчёркива-лось, что сейчас требуется чёт-кая и стабильная работа всех звеньев цепи грузовой работы. Привлечь дополнительные объёмы можно, принимая те или иные маркетинговые ходы. В своё время одним из таких хо-дов стало решение принимать груз в кредит без предваритель-ной оплаты за услуги. Такой шаг помог существен-ным образом расширить кли-

ентскую базу. Естественно, возможны и другие меры по усилению спроса на перевозки, которые в самое ближайшее время необходимо актуализи-ровать. Тем более что теперь, как по-казывают результаты эксплуа-тационной работы, возможно-сти привлечения дополнитель-ных объёмов есть. Так, например, возросла среднесуточная производи-тельность локомотивов, такой показатель, как вес поезда, вы-полнен на 100% и с начала года превышает заданную величину на 9 тонн. Генеральный директор Центра фирменного транс-портного обслуживания ОАО «РЖД» Елена Кунаева сооб-щила, что на текущий октябрь установлен план погрузки в 3,54 млн тонн, что выше ана-логичного показателя по от-ношению к октябрю прошлого года на 2,8%. ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Поток запустят в срок

Газопровод «Южный поток» будет готов в срок, то есть к декабрю 2015 года. Глава правления «Газпрома» Алексей Миллер заявил, что в процессе реализации проекта появился существенный прогресс в под-готовке Сводного технико-экономического обоснования и присоединении новых пар-тнёров к работе. «Весь процесс идёт строго в рамках намеченного графика, и можно с уверенностью ска-зать, что «Южный поток» бу-дет запущен в срок – к декабрю 2015 года проект будет закон-чен и первый коммерческий газ по «Южному потоку» будет поставлен потребителям», – заявил Алексей Миллер.

Отложенный пуск

Запуск навигационного кос-мического аппарата нового поколения «Глонасс-К», за-планированный на декабрь, состоится в начале 2012 года. Гендиректор предприятия «Информационные спутни-ковые системы» Николай Тестое-дов сообщил, что к 2020 году основу орбитальной группир-овки будут составлять спут-ники нового поколения, что существенно повысит харак-теристики точности и надёж-ности системы. «Благодаря тому, что «Глонасс-К» служит дольше, их можно будет за-пускать реже, что сэкономит немалые средства», – отметил Николай Тестоедов.

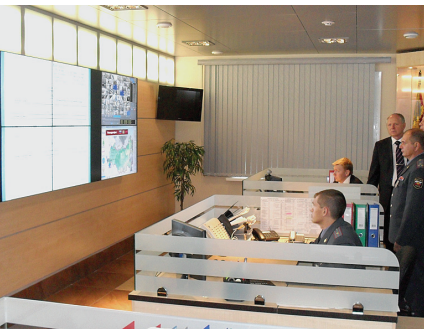
Олимпиада почтой

Марки с символикой «Сочи-2014» можно будет купить по специальному абонементу, оформляющемуся в отделен-иях «Почты России». Серия, посвящённая Олимпийским зимним видам спорта, открыва-ется выпуском трёх марок – «Лыжные гонки», «Прыжки с трамплина» и «Шорт-трек». Генеральный директор ФГУП «Почта России» Александр Киселёв заявил, что почтовые марки и конверты, которые разойдутся по всему миру, – лучший способ увековечить Олимпийские зимние игры 2014 года. Всего к Олимпийским и Парал-импийским зимним играм 2014 года будут выпущены четыре почтовых блока, 45 почтовых марок, почтовые карточки и наборы всех вы-шедших почтовых марок в ху-дожественной обложке.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

БЕЗОПАСНОСТЬ

Врёшь, не уйдёшь!



КОМПЬЮТЕРИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ОБЛЕГЧИТ РАБОТУ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ

По современной технологической схеме начала работать дежурная часть Управления на транспорте (УТ) МВД по Приволжскому федеральному округу (ПФО). Помимо электронного контроля за деятельностью постов транспортной полиции, в реальном времени там действует прямой видеоконтакт с вокзалом Нижний Новгород-Московский и прилегающей к нему территории. В ближайшее время полицейскую видеосвязь планируется установить на всех крупных вокзалах ПФО. Кроме того, правоохранительные органы получили в распоряжение специальную технику, идентифицирующую личность по отпечаткам пальцев в режиме реального времени. Она гарантирует точность данных и облегчает работу дежурных частей линейных отделов. При помощи новой техники уже выявлено и задержано 39 разыскиваемых людей. Некоторые из них – опасные преступники, другие – без вести пропавшие граждане, ранее объявленные в федеральный розыск. По словам начальника УТ МВД по ПФО Владимира Берглезова, лицо, намеревающееся совершить террористический акт или другое тяжкое преступление, окажется в оперативном «капкане» раньше, чем он совершит задуманное. Система видеомониторинга и администрирования данных в режиме реального времени всегда сможет опередить преступные намерения. Поэтому задержание потенциального правонарушителя пройдёт тихо и безопасно как для пассажиров, так и для полицейских.

Льонид Акопов
Нижний Новгород

АВИАРЫНОК

«Авианову» проверят по всем статьям

Московская межрегиональная транспортная прокуратура (ММТП) начала проверку в связи с сообщениями о прекращении полётов авиакомпании. В понедельник утром был отменён один рейс «Авиановы», остальные рейсы стали выполняться с небольшими задержками. В итоге терминалы Шереметьева, а именно отсюда летает «Авианова», оказались переполнены. В аэропорту был развёрнут оперативный штаб по организации бесперебойного обслуживания и обеспечения всем необходимым пассажиров авиакомпании. Кстати, аэропорт ещё 2 октября 2011 года направил телеграмму в «Авианову» с требованием объяснить причины прекращения продажи билетов с 3 октября 2011 года. Но авиакомпания письмо проигнорировала и разъяснений не дала. Накануне перевозчик прекратил продажу билетов через Интернет. Всего было продано около 70 тыс. билетов примерно на \$7–8 млн. При этом в руководстве авиакомпании ситуацию с обслуживанием пассажиров пока не комментируют. Однако первый заместитель гендиректора компании Константин Тетерин подтвердил, что «Авианова» могла прекратить полёты из-за отсутствия денег. «Компания находится в тяжелейшем кризисе ликвидности», – отметил он. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак сообщил, что такая история может произойти в любой момент и с другой компанией, и пассажиры также окажутся не предупреждёнными. «Росавиация осуществляет постоянный финансовый мониторинг авиакомпаний на предмет дефолтных положений. Но вот никаких жёстких правил по аннулированию деятельности авиакомпании нет, – посетовал он. – То есть если Росавиация заметит несоответствия каких-либо финансовых параметров в работе крупной авиакомпании, это ещё не будет означать, что её операционную деятельность прекратят». По словам эксперта, сейчас Росавиация должна предпринять действия, направленные на то, чтобы авиакомпания выполнила требования лизингодателей, и уже в дальнейшем деятельность «Авиановы» будет официально приостановлена. Также Борис Рыбак рассказал, что Министерством транспорта создан специальный фонд для выплаты компенсаций пассажирам как раз в таких случаях. «Туристам, скорее всего, предложат либо билет на самолёт другого авиаперевозчика, либо вернут сумму, равную стоимости билета. Компенсация за моральный ущерб в таких ситуациях не предполагается», – заключил он.

Наталья Назарова

ВНЕДРЕНИЕ

По имени РЭКС

В Подмоскovie появились новые пригородные экспрессы



ФОТО: ИТА-СЕРВИС

В понедельник с Савёловского вокзала Москвы в рамках нового проекта повышения качества пригородных и межобластных пассажирских перевозок начали курсировать новые комфортабельные экспрессы до Лобни.

Поезд провожали в первый рейс президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, мэр Москвы Сергей Собянин и гендиректор ООО «Аэроэкспресс» Алексей Криворучко. Экспрессы станут отправляться каждый час, а в наиболее горячее время планируется организовать движение с перерывом в 15 минут. Новые поезда РЭКС (аббревиатура от названия компании-перевозчика «Регион-экспресс») с 2012 года будут следовать уже по 11 маршрутам до Владимира, Калуги, Рязани, Тулы, Алексан-

С 2012 года новые экспрессы станут ходить на 11 направлениях

дрова и Орехово-Зуево. С 2013 года поезда оснастят кондиционерами.

Представляя проект, Владимир Якунин сказал, что запуск новых поездов стал результатом взаимодействия властей города, Московской области и частных инвесторов.

По словам Сергея Собянина, объём пригородных пассажирских перевозок в регионе увеличился в 2011 году на 20% и их дальнейший рост зависит от тарифной политики, регулярности, скорости перевозок и комфортности поездов.

Общий объём инвестиций в «РЭКС: регион-экспресс» составил порядка 500 млн руб. В рамках подготовки этого проекта разработан новый фирменный стиль электричек, а также проведена замена дизайн-концепции

оформления кассовых групп, элементов пассажирской навигации и форменной одежды сотрудников, переоборудован подвижной состав, обновлены интерьеры вагонов.

Салоны оборудованы новыми пассажирскими креслами фирмы Borsac (Чехия) с убирающимися подлокотниками, их количество в ряду увеличено до пяти, вместо четырёх. Это сделано в связи с ростом пассажиропотока на данном направлении.

К примеру, суммарный пассажиропоток курсирующего здесь с апреля 2008 года экспреса «Савёловский вокзал – станция Лобня» за первые 8 месяцев 2011 года вырос на 32,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,056 млн пассажиров.

Владислав Кукреш

ИННОВАЦИИ

Напружиненный состав

В Ижевске разработали комплектующие для вагонов с применением нанотехнологии

До конца этого года на вагонах ОАО «Первая грузовая компания» начнётся подконтрольная эксплуатация пружины нового поколения.

Внедрение новой комплектующей предусматривает соглашение, подписанное в Ижевске заместителем генерального директора ПГК Сергеем Калетиным с генеральным директором предприятия НПП «Пружина» Владимиром Кутергиным.

Излом пружины тележки грузового вагона – дефект, отмечаемый на сети несколько тысяч раз в году. Привычные виды пружин недолговечны. Их срок службы – три-четыре года, в среднем они выдерживают полмиллиона циклов работы. Однако ижевский учёный, доктор технических наук Олег Шаврин создал и запатентовал новую технологию производства пружин. В её основе – контролируемое формирование наносубструктур в стали. Более однородный материал с повышенной плотностью субзерён приобрёл новые свойства. Число рабочих циклов такой пружины до разрушения увеличивается в 20 раз, при этом допускается на треть большее напряжение. А геометрическая точность нанотехнологичной стальной спи-



ФОТО: НИКОЛАЙ МОРОХИН

рали оказывается в пять-семь раз выше, чем у обычной. Новая пружина сможет служить практически в течение всего жизненного цикла вагона. К тому же такую пружину можно использовать в тележках последнего поколения, где предъявляются более строгие требования к её геометрии.

Проведённые в Уральском отделении ВНИИЖТа испытания подтвердили необычайно высокие характеристики наноструктурированных пружин.

По словам Сергея Калетина, уже к середине 2012 года он рассчитывает получить первые документы по итогам испытаний.

Представители центра утверждают, что смогут оснащать пружинами до 32 тыс. вагонов в год.

«У НПП «Пружина» мощное производство, совершенная современная технология, и, по-моему, их продукция может иметь прекрасные перспективы на рынке, – рассказал начальник проектно-конструкторского бюро по грузовым вагонам ОАО «РЖД» Олег Иванов. – Но и работы здесь ещё непочатый край. Ведь пока сертификацию прошла только одна пружина».

Николай Морохин
Дмитрий Павлов
Ижевск

Анонс

The RZD® PARTNER INTERNATIONAL CHINA

Редакция делового журнала «РЖД-Партнёр» готовит к выпуску №2, 2011 своего издания The RZD-Partner International CHINA на китайском языке.

Тема номера посвящена проблемам вагоностроения «пространства 1520». Читатели узнают, готовы ли производители ответить на новые вызовы. В своём эксклюзивном интервью старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович расскажет о масштабных задачах по повышению качества производимой продукции, улучшению её конкурентоспособности, выпуску новых образцов подвижного состава, решению задач повышения энергоэффективности.

Схема распространения журнала The RZD-Partner International CHINA:

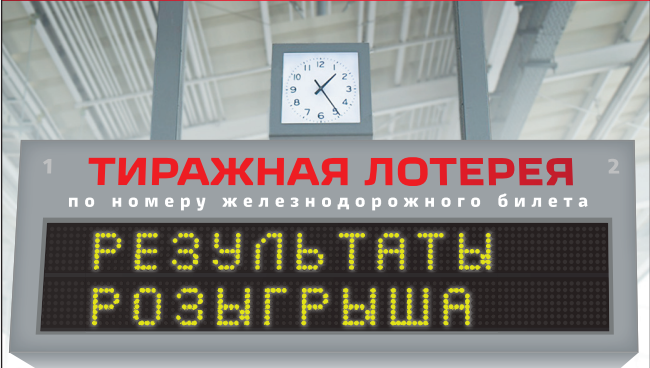
- через представительство ОАО «Российские железные дороги» в Китае;
- через представительства китайских компаний и организаций в России и Китае;
- через ассоциации и союзы по развитию сотрудничества с Китаем;
- на крупнейших выставках и конференциях в России и Китае.

Тираж: 5000 экземпляров

Периодичность: 2 раза в год

Отдел рекламы:

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



Тираж № 12 от 30.09.11 г.

Всероссийская негосударственная тиражная лотерея «Лотерея железных дорог»

| Категория | Выигравшие комбинации | Число выигравших билетов | Победитель получает (руб.) |
|--------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------------|
| СУПЕРПРИЗ | 2010702 791671 | 1 | 2 225 676 |
| № 1 | 2010708 516114 | 1 | 417 220 |
| № 2 | ххххххх х26868 | 2 | 208 610 |
| № 3 | хххххххх хх4701 | 3 | 69 537 |
| № 4 | хххххххх ххх389 | 40 | 5 215 |
| № 5 | хххххххх хххх24 | 415 | 1 005 |
| В ДЖЕКОТ ОТЧИСЛЕНО | | | 157 |

Расшифровка категорий

| |
|---|
| Категория № 5 (с комбинацией совпало число из 2 последних цифр номера проездного документа) |
| Категория № 4 (с комбинацией совпало число из 3 последних цифр номера проездного документа) |
| Категория № 3 (с комбинацией совпало число из 4 последних цифр номера проездного документа) |
| Категория № 2 (с комбинацией совпало число из 5 последних цифр номера проездного документа) |
| Категория № 1 (номер проездного документа выбран из номеров билетов, участвующих в тираже, случайным образом) |
| Категория «СУПЕРПРИЗ» (с комбинацией совпало число из 13 цифр, образующее номер проездного документа) |

Выплаты выигрышей начинаются через 10 дней после подведения итогов тиража. Выигрыши можно получить банковским или почтовым переводом, а также в офисе компании «Генеральный оператор лотерей» (г. Москва, 2-й Рошинский проезд, дом 8, стр. 1, тел.: 8 (495) 663-99-22). С информацией об организаторе лотереи, о правилах, о формировании и распределении призового фонда, о сроках, месте и порядке получения выигрышей можно ознакомиться на сайте www.zdloto.ru. Розыгрыш проводится каждый последний рабочий день месяца в г. Москве. Разрешение ФНС № 743 от 28 апреля 2010 г.

Тел.: 8 800 555 03 03 www.zdloto.ru

ОАО «Газета «Гудок» приглашает на работу

КУРЬЕРА

Доставка корреспонденции по Москве. График работы: 5/2 с 10.00 до 19.00.

м. Бауманская, ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3
Телефон отдела кадров: (495) 624-78-42

Ситуация

Ждать некогда

>Начало | 1

В доставке угля для ЖКХ должны участвовать все собственники подвижного состава, убеждён начальник Красноярского центра фирменного транспортного обслуживания Валерий Лебедик. По его мнению, наблюдающаяся на сети ситуация продолжится до тех пор, пока на государственном уровне не будет принят закон о консолидации вагонного парка и пока не создадут единый центр управления, который регулировал бы отношения перевозчиков, собственников подвижного состава и владельцев инфраструктуры. Чётко выстроенный процесс позволил бы снизить процент простоя и порожнего пробега, а значит, и нагрузку на инфраструктуру, увеличил бы производительность подвижного состава. А пока этого не произошло, предприятиям – получателям угля при подготовке к зимнему отопительному сезону нельзя надеяться только на парк ПГК и ВГК, а нужно самим привлекать и других собственников подвижного состава. Валерий Лебедик сообщил, что для исправления ситуации Красноярский центр ещё раз написал письма всем собственникам угольных разрезов, потребителям топлива, предприятиям ЖКХ о том, что, поскольку в общем парке собственных полувагонов доля Первой и Второй грузовых компаний составляет менее одной трети, весь объём предъявляемых к перевозке грузов не может быть обеспечен их вагонами. Поэтому нужно дополнительно заключать долгосрочные договоры на предоставление приватного подвижного состава и закладывать в случае необходимости корректировки по расходам в соответствующие статьи бюджета. Ведь цена услуги формируется у каждого собственника с учётом экономической целесообразности и востребованности вагонного парка.

Игнат Вьюгин

Справка «Гудка»

По оценке ОАО «РЖД», за девять месяцев 2011 года погружено 216,2 млн тонн угля, что на 4,3 млн тонн выше уровня прошлого года, или 2%, в том числе 18,8 млн тонн угля перевезено на сегодняшний день для нужд ЖКХ, что на 3,9% превышает уровень прошлого года.

Дальневосточная

Вернуть потери

Дорога принимает срочные меры для сокращения переработки локомотивных бригад

На Дальневосточной дороге в сентябре почти на 40% увеличилось количество сверхурочных часов у локомотивных бригад по сравнению с тем же месяцем 2010 года.

Об этом сообщил заместитель начальника Дирекции тяги ДВЖД Николай Фисенко. Рост допущен в большинстве предприятий дирекции. Например, по эксплуатационным депо Смоляниново, Ружино сверхурочная работа выросла в 2,1 раза. Почти вдвое она стала выше и у депо Облучье. Больше всего переработок у хабаровчан – 17,8 тыс. часов. Хотя в процентном отношении рост к сентябрю 2010 года у депо Хабаровск-2 небольшой – около 5%.

Проблема переработок остаётся актуальной в свете продолжающегося увеличения грузопотока в адрес морских портов Дальневосточного региона. В последний раз ситуация обострилась в августе – сентябре.

Согласно анализу наибольшее количество сверхурочной работы – порядка 63% – допущено по причине нерационального использования рабочего времени локомотивных бригад. Львиная доля производительных потерь произошла из-за превышения нормированного времени на поездку.

В отдельные сутки сентября на Дальневосточную через станции Архара приходило с Забайкальской железной дороги до 75 поездов. А за восемь месяцев 2011 года по этому стыку принималось в среднем 55 поездов ежедневно.

«Мы хотя и не стоим, но еле-еле тянемся – стала непроезжей станция Хабаровск-2. На подходах к ней, на ряде участков, скорость не превышает 10–20 км/ч. И поездка бригады занимает до 14–18 часов», – рассказал машинист депо Хабаровск-2.

Станцию Хабаровск-2 не зря на ДВЖД называют фабрикой маршрутов. Помимо пропуска транзита здесь формируют поезд по многим направлениям. Плюс приходящие с запада составы с грузами в адрес портов Владивостока и Находки для увеличения пропускной способности инфраструктуры и экономии расходов по-полняются до весовой нормы 6300 тонн.

Возрастающие нагрузки приводят к затруднениям в работе станции. В сентябре в четном (восточном) направлении здесь не



в 6300 тонн. Однако заезд в локомотивное депо расположен так, что он перекрывает главный путь. Тем самым возникает ещё одна трудность в пропуске возрастающего поездопотока через данный узел.

Как рассказали в службе движения Дальневосточной дирекции управления движением, для сокращения непроизводительных потерь часть локомотивных бригад и тяги размещают на подходах к узловым станциям.

«Так, для проследования Смолянинова транзитом машинисты подменяются на станции Шкотово. По такой технологии на Находку уходят в сутки три-четыре поезда. Таким образом, на станции Смоляниново уже надо менять на 16 локомотивов меньше», – сообщил начальник отдела работы локомотивов и локомотивных бригад службы Анатолий Нестеров.

Аналогичная практика и на подходах к Хабаровскому узлу. В нечётном направлении часть бригад меняется на Красной Речке, в четном – на станции Приамурская или Покровский. К месту подмены машинисты доставляются автотранспортом.

В середине недели ситуация со сверхурочными стала нормализовываться. «К примеру, на участке Облучье – Хабаровск 28 и 29 сентября не было ни одного поезда, управляемого бригадой сверх нормированного времени, утверждённого приказом начальника дороги и согласованного с профсоюзом, то есть более 11 часов», – уточнил Анатолий Нестеров.

Кроме того, добавил он, после окончания летних ремонтно-путевых работ дорога вернётся к эксперименту с изменением участков обращения локомотивных бригад на полигоне Облучье – Находка для поездов с нефтью ВСТО. Подмен машинистов будет происходить не в Хабаровске и Смолянинове, что даст возможность отчасти разгрузить эти станции, а в Вяземском и Уссурийске. По данной схеме возможно проводить пять-семь составов в сутки. Кстати, с целью внедрения этой технологии на постоянной основе нынешним летом был капитально отремонтирован дом отдыха локомотивных бригад на станции Вяземская.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Порой машинисты покидают кабину своего локомотива гораздо позже положенного времени

раз приходилось отставать от движения поезда. В свою очередь, ёмкости нечётной системы станции забивались «брошенным» порожняком. Сказывается проблема управ-

Хабаровск-2. Такая практика, в частности, введена на станции Находка-Восточная, где в большом количестве выгружаются полувагоны с углем.

Ещё один проблемный узел – станция Смоляниново. Если в 2009 году в направлении Находки через неё проходило в сутки 26–27 поездов, то после начавшихся с про-

Львиная доля непроизводительных потерь произошла из-за превышения нормированного времени на поездку

ления приватным парком – после выгрузки его собственники не спешат с передислокацией вагонов за пределы дороги. Вместе с тем, по словам начальника Дальневосточной дирекции управления движением Евгения Андриянова, поставлена задача – максимальная маршрутизация вагонопотока на местах массовой выгрузки, с тем чтобы порожняк следовал без обработки через

шлого года перевозок нефти по проекту ВСТО отправляется до 40. Несмотря на меры по развитию, сказывается дефицит приёмо-отправочных путей станции.

Помимо прочего в Смолянинове размещаются локомотивы. Если принимается 40 поездов, то нужно поменять порядка 150 электровозов с учётом толкачей, необходимых для преодоления перевалов поездами

- чтобы быть в курсе происходящего в одной из крупнейших компаний страны – ОАО «РЖД»;
- чтобы ориентироваться на рынке транспортных услуг;
- чтобы предвидеть будущее, зная, что готовят власти, нужно иметь нашу газету под рукой дома и на работе.

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

Ежедневная подписка для предприятий, компаний и других юридических лиц по телефонам: (499) 262-89-69; (495) 624-52-37

XVI Международная конференция

Info 2011 trans

«Информационные технологии на железнодорожном транспорте»

реклама

10 – 13 октября 2011

Санкт-Петербург
«Парк Инн Прибалтийская»

Генеральный партнер

Стратегический партнер

Генеральный ИТ партнер

Официальный спонсор

Официальный технологический спонсор

Организатор

+7 (495) 988-18-00 www.intransforum.ru

ЧП

Две судьбы под откос

За каждым пунктом инструкций безопасности стоят человеческие жизни

Статья стала победителем конкурса публикаций в дорожных газетах за август в номинации «Лучший аналитический материал»

Вина за столкновение 11 августа двух поездов на перегоне Ерал – Симская Куйбышевской железной дороги отнесена к учёту по ответственности за эксплуатацию локомотивным депо Уфа. Такой вывод содержится в техзаключении, подписанном через два дня после катастрофы комиссией из девяти командиров ОАО «РЖД» и обеих магистралей.

Трудно представить горе семей погибшей дёмовской локомотивной бригады. Уходя в рейс, Денис Шумихин оставил дома жену и дочь трёх лет, сиротами стали сыновья Михаила Журавлёва – четырнадцать и шести лет. Младшего они с женой усыновили, когда тому был один год.

На Южно-Уральской дороге крушение под Кропачёвом показало, насколько глубоки корни безответственности отдельных работников. Пять железнодорожников за 36 минут, пока поезд № 2707 находился в их руках на станции Кропачёво, буквально предопределили его крушение. Такие выводы напрашиваются после прочтения техзаключения от 13 августа.

На встрече с сотрудниками Кропачёвского узла начальник ЮУЖД Виктор Попов сказал именно об этом: «Мы с вами, уважаемые южноуральцы, сделали всё для того, чтобы это крушение состоялось. А довершила трагедию дёмовская локомотивная бригада».

Хроника

От момента первой нестандартной ситуации на пути следования до схода прошло 2,5 часа. В 14.30 на станции Мурсалимкино поезд под управлением кропачёвской локомотивной бригады, состоявшей из машиниста Дмитрия Колтырева и его помощника Олега Устюжанина, сбил быка. Был повреждён концевой кран



ФОТО: ОАНО РЖД

тормозной магистрали головного электровоза. Деталь взяли из тегахпечки и заменили на месте. Спустя время поезд прибыл на станцию Кропачёво. Осмотрщики вагонов его не встретили, нарушив этим инструкцию.

Чуть позже проигнорировала требования своей инструкции и сдающая локомотивная бригада. Пришли слесари поменять концевой кран на новый, установить на него рукав. Машинист с помощником перед ремонтом перекрыли концевые краны между локомотивами и перелевели две ручки в кабине электровоза в положения, которые переключили управление авто-тормозами на ведомый локомотив. Через 15 минут слесари закончили с рукавом, краном и взялись устранять утечки воздуха. Локомотивщики не стали возвращать ручки в прежние положения и не предупредили подошедшую принимающую бригаду о том, что не сделали этого. По прибытии в Кропачёво они ограничились звонком на мобильник машинисту-инструктору эксплуатационного локомотивного депо Златоуст Сергею Фасхутдинову.

– Машинист-инструктор пришёл, сфотографировал сбитый

Игнорирование инструкций безопасности приводит к трагедиям

кран и ушёл в депо, – сказал, оценивая действия Фасхутдинова, начальник Дирекции тяги Лев Высоковский. – Что делать в депо?! Понятно, что у него там есть работа: машины загонять, вводить информацию. Но машинист-инструктор должен работать в парке! Контролировать такой вот безотцепочный ремонт локомотивов, а после проверять приборы и ручки управления на корректность показаний и положений. А он ушёл.

– Это не моя колонна. Я инструктор тепловозной колонны, – уточнил, перескакивая свои действия, Сергей Фасхутдинов. – Их инструктора не было, вот помощник машиниста Устюжанин и позвонил мне. Из парка ушёл, потому что у меня подходило время запланированной контрольной поездки.

Казалось бы, свою работу он выполнил и ушёл в депо, когда слесари меняли кран и рукав, устранили утечки воздуха из тормозной системы, а дёмовцы уже приняли локомотив. Но, как заметил Виктор Попов, задержав Фасхутдинов ещё на 30 секунд, убедишься,

что локомотивы по тормозам соединены и все органы управления в соответствующих положениях, – трагедии бы не произошло.

Потом пренебрегли технологией производства работ осмтрщики вагонов. Тормоза в поезде в тот момент были только у второго локомотива. Старший осмтрщик Владимир Кирсанов и осмтрщик Игорь Никитин проводили сокращённое

К слову, Игорь Никитин единственный из всех причастных к этим событиям и выступивших перед коллективом на встрече в Кропачёве смог сказать, что в случившемся есть его вина. Правда, сделал он это с оговоркой «возможно».

После сокращённой пробы тормозов была выдана справка формы ВУ-45, и в 16.47 поезд отправился из Кропачёва. Дёмовской локомотивной бригаде оставалось жить 16 минут.

После сокращённой пробы тормозов была выдана справка формы ВУ-45, и в 16.47 поезд отправился из Кропачёва

опробование тормозов. Из всей процедуры была сделана только продувка. Кирсанов в это время был у локомотива, Никитин – в хвосте. Он и открывал концевой кран последнего вагона. Воздух пошёл по системе, тормозные колодки сработали, Никитин закрыл кран, тормоза отжались. На этом он и успокоился, решив, что работу сделал. Не задумавшись о том, что никто не давал команд машинисту на торможение и отпуск тормозов.

Причины и следствия

Всё случившееся – история неоднократного насления в одном месте и времени то-ропливости, безразличия и непрофессионализма. Южно-уральская локомотивная бригада спешила сдать работу и отмахнулась от дёмовцев, принимавших поезд. Машинист-инструктор опаздывал на контрольную поездку и даже не поднялся в кабину, чтобы убедиться, что показатели манометров в норме, а ручки – в пра-

вильных положениях. У осмтрщиков было много других забот в парке. Они не знали, что в поезде № 2707 был ремонт. Решили, что ничего страшного случиться не может, и создали видимость выполненной работы. Трудно оспорить мнение начальника службы вагонного хозяйства ЮУЖД Евгения Лаврентьева, сказавшего, что вряд ли Кирсанов и Никитин вперые скалтурили. Дёмовцы же хотели быстрее оказаться дома. Забыв об инструкциях и понадеявшись на профессионализм коллег, они повели поезд.

Участники событий 11 августа то ли не понимали, то ли не вспомнили о набившей уже оскомину фразе: «Инструкции по безопасности написаны кровью». За каждым пунктом таких документов стоят человеческие жизни.

От жалоб – к конкретике

На двойном совещании в Кропачёве было озвучено много проблем, повлиявших на создание условий для трагедии. Например, отсутствие ограждения на станциях, чтобы домашний скот не ходил по путям.

– Работы по ограждению путей должны быть внесены в список наших мероприятий, – дал команду Виктор Попов. – И сроки должны быть реальные. Необходимо конкретно прописать, что мы сможем сделать в этом году, что – в следующем.

Крушение показало, что на станции Кропачёво отсутствует контроль над соблюдением технологий и выполнением работ. «Идёт заболочивание», – как выразился Виктор Алексеевич. Все знают и покрывают друг друга в надежде, что катастрофы не будет. Знакомое русское авось.

Участники событий на уровне дороги уже понесли наказание. Сегодня этот трагический случай расследует прокуратура, которая и поставит точку в этом деле.

На совещании прозвучал ряд конструктивных замечаний. Например, дежурная по станции Кропачёво высказалась по поводу пропуска поездов с неисправными локомотивами приписки Куйбышевской дороги. Этот вопрос будет решаться на уровне двух дорог. В пункте технического обслуживания (ПТО) Миасса у осмтрщиков

вагонов проблема с тем, что теперь они должны принимать с ходу, кроме грузовых поездов, ещё и пассажирские. Технология также будет пересматриваться.

– Мне подготовили справку о том, как у нас обстоит ситуация с проведением инструктажей, – рассказал главный ревизор по безопасности движения ЮУЖД Валерий Кузьминых. – Оренбург, Бердяш, Курган, Челябинск-Главный, Карталы – везде одно и то же. Пассажирские поезда не встречают, тормозят с нарушениями, головные осмтрщики не поднимаются на локомотив, чтобы проверить давление при полном опробовании тормозов.

Когда работник забывает об ответственности, руководителю остаётся только усиливать контроль. В кропачёвском парке ПТО скоро установят видеокмеры. Информацию с РПС (это своеобразный «чёрный ящик» локомотива) будут теперь скачивать регулярно на переносные цифровые носители. Каждый ПТОЛ на дороге будет делать это. Ответственность за устранение всех неисправностей, возникших в пути, возложена в парках на машинистов-экипировщиков.

Это только минимальный список изменений, которые будут внесены во все основные рабочие документы. Сейчас свои регламенты, инструкции, технологии переписывают с учётом сделанных выводов все причастные службы. Перемены коснутся обучения машинистов, образовательных программ в дортехшколах, процесса сдачи зачётов, дополнительных занятий.

Катастрофу 11 августа нельзя назвать стечением обстоятельств. Каждый участник событий что-то пропустил, забыл, не обратил внимания, не осознал всей меры ответственности. Все куда-то торопились. Суетность и непонимание, что от тебя зависит не только собственная жизнь, но и жизни других людей, сделали своё дело. И главный вывод прост: свою работу можно делать только хорошо. Иначе и браться не стоит.

Максим Щербаков, корреспондент газеты «Призыв»

Ситуация

Остановка – Финляндия

«АЛЛЕГРО» НЕ ВЫДЕРЖИВАЕТ ПЕРЕХОД С ПОСТОЯННОГО ТОКА НА ПЕРЕМЕННЫЙ

Поломки экспресса происходят вскоре после пересечения границы.

В этом году на территории соседней страны поезд Санкт-Петербург – Хельсинки останавливался уже четыре раза.

25 января, чтобы добраться до столицы Финляндии, 80 пассажиров были вынуждены пересечь в поезде «Лев Толстой». 19 февраля 2011 года пассажиров доставили в Хельсинки опять-таки «Львом Толстым» с опозданием на 5,5 часа. 16 сентября в Хельсинки пассажиры экспресса отправили другим подвижным составом. Люди прождали его четыре часа и удивились, что их пересажали на простую электричку, хотя они заплатили за проезд в комфортабельном поезде.

При этом, по словам пассажиров, о компенсациях не велось и речи: недовольным финны предложили обращаться в суд. На запрос «Гудка» о компенсациях финская сторона не ответила. Как рассказал начальник отдела организации обслуживания пассажиров Дирекции скоростного сообщения Дмитрий Бармин, четверо пассажиров отправили в скоростную дирекцию жалобы с требованием возместить им не только стоимость билетов, но и моральный ущерб.

Последний случай произошёл 28 сентября. 50 пассажиров пересажали на поезд «Лев Толстой», который прибыл через 50 минут.

Вместе с тем российские кондукторы, сопровождающие состав вместе с финнами, указывают на то, что при поломках «Аллегро» на территории соседней страны коллеги предоставляют им противоречивую информацию о происходящем или не предоставляют её вообще. «Там старший – финский кондуктор, и решение о том, что говорить пассажирам, принимает он», – рассказал начальник резерва проводников Северо-Западной дирекции скоростного сообщения Александр Розин.

По его мнению, возможно, что причиной отсутствия информации является человеческий фактор. И если у



ФОТО: ИАКИ ИНТЕРФОРМ

«АЛЛЕГРО» ПОЛЬЗУЕТСЯ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ У ПассажиРОВ, даже несмотря на неполадки

россиян бригада всегда одна и та же, то у финнов постоянной бригады нет, они меняются очень часто. «Когда приходит финский кондуктор с другой линии, начинаются проблемы. Их было бы меньше, если бы был сплочённый коллектив», – считает Александр Розин.

Между тем, как пояснил начальник отдела обслуживания пассажиров в поездах Suomen Valtion Rautatie (VR, Финская железная дорога) Йёуко Уппман, «у финских кондукторов тоже нет информации, пока принимается решение, удастся ли устранить неисправность в работе поезда или надо будет пересаживать пассажиров».

Что же касается последней поломки «Аллегро», то, как рассказал журналистам в Санкт-Петербурге начальник Северо-Западной дирекции скоростного сообщения Алексей Ушаков, «предположительно произошёл отказ финских приборов безопасности».

Как полагают эксперты, в большинстве случаев сбой происходит при переходе с постоянного тока на переменный. Поезд ходит на путях двух дорог – на переменном токе по Финляндии он развивает скорость до 220 км/ч, а

на постоянном в России – до 200 км/ч. В России на магистралах давно используют двухсистемные электровозы (например, ВЛ82, ЭП10). У них при переходе с одного вида тока на другой проблем не возникает. У «Аллегро» тоже. Но только тогда, когда переменный ток меняется на постоянный. А когда наоборот – возникают проблемы. Поэтому все поломки случаются после пересечения российско-финской границы: как правило, у поезда опускаются пантографы и больше не поднимаются.

Проектный менеджер компании – производителя «Аллегро» Alstom Луиджи Муссо признал, что на первом этапе эксплуатации возникли некоторые технические неисправности. «Часть из них была устранена, – сказал он. – А существующие неполадки мы детально изучаем с соответствующими субпоставщиками». По словам Луиджи Муссо, также проводятся регулярные совещания компании-производителя с оператором – Oy Karelian Trans Ltd, созданной как совместное предприятие VR и ОАО «РЖД». Соответственно, они проходят с участием представителей финской и российской магистралей. Производитель делает всё возможное, чтобы наладить бесперебойную работу маршрута. А вот в Karelian Trans от комментариев отказались. Как рассказал Алексей Ушаков, в последнее время с VR часто проходят консультации, как улучшить движение экспрессов.

Несмотря на неполадки, «Аллегро» популярен. В конце апреля, по данным Alstom, пассажиропоток из России в Финляндию увеличился на 21,8%, а между Хельсинки и Петербургом – на 34,8% по сравнению с аналогичным периодом 2010-го. Поэтому к концу мая ежедневно курсировало уже не два, а четыре поезда.

Игнат Вьюгин

Справка «Гудка»

На территории России «Аллегро» останавливался два раза. 12 декабря 2010 года из-за того, что на путях оказался лось, а 19 января 2011 года – два нетрезвых человека.

Перспектива

Рудным путём

Создание горно-обогательного комбината увеличит на дороге погрузку



ФОТО: ТАСС ГИЗ

Дорога весьма заинтересована в рудных грузах

В посёлке Снарский Еврейской автономной области началось строительство фабрики по обогащению железных руд, добываемых на Кимкано-Старском месторождении.

Проект реализует группа компаний «Петропавловск». Инвестиции составят более \$300 млн. Как сообщил председатель совета директоров управляющей компании «Петропавловск» Павел Масловский, запустить комбинат планируется к концу 2013 года. Его мощность после ввода первой очереди составит 10 млн тонн руды и 3,5 млн

тонн железорудного концентрата ежегодно. Спустя два года объём удвоится. Всё это положительно скажется на погрузке Дальневосточной магистрали. Сейчас строится подъездной путь к станции Известковая.

Продукция комбината пойдёт на различные металлургические предприятия России, в частности в адрес ОАО «Амурметалл» в Комсомольске-на-Амуре. При благоприятной конъюнктуре концентрат будет экспортироваться в Китай и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

На Дальнем Востоке успешно работают другие перерабатывающие предприятия группы компаний «Петропавловск». В прошлом году близ станции Олёкма введён в строй комбинат по обогащению титаномагнетитовых и ильменитовых руд, что заметно увеличило погрузку Тындинского региона ДВЖД.

В связи с пуском Олёкминского месторождения за восемь месяцев погружено 572,5 тыс. тонн железной и цветной руды. Перспективный объём погрузки здесь – 2,2 млн тонн в год», – сообщил начальник Дальневосточного ЦДФТО Александр Соколенко.

Игнат Вьюгин

Инициатива

Удержатъ рынок

Власти Украины хотят перераспределить грузопотоки

Правительство Украины разработает меры для привлечения грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

«Мы должны активнее использовать наши железнодорожные коммуникации для того, чтобы было выгодно основные грузы направлять по железной дороге, а автомобильные дороги использовать для пассажирских перевозок и негабаритных грузов», – отметил премьер-министр Украины Николай Азаров. По его словам, необходимо создать соответствующую логистическую инфраструктуру и применять методы тарифного регулирования.

Заместитель начальника главного коммерческого управления «Укрзализныци» Андрей Мирошников сообщил «Гудку», что железнодорожной администрацией давно прорабатываются вопросы привлечения грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт. «Мы стараемся устанавливать конкурентоспособные тарифы для различных грузов. Тарифы зависят от расстояния перевозки, от рода перевозимого груза. В каких-то сегментах мы можем конкурировать с автотранспортом, в каких-то – ещё нужно работать, чтобы сохранить рынок за собой», – отметил он.

Андрей Мирошников упомянул также о ряде проектов по контейнерным перевозкам, добавив, что они пока не нашли поддержки у автоперевозчиков. «Для их реализации необходимы определённые условия: в частности, необходимо принять ряд нормативных актов, связанных с регламентацией движения автотранспорта через города, экологически чистые районы, по регламентации времени труда и отдыха водителей. Кроме того, должна проводиться политика по дотированию железнодорожных перевозчиков, которые внедряют контейнерные перевозки».

По словам проректора по научной работе Государственного экономико-технологического университета транспорта Украины Владимира Данилевского, на Украине многие виды грузов, которые изначально тяготеют к железнодорожному транспорту, в настоящее время всё чаще перевозятся грузовиками. По мнению Владимира Данилевского, при наличии тарифов, рассчитанных по единой формуле, которая учитывает вид груза и расстояние перевозки, экономически выгодно перевозить грузы железнодорожным транспортом. «В настоящее время частные операторы, пользуясь дефицитом вагонов, искусственно завышают тарифы, поэтому грузоотправителям зачастую выгоднее пользоваться услугами автоперевозчиков», – сказал эксперт.

Директор по стратегическому развитию логистической компании «Транслинк» Игорь Горбатьх подчеркнул, что пока при более высокой себестоимости перевозок автомобильный транспорт имеет неоспоримое преимущество – доставку «от двери до двери».

Денис Виксне

Идея

На службе у луча

Инфракрасные обогреватели сэкономят энергоресурсы

В 2011 году в рамках пилотного проекта планируется внедрение систем лучистого инфракрасного отопления на нескольких объектах Октябрьской и Южно-Уральской железных дорог.

Для её установки выбраны три здания административно-бытового и одно – производственного назначения. В ходе реализации проекта проанализируют эффективность новой системы отопления в сравнении с ранее используемыми системами централизованного водяного отопления, автономными системами электроводяного отопления и электрическим отоплением конвекционного типа. Также будет проверено соответствие заявленных «лучистыми технологиями» параметров практическим результатам.

Как пояснили «Гудку» в департаменте технической политики ОАО «РЖД», для создания теплового излучения в инновационных «лучистых» обогревателях электрическая энергия подаётся на токопроводящие композитные элементы нагревательных плёнок, которые создают направленное инфракрасное излучение.

Главным отличием электрического инфракрасного отопления от обычных систем конвекционного типа является обогрев помещения с помощью потока лучистой энергии теплового спектра. Направляемый расположенными непосредственно над обогреваемой зоной лучистыми обогревателями, поток тепловой энергии обогревает не окружающий его воздух, а поверхность пола и находящихся в этой зоне людей. В свою очередь пол и оборудование, нагреваясь, отдают



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНОВ

аккумулированное тепло окружающему воздуху.

Как считают специалисты, принципиальное отличие систем электрического инфракрасного от традиционных систем отопления позволяет достигать наиболее полного для работников состояния комфорта.

ОАО «РЖД», как крупнейший потребитель энергоресурсов в стране, ставит перед собой задачу ежегодного снижения энергозатрат и внедрения современного энергоэффективного ресурсосберегающего оборудования и технологий.

На сети железных дорог, как и в целом по России, имеется немало число «проблемных» зданий и сооружений, энергоэффективность отопления которых оставляет желать лучшего. Основными причинами такой «проблемности» можно назвать их

Традиционные радиаторы постепенно уходят в прошлое

сверхнормативный износ, недостаточную степень утеплённости, неэффективные системы отопления. Последнее в основном касается электрического навесного отопления и водяного отопления от котельных на дизельном топливе, мазуте и др. По оценкам экспертов, в нашей стране ввиду климатических особенностей ежегодно на отопление тратится около 25–30% всех производимых энергоресурсов. При этом потери при передаче электроэнергии и теплоносителей достигают 30% (в Европе эта цифра значительно ниже – всего 4%). Одним словом, не случайно в ОАО «РЖД» заинтересовались проблемами экономии энергоресурсов.

Владислав Кукреш

Внедрение

Технология экономии

В ОАО «РЖД» появится Единая автоматизированная система учёта дизельного топлива



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНОВ

Информация об отпущенном на тепловоз топливе поступит в базу данных

Технологически ЕАСУ ДТ состоит из трёх функциональных блоков: топливного баланса поставок, баланса по складам топлива и баланса по парку подвижного состава. Все вместе они образуют корпоративный баланс ОАО «РЖД», построенный на принципе сохранения масс.

Баланс поставок показывает соответствие количества нефтепродуктов, отправленного поставщиками, и полученного на складах топлива. Технология поступления цистерн от поставщиков, как правило, двухэтапная и включает в себя переадресацию на пункте распыления, на котором партия (маршрут) дробится на несколько отправок по 3–5 цистерн для отдельных складов. Слежение за нефтепродуктами, следующими в адрес РЖД, осуществляется автоматически.

Баланс по складу топлива включает встречный контроль принятого и отпущенного количества топлива с учётом остатков в резервуаре. Конечная операция предыдущего баланса поставок является начальной операцией топливно-складского баланса, и на их стыке производится встречный учёт.

Баланс по локомотивному парку построен на сравнении данных отпуска через высокоточные топливно-раздаточные колонки, информации бортовых систем учёта и маршрутов машиниста. Имеется возможность контролировать случаи расхода указанных данных между собой, что, как правило, является либо наруше-

нием технологии отпуска и эксплуатации, либо фактом сбоя технических средств, на основании которого принимаются необходимые технические решения по настройке и ремонту систем локомотива.

Элементами системы являются высокоточные приборы, измеряющие массу нефтепродуктов в цистернах и резервуарах, автоматизированные топливно-раздаточные колонки (ТРК), системы идентификации тепловоза, технологическое видеонаблюдение, аппаратура контроля утечек из топливной системы склада и др. Информация о количестве отпущенного топлива на каждую тепловозную секцию в дальнейшем автоматически сравнивается с показаниями

Проведённый анализ по итогам полугодовой работы ЕАСУ ДТ на топливном складе и в локомотивном депо Лянгасово показал снижение удельных норм расхода на тягу поездов по некоторым позициям – до 7%. За весь период эксплуатации системы на топливном складе не произошло ни одного случая расхождения учётных документов и показаний приборов.

Также важным результатом стало приведение в надлежащее состояние тепловозных бортовых систем учёта – количество работающих и используемых в технологии блоков РПДА-Т выросло в 4,5 раза. Разработчики РПДА-Т добились

ОАО «РЖД» – крупнейший потребитель дизельного топлива, его расход в компании составляет почти 3 млн тонн (более 90% идёт на тягу поездов)

бортовых систем учёта топлива и данными из маршрутов машинистов.

В рамках ЕАСУ ДТ реализован двухуровневый контроль адресности экипировки и идентификации объекта заправки: посредством системы автоматической идентификации подвижного состава (САИ ПС, основанной на принципе считывания бортовой RFID-метки) и с помощью идентификационного кольца на горловине топливного бака тепловоза, которое при установке раздаточного крана сообщает индивидуальный номер локомотива и факт фиксации раздаточного крана в горловине.

и повышения точности измерений. Так, число экипировок, при которых измерение массы бортовыми системами набранного топлива находится в допустимом коридоре погрешности, выросло в 14 раз.

Проведённая работа показала необходимость предъявления более жёстких технических требований к различным тепловозным бортовым устройствам учёта наличия и расхода топлива.

БОРИС ИВАНОВ, заместитель начальника департамента научно-технической политики ОАО «РЖД»

Модернизация

Ударили по вагонам

Учёные считают возможным увеличить срок службы пассажирского подвижного состава

На долю железных дорог приходится свыше 40% пассажирооборота всего общественного транспорта нашей страны. На сети сейчас эксплуатируют свыше 26 тыс. пассажирских вагонов локомотивной тяги и 7,5 тыс. секций электропоездов.

Проблема в том, что средний возраст этого подвижного состава превышает 17–19 лет, а для некоторых типов вагонов он приближается к критической отметке. Например, при нормативном сроке службы 28 лет вагоны габарита РИЦ, используемые для международных перевозок, проработали в среднем уже более 27 лет.

В настоящее время объёмы закупок для отечественных железных дорог уменьшились до 300–400 вагонов в год, в связи с чем старение парка идёт значительно быстрее, чем обновление.

По мнению специалистов, частично выправить сложившуюся непростую ситуацию можно с помощью ремонта и модернизации подвижного состава на наиболее оснащённых вагоноремонтных заводах.

Но для этого нужно сначала правильно оценить его техническое состояние, главным обра-



ФОТО: СЕРГЕЙ ВОЛНОВ

Прошедшим ремонт вагонам продлят ресурс на 15 лет

зом степень коррозии несущих элементов кузова.

Этот разрушительный процесс зависит от многих факторов, в том числе от конструктивных особенностей различных типов вагонов, применяемых в производстве материалов, технологии ремонта, условий эксплуатации и др.

Учёные Тверского института вагоностроения в ходе исследований установили, что общая несущая способность подвижного состава со временем неуклонно снижается, но, тем не менее, она может поддерживаться в необходимых безопасных пределах. Для объективной оценки

напряжённо-деформированного состояния металлоконструкции кузова, прошедшего капитально-восстановительный ремонт, они провели недавно так называемые контрольные ударные испытания нескольких типов пассажирских вагонов.

При этом на них накачивали с помощью локомотива специальный вагон-боек массой 80 тонн в сцепе с подпором массой 300 тонн с постепенным наращиванием скорости с 2 до 12 км/ч.

В ходе экспериментов учёные регистрировали силу удара в автосцепку, ход поглощающего аппарата, напряжения в наиболее нагруженных зонах (хребтовая и шкворневая балки, узлы крепления и пр.) и другие параметры.

По итогам проведённой проверки превышения допускаемых напряжений потери устойчивости и повреждение несущей металлоконструкции, а также элементов внутреннего и подвагонного оборудования сотрудники института не зафиксировали.

Полученные результаты оценки прочности несущей конструкции позволили учёным сделать вывод о возможности продления расчётного срока службы кузовов вагонов, прошедших капитальный ремонт, ещё на 15–17 лет.

АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ, Тверь

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Переработку вернули отгулами

На «телефон доверия» газеты обратился Михаил Кашеев, звонивший по поручению сигнальщиков и составителей станции Чепецкая Горьковской дороги. По его мнению, у них на станции нарушается трудовое законодательство.

«Работаем и в три смены, и в «одно лицо», у всех по несколько десятков часов переработок, а заплатили нам не полностью. Да и за совмещение доплаты не производились», – рассказал Михаил Александрович.

– Например, в мае при норме 160 часов я фактически отработал 176, причём четыре смены трудился в «одно лицо», выполняя обязанности составителя и сигналиста. А закрыли 143 часа – даже меньше положенной месячной нормы. И такое положение не только у меня. Отдать же переработки отгулами руководство не может, так как штат не укомплектован. Из-за сложившейся ситуации на три месяца нарушен график отпусков. И так продолжается уже второй год. Мы понимаем всю сложность положения, не отказываемся работать, но и не получать то, что честно заработали, тоже не резон».

Как пояснил первый заместитель начальника Горьковской дирекции управления движением Иван Климец, с апреля по июнь на станции Чепецкая действительно сложилась непростая ситуация в связи с нехваткой кадров. При этом начальник станции не предпринял своевременных мер по изменению режима работы составителей поездов и сигнальщиков. Неправильно был закрыт табель учёта рабочего времени на данных специалистов, а отработанные часы оплачены не в полном объёме.

Но к 1 июля составители поездов уже были укомплектованы полностью: по плану пять человек – по факту тоже пять. У сигнальщиков не хватало одного человека, на вакантную должность уже подобран кандидат, который будет принят на работу после обучения в железнодорожном лицее по профессии сигналист.

Что касается сверхурочных, то за упущения в вопросах организации и оплаты труда начальник станции привлечён к дисциплинарной ответственности.

При суммированном учёте рабочего времени подсчёт часов переработки ведётся по окончании учётного периода (на станции Чепецкая – по истечении полугодия). «Проведено доначисление заработной платы работникам за все отработанные часы и совмещение профессий. Компенсация часов переработки сверх нормы погашена предоставлением отгулов согласно личным заявлениям работников», – заверил руководитель дирекции. Он также заметил, что в связи с нарушением графика отпусков начальником станции должна быть пересмотрена технология обслуживания поездов составителями в «одно лицо» с исполнением обязанностей сигналиста и доплатой за совмещение профессий за временно отсутствующего работника.

МАРИНА СНЕЖИНА

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Не по нашему ведомству



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЛАВРОВ

– Меня интересует такой вопрос: огромное количество аварий происходит на переездах, на их обслуживание тратятся большие деньги. Только представьте, сколько жертв будет, если пассажирский поезд столкнётся с машиной, сколькоми жизнями рискует железная дорога! Не лучше ли в таком случае железнодорожникам строить побольше подземных или надземных переездов? Думаю, это будет гораздо дешевле и безопаснее.

Геннадий Шапшай

Тайга

Кемеровская обл.

– Строительство путепроводов и развитие автодорожной инфраструктуры является несвойственной деятельностью для ОАО «РЖД». Законодательством РФ на компанию не возложено финансирование строительства и эксплуатации автодорожных путепроводов. РЖД в таких случаях лишь выполняет работы по выносу железнодорожных коммуникаций из зоны строительства, предоставляет в графике движения поездов «окна» для выполнения ремонтных и строительно-монтажных работ.

Автомобильные развязки в соответствии с полномочиями, определёнными на высшем уровне, должны строиться за счёт средств федеральных бюджетов и бюджетов субъектов Федерации.

Игорь Малинин,

заместитель начальника управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры

Дневник отпускника

Рай без лимона

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СЕРВИС ПО ТУ И ЭТУ СТОРОНЫ ГРАНИЦЫ

Если театр начинается с вешалки, то отпуск для многих – с вокзала и поезда. Поэтому сервис становится для многих людей частью программы отдыха. А немалые расходы семейного бюджета предполагают как минимум комфортность передвижения в течение нескольких суток. Я проехал по маршруту Воронеж – Киев – Львов и хотел бы поделиться своими впечатлениями о сервисе по ту и эту стороны границы.

Воронеж готовился к празднованию 425-летия, и на площади перед вокзалом велась реконструкция. Отъезжающим и приезжающим приходилось перебираться с чемоданами через траншеи и бетонные ограждения. На время ремонта привокзальную площадь огородили бетонными блоками, оставив небольшую полосу земли. Поэтому припарковать автомобиль у вокзала практически невозможно: там едва умещаются маршрутки и такси. Конечно, городу-миллионнику нужен новый вокзал.

Поезд № 331 Воронеж – Киев формирования Юго-Восточной дороги очень «демократичный». Ковровые дорожки на полу коридора и в купе отсутствуют, впрочем, везде чисто. Постельные комплекты первозданной белизны и отличного качества. Полотенца махровые, 100-процентный хлопок. Новые окна и стенные панели радуют глаз. Санузлы тоже вполне respectable. Продукция немецкого вагоностроительного завода «Аммендорф» XXI века в рекомендациях не нуждается. И лишь бесстыковые рельсы, странным образом резонируя, тревожно исполняют «фути Баха»... Кстати, место в купе и поездка на расстояние 726 км обошлись мне в 2513 руб., то есть по 3,46 руб. за 1 км пути.

Проводник Наталья Денисова сразу выдала бланки миграционных карточек и пояснила, что первую таможенную пересечём рано утром, в 6.15. Нам предложили чай и кофе. Правда, чай – без лимона. А санузлы, которые в международном поезде могли быть и «био», открыли только через час после отправления. Курильщики же потянулись в тамбур сразу, и в вагоне ощутимо запахло дымом. Мне всегда казалось странным пренебрежительное отношение гостей-курильщиков и хозяев-железнодорожников к большинству некурящих пассажиров (с детьми!). У кого-то никотиновая зависимость? Нет проблем! Всех в отдельный вагон «для курящих» или в каждый тамбур – специальную вытяжку. Всё-таки табачная вонь в поезде дальнего следования – это дикость. В цивилизованных странах курение в общественных местах запрещено, и это правильно: надо заботиться о здоровье людей, достигающих чувства эйфории без наркотиков и никотина.

В шесть часов утра проводники разбудили нас требованием приготовить паспорта, снять обложки, убрать всё лишнее.



СЕРВИС НАЧИНАЕТСЯ НА ВОКЗАЛЕ

Однако таможенники станции Глушково появились в нашем вагоне только через 30 минут, а пограничники проверили паспорта через 40 минут. «Обряд» пересечения границы несложен.

На украинской территории по вагону вереницей двинулись «менялы», предлагающие за 1000 российских рублей 260 украинских гривен. С одной стороны, такой «сервис» удобен. С другой – каков статус этих людей в спортивных костюмах, кто и на каком основании пускает их в поезд? Наверное, могут и обмануть, ведь «рабо-

паспорт или какой-либо иной документ на посадке не требуют. Заметны и другие отличия украинской «зализницы» от РЖД. Купейный вагон хоть и укомплектован ковровыми дорожками, но выглядит ветхо и уныло. Табличка вагоностроительного завода «Аммендорф» ещё времен ГДР подтверждает преклонный возраст железного «скитальца». Постельное бельё какое-то серое. Отдельные пассажиры спят прямо на матрасах, и проводники не возмущаются. Окна негерметичны, дует. И, кажется, дует из не очень прибранных санузлов.

Правда, билет в купе стоит всего 1478 руб., и каждый из 652 км пути обходится

Мне всегда казалось странным пренебрежительное отношение пассажиров-курильщиков и хозяев-железнодорожников к некурящим пассажирам

тают» без квитанций. Кстати, в банке за те же рубли можно получить примерно на 10 гривен больше, а они не лишние.

Около 13 часов по местному времени пересекаем Днепр и вскоре оказываемся на вокзале Киев-пассажирский. Честно говоря, ощущения заграницы не возникает. Объявления по радио – на украинском и русском языках. Народ какой-то неспешный. Вокруг те же привычные киоски. Бутылка пива в буфете стоит на наши деньги 30 руб. (в городе – 20). И, как показал дальнейший опыт, на Украине цены божеские.

Между прибытием в Киев и отправлением во Львов у меня всего два часа. Вскоре оказываюсь в поезде № 359 теперь уже Львовской дороги. Любопытно, что

в 2,26 руб., на треть дешевле, чем в поезде РЖД. Но разница в комфорте очень ощутима.

К сожалению, через трое суток, когда пришлось ехать обратно поездом № 138 Ивано-Франковск – Киев всё той же Львовской дороги, ночной холод и неуют первое впечатление об украинском железнодорожном сервисе лишь усилили. Пусть невзгоды мы делили поровну – утром я увидел проводника, который сидел в своём купе по-турецки, закутавшись от холода в одеяло, – пусть купейный билет был относительно дешёв (1489 руб.), это не компенсировало негативных эмоций. Поэтому знакомый уже поезд № 332 Киев – Воронеж показался неким раем, даже без лимона...

Возможно, мне просто не повезло и есть украинские поезда иного уровня. Но два факта – это уже не случайность. Отечественные поезда комфортнее. При этом и в России, и на Украине железнодорожный транспорт пока не стал зоной отдыха. Не исключение и залы ожидания. Даже так называемые залы повышенной комфортности, куда попасть пассажир может за отдельную плату.

Если на львовском вокзале в зоне «повышенного комфорта» предусмотрели хотя бы бесплатный Интернет (беспроводной), то в Киеве и Воронеже – это просто места для сидения в зале, где несколько просторнее и чище. За что же платить? За осознание своей исключительности?

К сожалению, пока у большинства людей поездка по железной дороге отнимает немало сил и дарит негативные эмоции. Не случайно, наверное, военнослужащим время в пути (к месту отпуса и обратно) добавляют к отпуску. А ведь за наши деньги всё можно устроить иначе. Кондиционирование воздуха летом и адекватное отопление в холодное время года во всех вагонах, борьба с окуриванием некурящего большинства, информационно-образовательное обеспечение пассажиров (за окном проплывает много интересного, а мы об этом и не догадываемся) – есть множество действенных и малозатратных вариантов превращения поездки – «испытания на прочность» в приятное путешествие. Ведь доставляют же удовольствие путешествия на фирменных поездах «Тихий Дон» и «Атаман Платов».

АЛЕКСАНДР ХРОЛЕНКО
Фото автора

Благодарность

Песни в подарок

Словацкие туристы остались довольны комфортом и высокой культурой обслуживания

Благодарностей в адрес проводников больше всего в нашей редакционной почте. А вот почти официальное обращение зарубежных пассажиров в адрес генерального директора ОАО «ФПК» Михаила Акулова встретишь не часто.

– Уважаемый Михаил Павлович! В июне этого года я обратилась к вам с просьбой предоставить хорошие вагоны для словацких туристов, которые ехали из города Кошице в Санкт-Петербург через Москву.

Наше путешествие началось 7 июля вечером, обратно возвращались 15 июля. Когда в Кошице мы приехали на вокзал, то, увидев поезд, обрадовались, так как нашу группу ждал классный вагон со всеми удобствами, чистый и уютный.

Туристы были очень довольны и высказывали слова благодарности в адрес вашей пассажирской компании. Я, как руководитель группы, хочу поблагодарить за создание комфортных условий во время поездки, высокий профессионализм проводников и начальника поезда. Буду эту положительную информацию распространять у себя на родине.

В направлении на Москву работали Михаил Эмилович Ухач и Светлана Викторовна.



Словацкие туристы очень довольны путешествием

Михаил Эмилович нам всё объяснял, отвечал на все вопросы, интересно рассказывал об обычаях на Украине и в России. И от этого наша поездка стала ещё интереснее. Светлана и Михаил готовили вкусный чай, кофе. Очень заботилась о нас и начальник поезда Татьяна Александровна Смирнова.

В знак признательности этим работникам наши туристы спели им красивые словацкие и русские песни, тем более что среди нас были туристки, которые умеют превосходно петь на русском и словацком языках. Такое дружеское обращение способствовало созданию атмосферы взаимопонимания и уважения.

Первый шаг в Россию был отличным. Всё это повторилось и на обратном пути.

Господин директор, чтобы вы убедились в справедливости моих слов, отправляю вам фотографии, которые подтверждают это.

Мы, словацкие туристы, выражаем искреннюю благодарность всему вашему коллективу за высокую организацию сферы услуг на железнодорожном транспорте. Доброго всем здоровья, успехов в делах!

С уважением,

Анна Марачкова,

руководитель группы туристов из Словакии

Фото автора

Услуги

Печать ответственности

НОТАРИУСЫ СОБИРАЮТСЯ УСТРАНИТЬ ОЧЕРЕДИ И ПОВЫСИТЬ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

НОТАРИАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РАБОТЫ ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА С ПЕЧАТЬЮ.

По данным члена комиссии Федеральной нотариальной палаты (ФНП) по этике, профессиональной чести и имиджу Татьяны Марсаковой, за два последних года 220 нотариусов по всей стране получили дисциплинарные взыскания: замечания, выговоры или строгие выговоры. Кроме того, нотариальные палаты четыре раза требовали через суд лишить проштрафившихся нотариусов права нотариальной деятельности.

В ходе поездок членов комиссии ФНП по регионам выяснилось, что значительная доля обращений в нотариальные палаты приходится на просьбы подтвердить правоту нотариуса в той или иной ситуации. «Из года в год эти обращения касаются работы одних и тех же нотариусов, а ведь эти обращения, как лакмусовая бумага, – выявляют непрофессионализм этих наших коллег, не желающих потратить чуть больше времени на разъяснение своей позиции, законодательства», – отмечает вице-президент Нотариальной палаты Вологодской области Ирина Механюшина.

Кот в наследство

Стоит обрисовать наиболее острые вопросы, в решениях которых компетентность нотариуса особенно важна.

Во-первых, это ведение наследственных дел: выявление всех наследников умершего, а также установление очерёдности наследования. Некоторые граждане иногда «забывают» про родственников, также являющихся наследниками, «теряют» завещания, написанные не в их пользу, а иногда идут на прямой подлог документов – и в этой ситуации квалификация нотариуса, его принципы должны стать залогом обеспечения законного распределения наследства.

Удостоверение гражданско-правовых сделок также зависит от профессионализма нотариуса. Продать машину по объявлению, одолжить соседу денег до зарплаты, купить щенка – всё это с позиции права сделки между гражданами, которые подчиняются гражданскому законодательству независимо от того, знают об этом участники сделки или нет. При заключении договоров в таких случаях нотариус должен проконтролировать, чтобы в документе были отражены все реквизиты (паспортные данные, адреса), правильно определён предмет сделки, названо имущество, присутствовали определённые законом существенные условия договора и т.д. Возможно, ему придётся предложить сторонам внести изменения в текст документа, приведя его к общему знаменателю с нормами гражданского права.

Кроме того, традиционно сложны для оценки сделки по отчуждению (продаже, дарению, обмену) объектов недвижимого имущества – квартир, дач, гаражей и иной недвижимости. При этом нотариус несёт ответственность за непредоставление либо несвоевременное предоставление в



SWIRE/ITRAE – FACS

налоговые органы сведений о стоимости имущества, переоформленного в результате сделок.

Стоит сказать, что нередко граждане выплёскивают на нотариусов недовольство из-за несовершенства законодательства и его частых изменений, которые и профессиональные юристы-то едва успевают отслеживать. И тем не менее этим специалистам есть куда совершенствовать свою работу.

Доверенность по Интернету

По мнению правозащитников, в первую очередь должен улучшиться сервис. Здесь и сокращение очередей к нотариусу, например, за счёт предварительной записи на приём или отправки заданий через Интернет, и возможность для граждан заранее оставлять для удостоверения документы и забирать их позднее, в удобное время, и увеличение времени работы нотариуса.

Кроме того, должны быть созданы реальные нормы привлечения нотариуса к материальной ответственности за профессиональные ошибки. Например, в Нижнем Новгороде суд постановил взыскать 1 млн руб. с муниципалитета и признать сделку по продаже квартиры недействительной. Как выяснилось на заседании, продававшая квартиру женщина «не понимала значения своих действий на момент подписания у нотариуса доверенностей на приватизацию и продажу квартиры», а нотариус всё удостоверил. В итоге сделка отменена, мэрия наказана, но нотариус не понёс никакой ответственности.

«Важной мерой по улучшению работы нотариата было бы введение положения

Грамотное удостоверение сделок и прочих документов позволяет избежать разбирательств в суде

о страховании материальной ответственности нотариуса, причём оно должно быть обязательным. Возможно, по примеру арбитражных управляющих стоит страховать как личную ответственность, то есть когда сам нотариус страхует свои риски причинения вреда гражданам, так и коллективную ответственность – застраховать ответственность своих членов может нотариальная палата из выплачиваемых ими взносов», – считает адвокат Московского юридического центра Денис Ивченков.

Эти предложения уже обсуждаются для внесения в Профессиональный кодекс нотариусов. ФНП планирует также прописать необходимость для нотариуса иметь сайт в Интернете, при этом чётко регламентировать, какого рода информацию может содержать эта страничка в Сети. Действия кодекса предполагается распространить не только на нотариусов, их временных заме-

щающих и помощников, но и на стажёров, сотрудников нотариальных контор и нотариальных палат субъектов РФ. Кроме того, предусматривается введение правила, по которому соблюдение норм кодекса будет обязательным.

Попытка внутреннего регулирования вполне логично укладывается в рамки готовящейся масштабной реформы нотариата, которая по замыслу добавит полномочий людям с печатью, но при этом и усилит контроль за ними.

А пока рядовые граждане, готовясь к походу в нотариальную контору, могут прочитать в Сети отзывы о работе конкретного нотариуса, и, если назреет мнение о справедливой критике в его адрес, лучше выбрать другого специалиста. Не лишней будет и предварительная консультация с юристом.

КАТЕРИНА МАКСИМОВА

Есть мнение

Владимир Кулик, начальник группы учёта материально-производственных запасов по главному материальному складу Иркутского общего центра обслуживания:

– К нотариусу я обращался несколько раз, в основном, чтобы оформить доверенности. Сначала отец, инвалид I группы, составлял на меня документ, а потом я оформлял доверенность на жену. Оба раза нам пришлось отстоять длинные очереди, чтобы попасть на приём. Кроме того, моего с трудом передвигающегося отца пришлось оставить одного для собеседования на предмет его вменяемости.

В этом отношении введение личных сайтов нотариусов для решения вопросов населения удалённо станет полезным новшеством. Надеюсь, что также предусмотрят вопрос безопасности и удобства использования заверенных электронных документов.

ВОПРОС ДНЯ

Как вы относитесь к предложению министра образования закрывать филиалы вузов в городах?

Андрей Давыдкин, ведущий инженер центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Забайкальской дирекции инфраструктуры:

– Не поддерживаю министра. Филиалы удобнее для населения. Ездить учиться далеко – не самый лучший вариант. Ведь в чужом городе у студента может возникнуть проблема с жильём. Считаю, что в филиалах есть отличные преподаватели, хотя, наверное, в головном вузе более квалифицированные педагоги. Да и дисциплина и посещаемость в филиалах лучше. Ведь коллектив намного меньше, чем в центральном вузе, и все друг друга знают.

Ирина Смирнова, замначальника отдела эксплуатации службы пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Категорически не согласна с таким предложением. Те же заочники, люди в основном семейные, которые учатся в головном вузе, вынуждены снимать жильё на время сессии. А это лишние деньги, которые бьют по бюджету. Я училась в Рузаевке в филиале Самарского железнодорожного института. Практично, когда вуз недалеко от дома и работы. Удобно и выпускникам, и их родителям – дети всегда под присмотром. Зачем изобретать в отношении филиалов велосипед? Ведь существует система проверок и аттестации учебных заведений. Если филиал не соответствует требованиям и качеству образования, то его закрывают либо подтягивают до уровня базового вуза. Но совсем оставлять глубинку без высшего образования нельзя.

Дмитрий Васютин, электромонтёр Омской дистанции электроснабжения:

– Мы раньше жили в Прокопьевске, где моя дочь окончила филиал Кемеровского пищевого института. Она рассказывала, что многие её сокурсники специально приезжали поступать именно в наш филиал. Из Томска, Новосибирска и даже из Кемерово. Это говорит о многом. И учителя зачастую в маленьких городах значительно квалифицированнее тех, что работают в мегаполисах. В больших городах специалисты идут работать в вузы из-за престижа, а например, в Прокопьевске, в Ленинске-Кузнецком, Тайге – по призванию. Когда мы переехали в Омск, мою дочь как молодого специалиста с удовольствием взяли на молочный завод технологом. Проработав несколько лет, она стала замначальника отдела. Да и отправить ребёнка в другой город накладно. Не всем хватает мест в общежитиях: надо снимать угол. А питание в столовых по ценам хуже, чем в городских кафе. Так что очередные выкрутасы нашего Минобразования не найдут у людей поддержки. Пусть Фурсенко не собирает бумажные отчёты, а поедит по маленьким городам, пообщается со студентами и преподавателями филиалов.

Ирина Мамонтова, заместитель начальника по социальным вопросам и управлению персоналом Дирекции тяги Красноярской дороги:

– Филиалы могут готовить специалистов не хуже головных вузов. Почему есть мнение, что здесь слабее педагогический состав? Чтобы такого не произошло, головные вузы должны контролировать квалификацию своих преподавателей на местах – чаще устраивать стажировки, проверки. А сокращение филиалов может привести к оттоку кадров из регионов. Если абитуриенты уезжают на учёбу, то, как правило, очень редко возвращаются.

Акция

Паровозная прогулка

Когда я вырасту, я стану железнодорожником

В МИНУВШЮ СУББОТУ ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» ОРГАНИЗОВАЛО БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ДЛЯ ДЕТЕЙ С ОНКОЛОГИЧЕСКИМИ ЗАБОЛЕВАНИЯМИ, ПОДОПЕЧНЫХ ФОНДА «ПОДАРИ ЖИЗНЬ».

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора ОАО «ФПК» Андрей Калибердин, идея проведения акции принадлежит молодым ребятам, которые работают в компании. «Мероприятие организовано исключительно на личные средства сотрудников нашей компании. Понимая ту социальную работу, которая проводится в ОАО «РЖД», молодые люди, на наш взгляд, чувствуют себя социально ответственными перед своими сверстниками и перед теми детьми, которым действительно нужна помощь», – отметил он.

В мероприятии приняли участие около сорока детей, а также родители, волонтеры, сотрудники ФПК. Для того чтобы ребята могли поближе познакомиться с железной дорогой, была организована увлекательная экскурсия по Музею истории железнодорожной

техники, который находится на Рижском вокзале столицы. «Детям были продемонстрированы старинные паровозы начала и середины XX века. Кроме того, большой интерес у детей вызвал салон-вагон для первых лиц СССР», – отметила гид-экскурсовод Екатерина Власова. Всего за час детям была рассказана практически вся история отечественного паровозостроения. После осмотра экспозиции дети отправились на ретропоезде в локомотивное депо Подмосковное, построенное в 1901 году. В пути следования ребятам не давали скучать клоуны из организации «Доктор Клоун», вместе с которыми все с удовольствием пели песни и наслаждались вкусными сюрпризами. В депо гид поведала об особенностях жизни железнодорожников в начале XX века. Здесь дети с большим интересом обследовали все постройки прошлого века, в числе которых были и водонапорная башня, и веерное депо с поворотным кругом. Кроме того, все увидели, как наполняется водой тендер поезда, а некоторые детишки даже прокатились в будке паровоза.

По словам школьника Григория Борисова, когда он был на подобной экскурсии со школой, в депо им не разрешали заходить. В этот раз экскурсия была намного интереснее.

«Экскурсия настолько необычная, что я сама себя чувствую, как ребёнок. Детям это очень нравится, достаточно посмотреть на их горящие от любопытства глаза», – отметила мама одного из малышей.

Как рассказала «Гудку» начальник управления персонала и социального развития ОАО «ФПК» Людмила Паристая, мы просто хотели подарить детям маленькую радость. «Это наша первая акция. Мы как организаторы находимся под большим впечатлением от мероприятия. Надеемся, что в дальнейшем продолжим тесно сотрудничать с фондом «Подари жизни» и будем устраивать подобные акции чаще», – отметила она.

Волонтёр фонда «Подари жизнь» Оксана Гайдаш отметила, что замечательно, когда подобные акции вырастают из инициативы нескольких людей в настолько хорошо организованные мероприятия.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Персонал



**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ОАО «ТРАНССИГНАЛСТРОЙ»**

Вакансии ОАО «Трансигналстрой»:

Заместитель Генерального директора по проектам транспортного строительства.

Главный инженер.

Заместитель директора СМП-819 по производству (г. Батайск).

С более подробной информацией о вакансиях можно ознакомиться на нашем сайте: www.transsignalstroy.ru

**Резюме просьба высылать на электронную почту: kurbak@transsignalstroy.ru
Контактный телефон: 645-98-01, доб. 195;
начальник отдела управления персоналом – Курбак Зоя Сергеевна**

РЕКЛАМА

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

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Пляжный футбол

Московский ПФК «Локомотив», победив в финале «Строгино» (7:2), впервые в своей истории стал победителем розыгрыша Кубка России. В рамках турнира, проходившего в Анапе, «Локо» не потерпел ни одного поражения. На стадии группового турнира команда эффектно переиграла «Ростов» (4:2), «Невский фронт» (6:1) и «Атон» (9:0), в четвертьфинале – ЦСКА (7:4), в полуфинале – самарские «Крылья Советов» (4:1). Железнодорожники показали не менее результативную игру в решающем сражении за Кубок, где хет-триком отметились играющий тренер и капитан команды Илья Леонов, а голевыми дублями Егор Шайков и португальский легионер Маджер. Таким образом в этом году пляжный «Локо» добился стопроцентного результата. В его активе золотые медали чемпионата России, Суперкубок и Кубок России. А также победы в розыгрыше Евролиги среди на-



Московский «Локомотив» сделал золотой «дубль» – железнодорожники выиграли в этом сезоне и чемпионат, и Кубок России

циональных команд и в чемпионате мира, где в составе сборной России «Локо» был представлен десятью футболистами. Итоги сезона «Гудку» прокомментировал президент ПФК «Локомотив» Виталий Погодин: – Все игроки «Локо» проявили себя настоящими профессионалами. Не могу не отметить фирменный стиль «Локо»: в каждом матче он стремится играть по-максимуму. Заслуживают самых высоких похвал вратари Андрей Бухицкий, вытаскивший в финале Кубка мёртвый мяч, и Александр Филимонов. Среди непокорённых вершин у нас осталась только одна: завоевание «золота» клубного чемпионата мира. Это железнодорожники попытаются сделать уже в будущем году на ЧМ в бразильском Сан-Паулу.

Владимир Суетин

Гимнастика

В Казани прошло первенство РФСО «Локомотив» по художественной гимнастике. Организатором турнира выступил Центральный спортивный клуб «Локомотив» при поддержке НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и ОАО «РЖД». Соревнования получились представительными – в них приняло участие 288 спортсменов 1998–2003 годов рождения из 40 регионов страны. Они боролись не только за медали, но и за место в сборной РФСО «Локомотив» для участия во всероссийских соревнованиях «Юные гимнастки», которые стартуют также в Казани уже через несколько дней. Почётными гостями соревнований стали заместитель начальника Горьковской железной дороги Александр Черемнов и генеральный директор ЦСК «Локомотив», четырёхкратный олимпийский чемпион Александр Попов, награждавший победительниц и призёров. Кстати, конкуренция на соревнованиях была очень высокой. Почти во всех возрастных категориях победители и призёры определились лишь в последний момент. Но были и безоговорочные лидеры. Например, Ксения Полякова из Самары, победившая среди спортсменок 2000 года рождения. Кстати, Ксения в этом году уже была призёром первенства России в командном зачёте, а её мастерство отметили и главный тренер сборной Ирина Винер. Вне конкурса выступили в Казани победительница первенства Европы в групповых упражнениях Ралина Ракипова и член ЦСК «Локомотив», неоднократная победительница первенств РФСО «Локомотив» Виктория Иванова. Эти девочки, которые уже выступают по программе мастеров спорта, готовятся к чемпионату России, и для них соревнования в Казани стали хорошей возможностью обкатать свои новые программы. Стоит отметить, что выступления и Ивановой, и особенно Ракиповой произвели и на судей, и на болельщиков сильное впечатление. Специалисты отметили, что эти спортсменки на чемпионате смогут бороться за высокие места.

Виктор Романов

Линия атаки

Тяжёлый выезд

«Локомотив» в гостях одолел «Анжи»



ФОТО: ИТА-СЕРВИСЪ

Победу принёс гол, забитый в самом начале матча эквадорским форвардом железнодорожников Фелипе Кайседо.

«Локомотив» осенью идёт по тяжёлому графику. Игры чемпионата России и Лиги Европы следуют одна за другой. Вот и матч с махачкалинским «Анжи» подопечные Жозе Коусейру провели через два дня после встречи с бельгийским «Андерлехтом». К сожалению, та игра группового этапа Лиги Европы завершилась не в пользу «Локо». Да, железнодорожники действовали здорово, создали массу опасных моментов у ворот соперника, вот только реализовать их не смогли, что привело к первому поражению «Локомотива» с тех пор, как его возглавил португалец Жозе Коусейру. Но переживать по этому поводу наставнику «Локо» было некогда, его команду ждал в российской премьер-лиге матч не менее важный и сложный – с махачкалинским «Анжи». Железнодорожники идут по пятам лидеров, но любая осечка отбросит команду в середину турнирной таблицы. «Анжи» при неудачном стечении обстоятельств может не попасть по итогам двух первых кругов чемпионата в первую восьмёрку и лишиться возможности бороться за медали. Не стоит забывать, что недавно пост главного тренера махачкалинского клуба покинул Гаджи Гаджиев, и теперь руководство командой осуществляют его бывший помощник Андрей Гордеев и Роберто Карлос, ставший играющим тренером. Смена наставника всегда является для футболистов хорошей встряской. К тому же в составе «Анжи» выступают такие звёзды, как Самюэль Это'О,

Защитник «Локомотива» Роман Шишкин (справа) в матче с «Анжи» не только отрабатывал в обороне, но и подключался к атакам

Юрий Жирков. Учитывая также, что «Анжи» играл дома, «Локо» ждало тяжелейшее испытание. Но клуб вышел из него с честью и тремя очками. Правда, в Махачкале «Локомотиву» повезло так же, как двумя днями ранее «Андерлехту» в игре с «Локо». Железнодорожники

ными контратаками, но больше забить так и не смогли. Но и свои ворота гости оставили «сухими», доведя матч до победы. – Мы хорошо провели начало игры, – отметил после завершения матча главный тренер «Локо» Жозе Коусейру. – Но затем стали допускать ошибки.

«Локомотив» осенью идёт по тяжёлому графику. Игры чемпионата России и Лиги Европы следуют одна за другой

провели не лучший свой матч, но сумели добиться победы. Единственный и победный гол уже на 5-й минуте забил Фелипе Кайседо. Эквадорец удачно сыграл головой после навеса Владислава Игнатьева. Кстати, этот гол стал для Кайседо четвёртым за семь игр, проведённых им в российской премьер-лиге. Забитый мяч футболисты «Локо» отметили популярным жестом – «качаением ребёнка». Таким образом железнодорожники поздравили Дениса Глушакова с рождением дочери. Что же касается дальнейшего хода матча, то у «Анжи» было много возможностей для того, чтобы не только сравнять счёт, но и выйти вперёд. Нападающий хозяев Буссуф в первом тайме попал в перекладину, а затем «Локомотив» спас Глушаков, который выбил мяч с линии ворот после удара Махача Гаджиева.

Во втором тайме именно «Анжи» владел территориальным преимуществом. Хозяева много атаковали, а удар Ангбвы пришёлся в штангу ворот «Локо». Правда, железнодорожники изредка отвечали опас-

И ещё нужно отметить, что у «Анжи» была фантастическая поддержка болельщиков. Тяжело играть в такой обстановке.

Центральным матчем тура стала игра в Москве, где столичный «Спартак» принимал питерский «Зенит». Начало встречи

осталось за хозяевами. Они много атаковали и заставили оборону «Зенита» ошибиться – защитник гостей Александр Аноков отправил мяч в собственные ворота. Правда, ближе к концу тайма питерцы игру выровняли, и Дани сравнял счёт. Казалось, что лидер чемпионата во втором тайме дожмёт хозяев, которые остались в меньшинстве из-за удаления Николаса Парехи. И в начале второго тайма «Зенит» действительно вышел вперёд. Однако увезти из Москвы три очка подопечным Лучано Спаллетти не удалось. За десять минут до конца матча лучший бомбардир «Спартак» последних лет Веллитон сравнял счёт. Итог – 2:2.

ЦСКА в матче с «Кубанью» также сыграл вничью – 0:0. Казанский «Рубин» в гостях одолел «Томь» – 2:0.

Роман Вишнёв

| Таблица чемпионата после 26-го тура | | | | | | |
|-------------------------------------|----|----|---|----|-------|----|
| | И | В | Н | П | М | О |
| 1. Зенит | 26 | 15 | 8 | 3 | 52-23 | 53 |
| 2. ЦСКА | 26 | 14 | 9 | 3 | 46-23 | 51 |
| 3. Динамо | 26 | 15 | 5 | 6 | 48-27 | 50 |
| 4. Спартак (М) | 26 | 13 | 7 | 6 | 40-29 | 46 |
| 5. Локомотив | 26 | 13 | 7 | 6 | 43-25 | 46 |
| 6. Кубань | 26 | 13 | 5 | 8 | 33-22 | 44 |
| 7. Рубин | 26 | 11 | 9 | 6 | 34-25 | 42 |
| 8. Анжи | 26 | 11 | 8 | 7 | 29-24 | 41 |
| 9. Краснодар | 26 | 8 | 8 | 10 | 34-39 | 32 |
| 10. Ростов | 26 | 7 | 7 | 12 | 27-38 | 28 |
| 11. Волга | 26 | 7 | 3 | 16 | 23-35 | 24 |
| 12. Терек | 26 | 6 | 6 | 14 | 23-41 | 24 |
| 13. Амкар | 26 | 5 | 9 | 12 | 15-33 | 24 |
| 14. Крылья Советов | 26 | 5 | 7 | 14 | 17-38 | 22 |
| 15. Спартак (Нч) | 26 | 4 | 8 | 14 | 19-32 | 20 |
| 16. Томь | 26 | 4 | 8 | 14 | 18-47 | 20 |

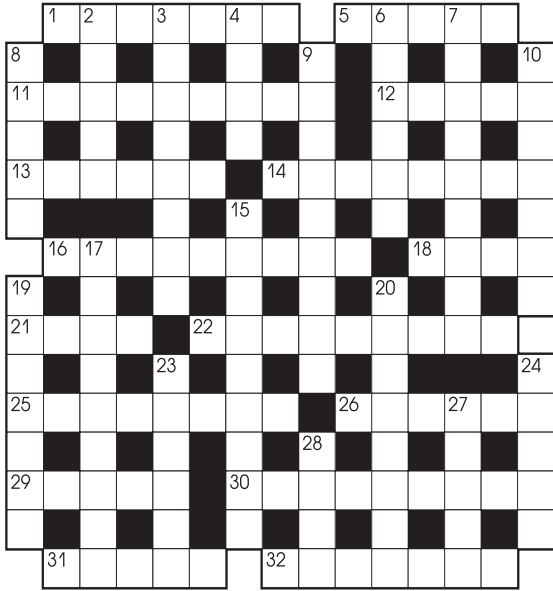
Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Иное название монастыря. 5. Пополнение своего багажа, но не чемоданов с барахлом. 11. Прибор для подглядывания за амёбами. 12. На нём – корсары, с ним – санитары. 13. Все выпуклости и низины на карте Земли. 14. Российский флаг по цветовой гамме. 16. Придание паркету блестящего вида. 18. Мелкая кусачая живность. 21. Из какого материала были изготовлены знаменитые 12 стульев? 22. Бедная родственница кресла. 25. Двадцать пять процентов. 26. Гейша по национальности. 29. Обычное занятие надоедливго жалобщика. 30. Церемония вступления на престол. 31. Искусство открывать рот не под фонограмму, а «вши-вую». 32. Жучок – сам себе фонарик.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Самая бьющаяся посуда на свадьбе. 3. Подкидывает прак-

тику свои размышления. 4. «Соавтор» Матфея, Марка и Иоанна. 6. Партийная «прополка». 7. Часы с сигналом, которые частенько по утрам хочется разбить вдребезги. 8. Этим, впоследствии оскорбительным, словом называли крестьян. 9. И «Динамо», и «Спартак», и ЦСКА. 10. То, о чём не принято спрашивать у дам. 15. Она манит молодёжь на стройки и в походы. 17. Может быть брачным или страховым. 19. Родовое имение, поместье на Руси. 20. Заводской кабинет, где всегда имеется спирт. 23. «Во поле ... стояла, во поле кудрявая стояла» (песенное). 24. Легендарный русский крейсер, не сдавшийся врагу. 27. Исторически сложившаяся устойчивая общность людей. 28. Явление, когда мужик долго не пил и вдруг набрался.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 3 октября

- Ведёрко.
- Осьминог.
- Гагарин.
- Нейтралитет.
- Тамада.
- Анаболик.
- Казнокрад.
- Дозор.
- Раструб.
- Бакшиш.
- Шуба.
- Аэроклуб.
- Бензобак.
- Кипятильник.
- Каркуша.
- Араб.
- Башмак.
- Каменотёс.
- Сократ.
- Трап.
- Пожарник.
- Клубок.
- Кавардак.
- Кузов.