

На базе НУЗ «Отделенческая больница на станции Волховстрой» начал работать Центр амбулаторного гемодиализа

Воронка под путями в Березниках ликвидирована, эксперты предлагают восстанавливать инфраструктуру

Успеваемость в дортехшколах повышается благодаря новым методикам обучения

В день своего открытия Ярославский вокзал был украшен живописными панно Константина Коровина

5 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 222 (24942)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151732
газета	1917 года	экземпляра

От редакции

Курсом на единение

Уходящий год для стран Таможенного союза ознаменован двумя важными решениями: были приняты первые единые регламенты для трёх стран, причём именно в области железнодорожного транспорта, а также утверждено положение о применении единого знака обращения продукции ТС – знака евразийского соответствия, который должен стоять на продукции, предназначенной для железнодорожного транспорта. Обозначены две основные цели формируемой системы технического регулирования Таможенного союза. Это в первую очередь создание единого рынка со странами Европейского союза, а значит, достижение соотносимости знаков евразийского и европейского соответствия – ЕАС и СЕ. Причём именно соотносимости, а не тождества или равенства, поскольку в Российской Федерации, как и на всём постсоветском пространстве, есть свои географические, технологические и прочие особенности. Одновременно сформулирована и другая стратегическая цель – расширение зоны действия знака евразийского соответствия и на всей территории постсоветского пространства. И для этого уже есть все основания и возможности. Наши технические регламенты стали документом нового поколения, они содержат весь комплекс требований, в них нет отсылочных норм, и, по большому счёту, они могут быть приняты уже и в любой стране. Основой нашей системы технического регулирования, её краеугольным камнем должны стать межгосударственные стандарты. Сейчас очень важно в первую очередь достижение взаимного экономического интереса на «пространстве 1520». Нужны такие условия, чтобы производителям, к примеру, подвижного состава в СНГ было выгодно выпускать продукцию по требованиям Таможенного союза, что позволит этой продукции свободно обращаться на конкурентном рынке. В то же время, используя принципы и правила Всемирной торговой организации и гармонизируя нормы и правила с Европейским союзом, необходимо сформировать по-настоящему действенную систему технического регулирования и в более глобальном масштабе. Тогда для отечественных производителей будут созданы все условия упрощения экспорта продукции и на территорию европейских стран. Это и есть уже обозначенный руководством страны фундамент создания свободной торговли от Петропавловска-Камчатского до Лиссабона.

Цифра дня

30 тыс.

билетов в сутки приобретает через Интернет на поезда РЖД. Их доля на поезда дальнего следования составляет порядка 8% от всего объёма продаж.

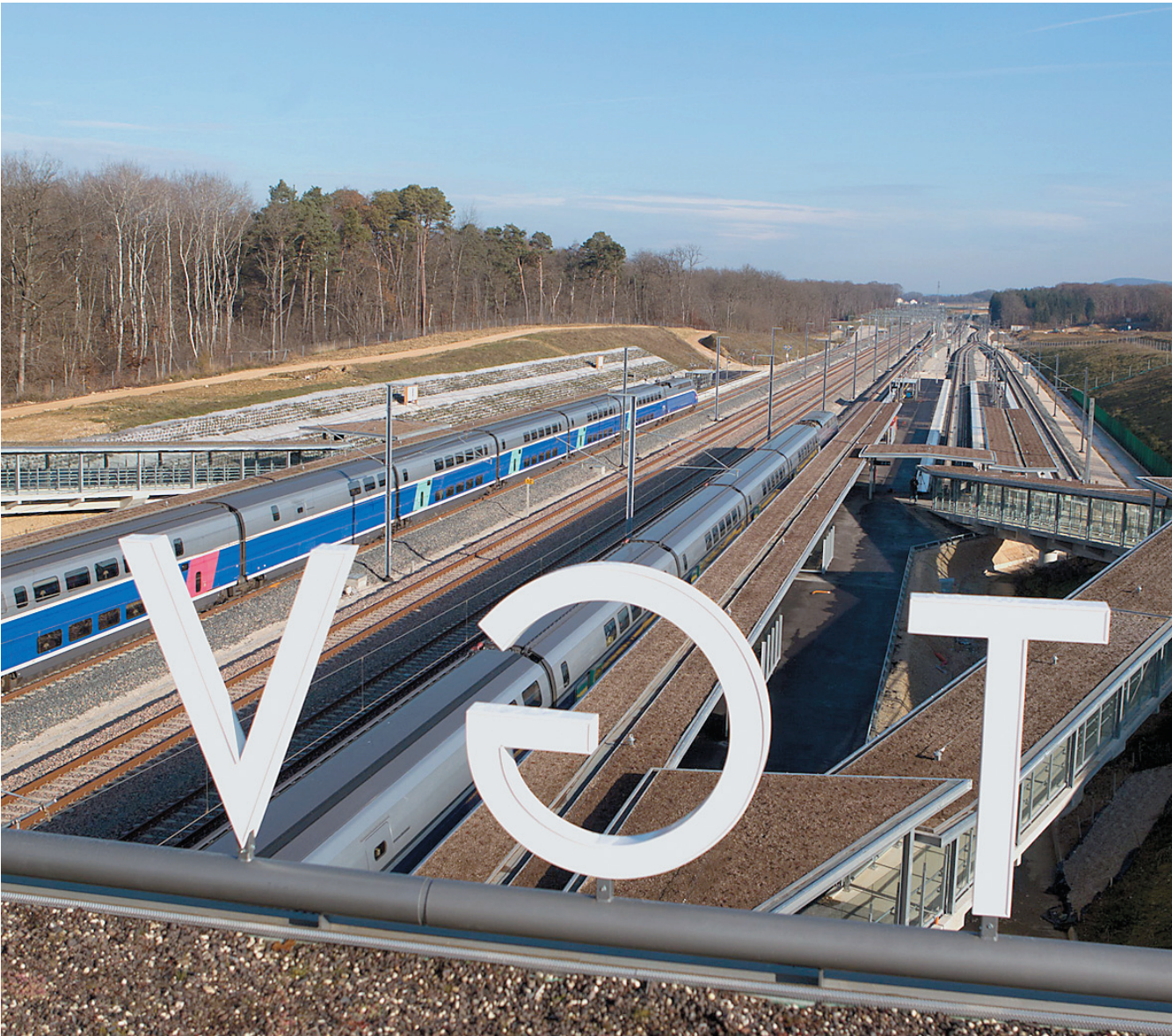
Как работают специалисты нового колл-центра НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» и на какие вопросы им приходится отвечать чаще всего, читайте

06|12|2011

круглосуточная «горячая линия» Фонда
8 800 775 15 20
(звонок из любого региона бесплатный)

Форум

Дружба вагонов «Франко-российский диалог» рассматривает совместные проекты



На конференции «Россия – Европа: перспективы формирования единого транспортного пространства», организованной в Париже Ассоциацией «Франко-российский диалог», перевозчики двух стран пообещали добавить амбициозности совместным проектам.

Транспортному форуму Ассоциации состояния в один рабочий день оказалось мало. Модераторы президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и вице-президент «Франко-российского диалога» Анн-Мари Идрак задали такой темп дискуссии, что главы транспортных компаний и концернов производителей железнодорожной техники не всегда успевали перечислить

Свои технологии на тендер ВСМ французы готовы привезти очень быстро

действующие и предстоящие совместные проекты. А их было немало. Заместитель председателя Правительства РФ Сергей Иванов особо остановился на достижениях в сотрудничестве в транспортной отрасли. По его словам, товарооборот двух государств только за три квартала 2011 года превысил \$22 млрд. Втрое увеличились объёмы контейнерных перевозок. А в пассажирском сообщении проекты ОАО «РЖД» и национального оператора железных дорог Франции SNCF являются примером сервиса на трансконтинентальных маршрутах. Вице-премьер прочёл участникам конференции телеграмму Владимира Путина,

одного из инициаторов создания Ассоциации. Заканчивалась она лаконично, но ёмко: «Рассчитываю, что результатом дискуссии на транспортной конференции станут новые проекты». «Франция обладает колоссальным опытом в строительстве транспортных объектов, – добавил Сергей Иванов. – И мы готовы предоставить поддержку французским компаниям». По его словам, инженеры двух государств уже накопили опыт обмена технологиями и разработками, от сотрудничества на земле до космических исследований. Теперь от французских коллег ждут участия в тендерах на строительство ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга, в строительстве дорог, аэропортов, объектов городской инфраструктуры. Почётный председатель компании Total и сопредседатель Ассоциации с французской стороны Тьерри Демаре отметил, что французские компании почти никогда не пропускают крупных проектов в России.

> Окончание | 2

Справка «Гудка»

Ассоциация «Франко-российский диалог» была основана в 2004 году по инициативе президентов Владимира Путина и Жака Ширака. Её целью является создание оптимальных условий для стратегического партнёрства, промышленного, экономического и культурного взаимодействия между Россией и Францией. Сопрезидентом Ассоциации с российской стороны был избран президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, сопрезидентом с французской стороны – почётный председатель компании Total S.A. Тьерри Демаре.

Блиц

Прослужат долго

Начинается производство амортизаторов нового поколения для железных дорог



Сергей Шпена, генеральный директор ЗАО «Метаклэй»

Завод по производству композиционных материалов в Брянской области приступит к выпуску продукции для железнодорожной отрасли.

– Сергей Вячеславович, в чём новшество продукции? – Как свидетельствуют данные нашего мониторинга, сегодня в рельсовых скреплениях железнодорожного пути исполь-

зуются в основном резиновые амортизаторы. Теперь их станут изготавливать из термопластолита. Это достаточно новый вид материала, который в основном пока используется на Западе. Там он, кстати, довольно дорого стоит. Производимая на его основе отечественная продукция будет на 10–15% дешевле зарубежных аналогов. Открытие нашего предприятия намечено на февраль будущего года. Первые тесты наших опытных образцов показали очень хорошие результаты, и у нас есть уверенность в том, что новые амортизаторы будут служить в 10–20 раз дольше, чем те, что широко применяются сегодня.. – Какие объёмы планируется поставлять для нужд РЖД? – Ежегодно на железнодорожный транспорт мы сможем поставлять от 2 до 5 тыс. тонн своей продукции, но при уве-

личении спроса будем наращивать своё производство. – Какого эффекта можно ожидать? – Во-первых, не будет необходимости в частой и, главное, трудоёмкой работе по переукладке путей. Ведь для того, чтобы поменять амортизатор, надо разобрать всю конструкцию верхнего строения пути. Кроме того, выделение «окон» для ремонта всегда означает прекращение вагонопотока по данному участку. Так что при широком внедрении суммарный экономический эффект будет значительным. Мы будем ориентироваться в основном на поставки для высокоскоростных магистралей. При разработке материалов мы учитывали потребности РЖД в продукции с максимальными значениями таких показателей, как ударная прочность, морозо- и теплостойкость. Беседовал Олег Сергеев

Сотрудничество

Плавное движение

В нашей стране внедряют системы пути без балласта

В конце ноября международная корпорация Tines и отечественный холдинг «БетЭлТранс» (дочерняя компания ОАО «РЖД») подписали соглашение о запуске в России производства современных конструкций пути.

Как сообщил руководитель компании Tines Томаш Шуба, специалисты концерна разрабатывают комплексные решения для верхнего строения пути, включая железнодорожное и трамвайное полотно, а также пути метрополитена и промышленных предприятий. Предлагаемые инновационные системы безопасных и бесшумных конструкций получили признание на транспортном рынке стран Восточной Европы и Азии. Безбалластный тип верхнего строения пути можно быстро монтировать. Новые конструкции позволяют значительно сократить эксплуатационные расходы и обеспечить безопасность экологической среды, поскольку снижается уровень шума и вибрации. Кроме того, сплошная упругая укладка рельсов равномерно распределяет тяжесть от поезда, повышая плавность хода, комфорт и безопасность перевозок. Согласно договору, Tines в будущем году поставит Вяземскому



На переездах уложат новые конструкции

заводу железобетонных шпал производственные линии для выпуска элементов конструкции верхнего строения пути, которые будут использоваться на железнодорожных путях, станциях, мостах, виадуках, переездах и в тоннелях. По мнению генерального директора холдинга «БетЭлТранс» Руслана Приныкова, подобное сотрудничество поможет ускорить процесс модернизации российских железных дорог.

Андрей Стрельцов
Фото автора

Лента новостей

Выбор сделан

На 19 часов 4 декабря в выборах депутатов Государственной думы приняли участие 50,4% избирателей. Предварительные итоги выборов Центризбирком планирует огласить утром 5 декабря. В выборах участвовали все семь официально зарегистрированных в РФ политических партий. Впервые Госдума избирается на пять лет. Для полноценного представительства в парламенте партиям необходимо преодолеть барьер в 7%. Наряду с семипроцентным проходным порогом утверждён «плавающий барьер». Партия, набравшая на выборах 5% голосов избирателей, получит один думский мандат. Шестипроцентный результат даст партии два парламентских места. По данным МВД России, во время голосования значимых нарушений общественного порядка и избирательного законодательства не зафиксировано. О том, как шло голосование на вокзалах и станциях, читайте на стр. 2 этого номера.

Зарубежные курорты всё популярнее

Россияне стали активнее выезжать за рубеж. По данным Росстата с ссылкой на Росстат и Федеральную пограничную службу, более 11 млн 366 тыс. туристов выехали в другие страны за 9 месяцев этого года, что на 16% превышает прошлогодний показатель. Самой популярной, как и год назад, оказалась Турция – её посетили более 2,47 млн сограждан. Со второго на третье место переместился Египет (905 тыс. туристов). Второе место вместо Египта в рейтинге занял Китай с результатом почти 1,1 млн посещений, главным образом благодаря отдыху на тропическом острове Хайнань.

«Оборонка» получит план развития

Детальный план возрождения оборонной промышленности через две недели будет представлен на рассмотрение правительству и президенту. Как заявил постоянный представитель РФ при НАТО Дмитрий Rogozin, в рамках работы Комиссии по обороне и оборонной промышленности её члены посетили несколько крупнейших оборонных предприятий страны. «В итоге я намерен внести в правительство и президенту доклад, где будет разложена «дорожная карта» по развитию «оборонки», – отметил Rogozin.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Железобетонный связной

Новый пешеходный мост открыт на станции Шахунья Горьковской дороги. Капитальное сооружение из железобетона начали строить в прошлом году. До сих пор разделённый дорогой город соединял мост, построенный более полувека назад из старогодных рельсов с деревянным настилом. Он был узким, неудобным, с крутыми подъёмами. Старый мост теперь разберут – люди пойдут по новому, который возведён рядом с прежним, то есть на привычном для горожан месте. Он связал центр города, где находятся также вокзал и автостанция, с жилым районом на юге Шахуны. На лестницах оборудованы пандусы для людей с ограниченными возможностями. Железная дорога вложила в строительство моста около 100 млн руб.

Обойти город

Инвестиции в реконструкцию участка Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла на Северо-Кавказской дороге за 10 месяцев составили около 4,5 млрд руб. Цель проекта – обеспечение доставки грузов в порты Азово-Черноморского узла и переключение грузового движения в обход Краснодара.

Льготы самым маленьким

В 2011 году на Октябрьской дороге было оформлено более 1,1 млн льготных проездных документов на поездку дальнего следования. Основная часть пассажиров льготной категории – более 1,8 млн – дети до 7 лет и школьники. За ноябрь в поездах дальнего следования было перевезено почти 109 тыс. льготников.

Порты разовьют под уголь

До 2,5 млн тонн грузов в год увеличит перерабатывающие мощности реконструкция порта в Углероске (Сахалин). Об этом заявил в пятницу сахалинский губернатор Александр Хорошавин. Развитие терминала связывается с освоением перспективных угольных месторождений на острове. «Мы продолжим геологоразведочные работы в Углероске и соседнем Шахтёрске. Рассчитываем, что в ближайшие три-четыре года у нас появится несколько новых месторождений угля», – сказал губернатор. Также в районе мыса Изильметьева близ Шахтёрска построят новый угольный порт. В новый терминал начнёт поступать топливо с Солнцевского месторождения по специальному ленточному конвейеру протяжённостью 14,5 км. Стоимость проекта – почти 14 млрд руб. Уже принято решение о создании в новом порту пункта пропуска через границу, что позволит увеличить отгрузку сахалинского угля на экспорт. «С реализацией этих проектов связано серьёзное наращивание добычи угля в области – до 8 млн тонн ежегодно. В таких объёмах уголь в Сахалинском регионе никогда не добывался», – заметил Александр Хорошавин.

**По сообщениям
корреспондентов «Гудка»
и информационных агентств**

ИТОГИ

В ПОБЕДИТЕЛЯХ – ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ДОРОГА

В РЕЙТИНГЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА 1-Е МЕСТО ЗАНЯЛА ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ДОРОГА, КОТОРАЯ ЛИДИРУЕТ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ, ОТРАЖАЮЩИМ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ПассажиРОВ.

С начала года рейтинг предприятий проводится с учётом результатов не только всех пригородных пассажирских компаний, работающих в пределах конкретной железной дороги, но и совместной деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. Лидирующие позиции по-прежнему удерживают Московская (2-е место), Приволжская (3-е) и Дальневосточная (4-е) дороги. В пятёрку лидеров вошла Красноярская магистраль, потеснив Октябрьскую дорогу, которая заняла 6-е место. Кроме того, поменялись местами Восточно-Сибирская и Свердловская дороги, занявшие 7-е и 8-е места соответственно. Северо-Кавказская переместилась с 10-го на 9-е место. Несмотря на то что ОАО «Кубань Экспресс-Пригород» получило в ноябре компенсацию выпадающих доходов от Краснодарского края за государственное регулирование тари-

фов, уровень рентабельности продаж остался на прежнем уровне. Калининградская и Северная дороги сохранили показатели на прежнем уровне, однако переместились на одну позицию вверх и заняли 12-е и 13-е места в рейтинге соответственно. Как сообщила «Гудку» главный специалист департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Елена Лони́на, Юго-Восточная попала в число аутсайдеров и заняла 14-е место. Это связано с тем, что на дороге был допущен первый в этом году случай нарушения Правил безопасности и эксплуатации моторвагонного подвижного состава, что и отразилось на рейтинге. Положение среди «отстающих» не изменилось. Аутсайдерами рейтинга по-прежнему остаются Забайкальская и Южно-Уральская дороги. По словам Елены Лониной, за одиннадцать месяцев текущего года пассажирооборот в пригородном сообщении вырос на 4,3% к уровню прошлого года. На 5,3% выросло количество отправленных пассажиров по сравнению с аналогичным периодом 2010 года. «Во многом этому способствовала совместная работа Московской дороги и ОАО «Центральная ППК», по-

скольку доля перевезённых пассажиров в этом регионе составляет 57% от общего количества на сети», – отметила она. Так, на перевозки в этом регионе повлияло внедрение

новых видов абонементных билетов ОАО «Центральная ППК». К примеру, компания ввела абонемент «ежедневно» при дальности поездки более 53 км. В результате продажи билетов на дальние расстоя-

ния значительно выросли. Причём в общем объёме ежедневных абонементов их доля достигла 15,5%, что на 7,3% выше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Также в марте текущего

года пассажирам предложили абонемент «на количество поездок» на все электропоезда, а не только 7000-й нумерации («Спутник»). Только в октябре было оформлено 141481 шт., что занимает 27% в общей

доле абонементов. Кроме того, с 1 ноября был введён абонемент «Большая Москва». За 24 дня ноября их доля в общем объёме абонементных билетов достигла 6,5%.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Использование подвижного состава				Качество обслуживания и безопасность пассажиров						Интегральный показатель экономической эффективности		Интегральное значение рейтинга, баллы	Место в рейтинге	
Населённость вагона в текущем месяце нарастающим итогом (чел./ваг.)		Производительность вагона в прошлом месяце нарастающим итогом (тыс. плат. пасс.-км/ваг.)		Кол-во жалоб / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.		Кол-во благодарностей / кол-во отправленных пассажиров в текущем месяце нарастающим итогом, шт. / 10 млн чел.		Кол-во случаев в текущем месяце нарастающим итогом, шт.		Уровень рентабельности продаж с учётом компенсаций, руб. финрезультата/руб. дохода*				
ПривЖД	35,34	ВСЖД	1 930,93	ЗСЖД	24,48	ПривЖД	18,88	ЗСЖД	0	МЖД	-0,19	ЗСЖД	72,10	1
ДВЖД	29,05	МЖД	1 812,30	КЖД	55,78	КЖД	11,95	КрЖД	0	ОЖД	-0,49	МЖД	66,48	2
ЗСЖД	27,05	ПривЖД	1 648,65	ЮВЖД	55,81	СЖД	7,96	ВСЖД	1	КрЖД	-0,67	ПривЖД	60,10	3
ВСЖД	26,16	ЗСЖД	1 450,54	МЖД	64,04	КбшЖД	5,72	ДВЖД	1	СвЖД	-0,74	ДВЖД	58,45	4
КбшЖД	25,69	КбшЖД	1 446,41	ЗабЖД	81,59	ЗабЖД	3,89	ЗабЖД	1	ЗСЖД	-0,78	КрЖД	56,75	5
СКЖД	24,81	ДВЖД	1 424,13	ДВЖД	93,96	СвЖД	3,30	ПривЖД	1	ГЖД	-0,98	ОЖД	55,05	6
КрЖД	23,06	СКЖД	1 344,14	СЖД	101,06	ГЖД	3,65	ЮВЖД	1	ДВЖД	-1,17	ВСЖД	51,85	7
МЖД	22,19	ГЖД	1 251,41	ОЖД	106,33	СКЖД	2,06	КбшЖД	2	ПривЖД	-1,18	СвЖД	49,85	8
ГЖД	21,39	ОЖД	1 203,68	СКЖД	113,90	ДВЖД	1,88	КЖД	2	СКЖД	-1,23	СКЖД	49,66	9
ОЖД	20,89	СвЖД	1 188,27	СвЖД	116,99	ЮУЖД	2,63	СЖД	3	КбшЖД	-1,87	КбшЖД	47,85	10
СЖД	20,79	ЮУЖД	1 054,90	ВСЖД	118,86	КрЖД	1,52	СКЖД	3	ВСЖД	-2,06	ГЖД	47,67	11
СвЖД	20,76	КрЖД	977,97	КрЖД	127,33	ЮВЖД	1,33	ОЖД	4	ЮУЖД	-2,13	КЖД	45,95	12
КЖД	18,07	ЮВЖД	844,70	ГЖД	150,56	ЗСЖД	1,27	СвЖД	4	ЮВЖД	-2,96	СЖД	42,15	13
ЮВЖД	16,82	ЗабЖД	838,43	ЮУЖД	163,02	ОЖД	1,10	ЮУЖД	4	СЖД	-3,32	ЮВЖД	41,72	14
ЗабЖД	16,68	СЖД	837,00	ПривЖД	196,36	ВСЖД	0,63	ГЖД	5	КЖД	-3,64	ЗабЖД	38,70	15
ЮУЖД	15,40	КЖД	741,46	КбшЖД	266,33	МЖД	0,35	МЖД	12	ЗабЖД	-5,87	ЮУЖД	35,02	16

* Дороги, не заключившие хотя бы один из следующих договоров, получают минимальный балл по показателю уровня рентабельности: договор по услугам инфраструктуры, на ТР, ТО, КР, аренду локомотивов, услуг эксплуатации.

* Дороги, не заключившие хотя бы один из следующих договоров, получают минимальный балл по показателю уровня рентабельности: договор по услугам инфраструктуры, на ТР, ТО, КР, аренды локомотивов, услуг эксплуатации.

ЗДОРОВЬЕ

Одной крови
«Искусственная почка» поможет не только работникам компании,
но и другим жителям Ленинградской области



ФОТО: ТАМБЕЛ НОВИКОВ

НА БАЗЕ НУЗ «ОТДЕЛЕНЧЕСКАЯ БОЛЬНИЦА НА СТАНЦИИ ВОЛХОВСТРОЙ» НАЧАЛ РАБОТАТЬ ЦЕНТР АМБУЛАТОРНОГО ГЕМОДИАЛИЗА.

Раньше жителям Волхова и его окрестностей, страдающим от хронической почечной недостаточности, приходилось дважды в неделю ездить в Петербург, где в больницах есть оборудование для очищения крови. Теперь эту процедуру можно пройти, не проделывая 120-километровый путь только в одну сторону.

В отделении шесть аппаратов «искусственная почка», один из которых с функцией гемодиализации. Есть и один резервный. Также в амбулаторном отделении установлено пять диализных кресел, системы водоподготовки и миксер для смешивания диализных растворов.

Центр позволяет проводить до 15 процедур в сутки, причём абсолютно бесплатно для всех пациентов. Как сказал начальник департамента здравоохранения ОАО «РЖД» Сергей Краевой, «это делалось как

Открытие центра происходило в торжественной обстановке

для работников и ветеранов компании, так и для жителей города».

По словам губернатора Ленинградской области Валерия Сердюкова, в помощи центра нуждаются, по меньшей мере, 32 человека, проживающих в Волховстроевском и соседних районах.

Это делалось как для работников и ветеранов компании, так и для жителей города

Под центр гемодиализа в дорожной больнице было выделено помещение в 300 кв. м. Его полностью отремонтировали, проложили новые инженерные сети и закупили мебель.

Центр амбулаторного гемодиализа – это совместный проект региона и компании. «В данном случае соблюдается правило партнёрства, когда мы даём своих врачей, свои помещения, своё оборудование, а

администрация нам за это платит по себестоимости», – пояснил Сергей Краевой.

Примечательно, что при оснащении больницы применён «контракт жизненного цикла» – на всё медицинское оборудование дана гарантия на весь срок его службы. «Это ноу-хау, и думаю, что оно и дальше распространится по ОЖД», – сказал начальник Октябрьской магистрали Виктор Степов.

Центр амбулаторного гемодиализа – второй подобный проект РЖД и регионов. Около года назад в Самаре на базе железнодорожной больницы также было открыто отделение гемодиализа.

До конца этого года в железнодорожной больнице Волхова планируется сделать ремонт в помещениях клинико-диагностической лаборатории с её последующим переоснащением. А сегодня в больнице устанавливают магнитно-резонансный томограф – необходимый прибор для диагностики различных заболеваний.

Яна Позолотчикова,
СОВ. КОРР. «Гудка»
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

От первого лица

Провал засыпан

ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ БЕРЕЗНИКОВ

Игорь Набойченко,
главный инженер
Свердловской
железной дороги



ФОТО: ИРИНА АКАМОВ



ФОТО: ИРИНА АКАМОВ

Чтобы начать восстановление инфраструктуры в Березниках, нужно дождаться решения учёных

подобного никто и никогда в мире не делал, и в этом уникальность нашего опыта.

– **Какова роль железнодорожников в этих работах?**

– Если говорить непосредственно о засыпке котлована, то велась она силами и за счёт средств ОАО «Уралкалий». Восстанавливаться станция будет на средства ОАО «Уралкалий», но уже силами ОАО «РЖД».

Провал засыпан. Устранена сама вероятность его расширения из-за подмыва бортов, что позволяет восстановить станцию в прежних границах. Это только технические результаты, но есть и моральная сторона, и в большей степени я бы сделал акцент на ней. Все убедились: с бедой в регионе можно и нужно бороться. Не отступая, но осваивая новые площади, наступая, опережая, восстанавливая то, что было разрушено.

– **В какие сроки предполагается возобновить работу станции?**

– В первом полугодии 2012 года должны разработать проект восстановления. Исполнителем работ выбран проектно-изыскательский институт «Уралжелдорпроект». Безусловно, сначала необходимо получить горно-геологическое заключение, которое подтвердит возможность размещения инфраструктуры на участке засыпанного провала.

Кроме того, нужно усилить служебно-технические здания, которые испытали осадочные явления, или же построить новые. В их числе здание околотка дистанции пути, маневровый пост, тяговая подстанция. Восстановительные работы должны завершиться к концу 2012 года. Сроки жёсткие, но речь идёт о полноценном восстановлении технологии работы Березниковского региона, транспортном обслуживании клиентов, которые ориентированы на станцию Березники.

– **С засыпкой провала о «березниковской проблеме» можно забыть или предстоит выработать решение на перспективу?**

– Березниковский регион – главная доходная база Пермского края. Основной экономики, без сомнения, остаётся производство химических удобрений. Но активно здесь развиваются химическая промышленность (ОАО «Азот», ОАО «Сода-Хлорат», Березниковский содовый завод), титаномагниева отрасль («ВСМПО-Ависма»), бумажное производство.

Шок от последствий, вызванных провалами, уже прошёл. Идёт динамичное освоение месторождений. «Уралкалий» наращивает объём работ по станции Соликамск. Готовится освоение месторождений в районе станций Березники-сортировочные, Балахонцы (предприятия ОАО «Еврохим», ОАО «АКРОН»). Суммарный вывоз продукции только этих двух предприятий превышает 5 млн тонн в год.

На перспективу следует рассмотреть проблему вывоза продукции из этого богатейшего края. Реализовать такую задачу вряд ли получится, если заранее не принять решение об усилении пропускных способностей направления Березники – Пермь-сортировочная.

– **Насколько можно будет гарантировать безопасность перевозок на инфраструктуре восстановленной территории?**

– Безусловно, осадочные явления будут происходить. Но мы ещё в 2006-м выстроили систему мониторинга состояния инфраструктуры. Причём она базируется не только на наших данных, которые дают реперы, установленные для контроля состояния верхнего строения пути. Есть данные мониторинга всей территории, которые предоставляет «Уралкалий». Мы должны учесть просадки на стадиях проектирования, восстановления и эксплуатации участка, а также принять своевременные меры по исключению отклонений от нормативов.

Беседовал Евгений Невольниченко

Диагностика

Машинная оценка

КОНТРОЛЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ ПУТИ
АВТОМАТИЗИРУЮТ



ФОТО: ТАТЬЯНА ТИХОНОВА

СОВРЕМЕННЫЕ ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КОМПЛЕКСЫ СТАНУТ ОСНОВНЫМ СРЕДСТВОМ МОНИТОРИНГА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЗАМЕНИВ КОМИССИОННЫЕ ОСМОТРЫ И РУЧНЫЕ ИЗМЕРЕНИЯ.

Комплексная оценка состояния пути должна производиться в автоматизированном режиме. Такая задача была поставлена перед разработчиками и пользователями диагностического оборудования на прошедшем в Ярославле сетевом совещании «Организация работы путеизмерительных средств». Сейчас комплексная оценка участков пути формируется на основе сезонных комиссионных осмотров, а также контрольных проездов вагонов-путеизмерителей, выявляющих отступления от номинальных значений геометрических параметров рельсовой колеи.

Между тем рост скоростей и объёмов перевозок требует широкого внедрения мощных multifunctional средств диагностики, позволяющих быстро контролировать максимум параметров состояния инфраструктуры с минимальным вмешательством человека.

Именно такие диагностические комплексы, внедряемые на сети, и были продемонстрированы разработчиками и производителями на видеопрезентации. Самоходный комплекс «СЕВЕР» способен проверять более тысячи километров пути в месяц, заменив до 20 дефектоскопных и путеизмерительных тележек.

Бесконтактные путеобследовательские станции ЦИИИ-4 и КВЛ-ПЗ.0 сочетают лазерные, инерциальные и телевизионные системы контроля пути под нагрузкой и могут работать в составе скорых поездов. А комплексы «ИНТЕГРАЛ» и «ЭРА» контролируют не только путь, мосты, тоннели, земляное полотно, но и контактную сеть, системы автоматики и телемеханики.

«Новейшие диагностические комплексы способны выдавать огромный объём информации и позволяют прогнозировать аварийные ситуации на железных дорогах, но пока они слабо востребованы, их возможности зачастую не находят реального применения», – пояснил замначальника Центральной дирекции инфраструктуры – начальник службы диагностики и мониторинга Валерий Конаков.

Между тем автоматизированный контроль пути уже сегодня мог бы дополнять, а то и заменять натурные осмотры и ручные измерения. К примеру, при обследовании участка БАМа Тайшет – Лена – Тында – Комсомольск – Советская Гавань комплексом «ЭРА» выявлено множество серьёзных дефектов и неисправностей, которые нигде не учтены.

Однако на местах, как правило, не принимают мер по результатам подобных проверок. «Сегодня большинство дорог по техническим и идеологическим причинам не готовы использовать данные диагностических комплексов», – отмечает заместитель директора Центра искусственных сооружений ОАО «РЖД» Владимир Овчаров. – У одних не хватает ресурсов для передачи и хранения информации, у других – желания анализировать данные и проводить паспортизацию состояния

Рост скоростей и объёмов перевозок требует внедрения multifunctional средств диагностики

объектов инфраструктуры. Но ведь работа комплексов – не далёкое будущее диагностики, а уже свершившийся факт. И руководителей, которых не интересует столь достоверная и качественная информация о состоянии инфраструктуры, в путевом хозяйстве не должно быть».

Для исправления ситуации на сетевом совещании было предложено создать в ОАО «РЖД» систему сбора и анализа данных диагностики с паспортизацией всех объектов и выдачей рекомендаций по неотложным, планово-предупредительным, ремонтным работам и реконструкции. И в первую очередь необходимо разработать «Положение об автоматизированном диагностическом комплексе инфраструктуры», которое регламентировало бы его работу и устанавливало ответственность руководителей разных уровней за использование результатов обследований.

Острейшая необходимость – полная автоматизация расшифровки данных. Так, результаты геоадиолокации и видеоконтроля обрабатываются пока в ручном режиме. Вручную проводится и детальный анализ всех выявленных неисправностей. Это требует больших трудозатрат и подготовки квалифицированных специалистов – геофизиков, геологов, программистов.

«Применение видеонаблюдения даёт колоссальный пласт диагностической информации, но для её интерпретации нужны столь же колоссальные затраты ручного труда», – сообщил заместитель гендиректора ЗАО «ТВЕМА» Виктор Бугаенко. – Автоматизировать расшифровку видеофайлов мы сможем, но не ранее 2012 года».

«У нас уже есть определённые наработки. К середине следующего года наши автоматизированные системы, думаю, смогут выдавать комплексную оценку каждого километра пути на основе показаний диагностических комплексов и других контрольно-измерительных средств», – заявил главный конструктор ЗАО НПП «ИНФОТРАНС» Юрий Седелкин. При этом он отметил, что в условиях нынешнего многообразия средств диагностики необходимо привести все измерения и их обработку к единому виду и стандарту.

Валерий Конаков призвал форсировать доработку программного обеспечения по расшифровке и анализу результатов контроля. А Владимир Овчаров предложил в опытно-порядке организовать формирование комплексной оценки состояния пути по данным диагностических комплексов при проведении весеннего осмотра участков Московской, Северо-Кавказской, Западно-Сибирской и Дальневосточной дорог.

«Сравнив результаты эксперимента с итогами весеннего осмотра, можно будет определить и утвердить методы формирования автоматизированной комплексной оценки, исключаящие человеческий фактор», – отметил он.

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

Ситуация

Хлебные эшелоны

ТОЛЬКО СОВМЕСТНЫЕ УСИЛИЯ МАГИСТРАЛИ, СОБСТВЕННИКА ВАГОНОВ И АГРАРИЕВ ПОМОГУТ ВЫВЕЗТИ УРОЖАЙ

До конца года Красноярская магистраль должна вывезти за пределы региона 100 тыс. тонн зерна. Владелец подвижного состава обещают своевременно поставлять вагоны аграриям. Но и тем придётся приложить все усилия, чтобы не задерживать технику под погрузкой и выгрузкой.

Как сообщил начальник Красноярского ЦФТО Валерий Лебедик, за 10 месяцев дорога перевезла более 400 тыс. тонн зерна, что почти на 100 тыс. тонн больше, чем в прошлом году. «Это рекорд для дороги», – отметил Валерий Лебедик.

Достичь его позволил небывалый урожай: в Красноярском крае собрали 2 млн тонн зерна. «Внутренние потребности превышены на 0,8 млн тонн, – говорит замминистра сельского хозяйства и продовольственной политики Красноярского края Евгений Стрельцов. – Эти излишки аграрии намерены вывезти из региона, в том числе на экспорт. Уже заключены контракты на поставки в Корею, Монголию и Японию. Теперь важно, чтобы сельхозпредприятия своевременно обеспечивали вагонами».

Для вывоза зерна и продуктов перемола Красноярской дороге предоставили свой подвижной



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

состав 45 собственников крытых вагонов и 15 собственников зерновозов.

Крупнейший из них – ЗАО «Русагротранс». В его вагонах из края вывозится 60% зерна. «В октябре мы дали КрЖД 261 вагон, – говорит директор Новосибирского филиала «Русагротранса» Олег Баулин. – В ноябре – 734 вагона. И это с учётом того парка, который экстренно направили для вывоза зерна на Камчатку, где форс-мажор с фуражным зерном, а также 75 вагонов для поставок в Монголию. Ещё 761 вагон – на декабрь. Так что намеченные объёмы мы даже перекроем».

Мало урожай вырастить, его надо ещё собрать и вывезти

Но если собственники и дорога делают всё, чтобы вывезти урожай, то ряд сельхозпредприятий тормозят оборот вагонов. «Простой под погрузкой-выгрузкой в среднем 46,4 часа, – отмечает первый замначальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Красноярской дирекции управления движением Александр Кузнецов. – Есть предприятия, где более 200 часов».

В Минсельхозе края отметили, что ситуация с простоем под погрузкой на контроле.

Валерий Лебедик. – Новые элеваторы не строились и не модернизировались уже лет двадцать. С таким оборудованием вряд ли успеешь грузить 14–15 вагонов в сутки».

Ещё одна причина – несогласованность. Сгущённое прибытие порожняка на станцию, простой в ожидании накопления груза и в ожидании оплаты тарифа на предоставление вагона.

Пример – ООО «Век». Из запланированных 30 вагонов за месяц отгрузили всего два, 24 вагона стоят на станции, и ещё 14 – на подходе. «Если предприятие не справляется с погрузкой, не нужно и предъявлять такие объёмы, – считает Олег Баулин. – Простой по 10–13 суток на станциях омертвляет парк. А другие грузоотправители тем временем жалуются на его дефицит. Сейчас на сети 27 тыс. вагонов-зерновозов. При этом заявляется на всю страну 50 тыс. вагоноотправов в месяц. Исходя из этого оборот вагона должен составлять не более 15 суток. Реально же по России этот показатель – 20 суток. Если так работать, то мы не сможем удовлетворить все заявки сельхозпроизводителей».

В Минсельхозе края отметили, что ситуация с простоем под погрузкой на контроле.

«Организована «горячая линия» для решения вопросов с отправкой зерна на кратчайшие сроки. Также мы еженедельно осуществляем мониторинг предприятий, – говорит Евгений Стрельцов. – Нарушителей лишим вагонов – отправим их более радивым».

Однако аграрии не всегда видят свою вину в простоях. «Два дня назад пришли к нам вагоны, – говорит гендиректор кооператива «Успех» Алексей Димов. – Один – нашему предприятию, второй – моему соседу. Приходится пересортировывать, а это время. А если бы приходили обзеличенно, то и погрузка шла бы живее».

Для дороги такая ситуация тоже проблематична. «Предприятие тратит время и деньги на лишнюю маневровую работу», – говорит Валерий Лебедик.

Выход есть, считают участники рынка перевозок. «Если начальник станции видит, что к нему поступила «разносортица», он оперативно сообщает об этом. И будем уже думать и мы, и дорога, как оформить вагоны группой, – говорит Олег Баулин. – Главное – должна быть согласованность. Ведь от того, что вагоны простаивают в ожидании погрузки, не выиграет никто».

Софья Андреева

ПЕРЕВОЗКИ

Правила парковки

При покупке вагонов нужно позаботиться о наличии путей их отстоя



До 1993 года на железнодорожном транспорте применялся порядок, согласно которому всякое предприятие, пожелавшее купить грузовые вагоны, должно было обязательно построить дополнительные подъездные пути как на станции погрузки, так и на станции выгрузки.

Их протяжённость определяли с тем расчётом, чтобы собственные вагоны по окончании поездных операций могли быть немедленно убраны с путей общего пользования.

Затем указанный порядок применять перестали с целью стимулировать объём закупок частного подвижного состава. Согласно расчётам, компании-операторы выделили на эти цели в последние годы более 400 млрд руб. (в сегодняшних ценах).

В результате суммарный парк сейчас составляет почти 1,1 млн вагонов, а вот пути отстоя для них не строят. Именно отказом от прежних правил во многом объясняются



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

На подъездных путях предприятий предлагают размещать порожний подвижной состав

нынешние проблемы с размещением подвижного состава на путях общего пользования.

Предлагаю вернуться к существовавшим раньше правилам и в качестве первого шага провести на железных дорогах в период очередного квартального комиссионного осмотра подъездных путей работу по выявлению резервов для приёма на них парка собственных вагонов. Информацию по результатам осмотра по каждой дороге надо будет обобщить и внимательно проанализировать.

После этого с помощью региональных комиссий, созданных ОАО «РЖД» при на-

чальниках железных дорог, предложить владельцам подъездных путей по приемлемой цене заключить договоры с компаниями – собственниками вагонов, операторами и экспедиторами на приём и отстой порожних вагонов.

Кроме того, следует рассмотреть возможность выделения на дорогах специальных станций, не задействованных в интенсивных грузовых и эксплуатационных операциях, на которых можно будет на платной основе размещать вагоны.

Причём если собственные порожние вагоны окажутся далеко от станций, с которыми заключены договоры на аренду

ВНЕДРЕНИЕ

С минимальными затратами

Буксовые узлы нового поколения снизят стоимость жизненного цикла



Современные буксовые узлы, отличающиеся повышенным уровнем надёжности и безопасности, минимальными эксплуатационными затратами, уменьшенным трением, как правило, и обеспечивают минимальную цену жизненного цикла, и успешно эксплуатируются во всём мире. Россия в этом смысле находится в самом начале пути.



ФОТО: ИВАН ГОРБАЧЕВ

исследований, проведённых Украинской железнодорожной академией, выяснилось, что количество потребляемой электроэнергии в тяговых приводах, оборудованных коническими буксовыми узлами, на 16% ниже, чем в подшипниках с цилиндрической формой. В пересчёте на деньги это составляет экономию более 12 тыс. руб. в год на один вагон. Важно также отметить уменьшение негативного воздействия на инфраструктуру нового подвижного состава с улучшенными экономическими характеристиками.

В связи с этим для повышения пропускной способности, увеличения объёмов перевозки грузов необходимо срочно заняться решением вопросов по увеличению скорости движения вагонов и нагрузке на ось. К сожалению, после 2008 года на рынке России и СНГ имеет место негативная динамика по оснащению грузовых вагонов новыми кассетными подшипниками. В 2010–2011 годах ввиду увеличения закупок вагонов произошло резкое снижение их качества. Сегодня на рынке России по

производству подшипников работает ряд производителей, перспективная продукция которых пока востребована далеко не в полном объёме. В рамках НП «ОПЖТ» производители начали совместную разработку программы перевода парка грузовых вагонов на подшипники кассетного типа и твёрдые колёса. Мы ожидаем, что в ближайшее время увеличится объём производства вагонов нового поколения ведущими производителями.

Мы предлагаем сделать 2012 год переломным с точки зрения внедрения инновационных производств новых вагонов, а также начать поэтапную модернизацию существующего парка грузовых вагонов с применением твёрдого колеса и кассетных подшипников с целью увеличения межремонтного пробега до 500 тыс. км. При закупке нового оборудования следует руководствоваться потребительскими свойствами, обеспечивающими экономическую эффективность за счёт снижения удельных затрат на различных этапах его жизненного цикла.

Я бы предложил совместными усилиями РЖД, собственников подвижного состава, производителей вагонов и поставщиков комплектующих разработать долгосрочную программу перехода на твёрдые колёса и кассетные подшипники.

РАЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Сами себе конструкторы

Заводская продукция иной раз уступает в совершенстве

Во всех структурных подразделениях железнодорожного транспорта идёт постоянное обновление и совершенствование технологии производства работ и улучшение условий труда работников. А вот технологии текущего содержания пути и стрелочных переводов с точки зрения внедрения новых форм и методов работы, а также сами средства малой механизации порой немного отстают.

Многие пытаются решать эту проблему самостоятельно, как это делаем мы на станции Топки. Когда в 2001 и 2002 годах у нас частыми стали случаи ограничения скорости для движения поездов и закрытия стрелочных переводов на железобетонном основании, тогда у нас и возникла группа путейцев-рационализаторов. Появились новые разработки, к примеру, приспособлений на разкатке рельсовой колеи или для регулировки ширины рельсовой колеи на железобетонном основании.

Чертежи мы нарисовали, но возникла проблема: как по ним и где изготовить средства малой механизации? Именно тогда наша группа и обратилась за помощью к руководству ПМС-315 и вагоноремонтного депо – 19 на станции Топки. Местные руководители не остались равнодушными к нашим проблемам и пообещали посильную помощь. В связи с этим выражаем благодарность бывшему начальнику ПМС-315 Алексею Перелыгину, начальнику ПМС-315 Сергею Гришкову, начальнику экспериментального цеха Виктору Горобцу, начальнику вагоноремонтного депо – 19 Виктору Клейну и заместителю начальника



ФОТО: ВИКТОР КОЗЛОВ

Обмен опытом может способствовать созданию новых технологий

по производству Константину Лукошкину. Именно благодаря этим людям по нашим чертежам были изготовлены детали и узлы к средствам малой механизации, которые потом усовершенствовали. И если в 2001 году по нашим разработкам были изготовлены только три устройства, то в 2010–2011 годах дополнительно удалось изготовить ещё 17, из которых десять выдала начальнику дистанции пути – 38 Александру Черемных для распределения по соседним участкам пути.

Кстати, изготовленные в 2001 году устройства и теперь продолжают работать без отказов и сбоев. Эта техника позволяет без особых усилий производить регулировку ширины рельсовой колеи по шаблону, зна-

чительно повышает производительность труда, позволяя сохранять технологию производства работ, значительно облегчает труд работников пути и улучшает условия их труда. Главной особенностью применения средств малой механизации можно назвать то, что их работа производится без закрытия движения поездов, то есть в «окно».

Со своими средствами малой механизации мы участвовали в конкурсе «Инновации и изобретения года», организованном администрацией Кемеровской области и Кузбасской торгово-промышленной палатой областного совета ВОИР, за что получили диплом II степени. Исходя из десятилетнего опыта работы с уверенностью можно сказать, что наши

механизмы по технической характеристике превосходят образцы, выпускаемые ОАО «КалугаТрансМаш». Считаем, что нужно наладить серийное производство более передовых средств малой механизации, в которых очень нуждаются наши коллеги. Такое сотрудничество могло бы послужить дальнейшему укреплению безопасности движения поездов и созданию новой технологии. Тем не менее пока что мы смогли наладить сотрудничество только с руководством ПМС-315 и вагонного эксплуатационного депо – 19 на станции Топки, которые всегда радушны и готовы нам во всём помочь. Это два ярких примера крепнущих дружественных отношений и тесного сотрудничества структурных подразделений железнодорожного транспорта. Может быть, имеются подобные примеры практики в других структурных подразделениях? Давайте делиться и обмениваться опытом работы.

В заключение хотелось бы заметить, что исходя из десятилетнего опыта работы по текущему содержанию пути и стрелочных переводов на железобетонном основании у нас возникли предложения по стабилизации положения закладного болта. Это может обеспечить устойчивость и прочность рельсовой колеи к уширению по шаблону. Также есть предложение о новом универсальном методе регулировки ширины рельсовой колеи по шаблону с применением ремкомплекта и металлических регулировочно-закрепительных пластин.

М.В.Махонько, А.Н.Лазарев, А.А.Шпомер,
монтёры пути Кемеровской дистанции пути на станции Топки

? ВОПРОС ДНЯ ?

С кем из руководителей ОАО «РЖД» вы лично хотели бы встретиться и пообщаться? О чём бы конкретно хотелось поговорить?

Пётр Кияков, бригадир промывки пункта подготовки вагонов на станции Иловля:
– Хотелось бы встретиться с Дмитрием Лосевым, начальником управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры. Поговорил бы с ним о перспективах развития такой специальности, как осмотрщик и ремонтник вагонов. Неблагодарная, вагонники считают, у них работа. Отвечают за многое, а получают мало. Не очень-то молодёжь сегодня стремится задержаться на таком месте. Поработают чуток и уходят. Хотелось бы также спросить, почему осмотрщики и ремонтники вагонов на Приволжской дороге получают меньше, чем их коллеги на других магистралях? Меня ещё волнует вот такой вопрос: почему только машинисты, их помощники и водители перед сменой и после проходят медицинское освидетельствование? А всех остальных, например, тех же вагонников, работа которых связана с движением поездов, не проверяют? Неужели они из другого теста сделаны: не пьют и не курят?

Георгий Гаврилов, председатель отделения РФСО «Локомотив» в Республике Коми:
– Я уже давно хочу встретиться с начальником департамента социального развития ОАО «РЖД» Олегом Дудкиным, да и с другими руководителями компании.

Поговорил бы с ними о «Локомотиве». Раньше главной задачей было привлечь работника к систематическим занятиям физкультурой и спортом, здоровому образу жизни, создав необходимые условия. Сейчас это очень трудно сделать. Потому что подразделения РФСО «Локомотив» на местах брошены. Они только на бумаге числятся, никто ими не занимается, не финансирует. А ведь общественная организация не может существовать без первичек. В итоге спортивные соревнования на местах – в трудовых коллективах, на узлах – не проводятся. Напрочь забыта гимнастика в режиме труда. Приоритет отдан крупным брендовым спортивным мероприятиям, на которые попадают единицы.

У меня есть конкретные предложения к руководителям компании, как организовать массовую спортивно-оздоровительную работу. Причём для этого не потребуются огромных средств. Вот бы нам встретиться и поговорить.

Татьяна Куделина, начальник производственно-технического отдела Февральской дистанции электроснабжения:

– Пожалуй, с председателем Роспрофжела Николаем Никифоровым и вице-президентом ОАО «РЖД» Дмитрием Шахановым, который курирует кадровые и социальные вопросы. Мы живём на территории, приравненной к районам Крайнего Севера. Условия действительно непростые. Раньше на дороге были отделы рабочего снабжения, которые обеспечивали продуктами питания и товарами народного потребления пристанционные посёлки. Со временем их закрыли. Сейчас всё снабжение осуществляют частные предприниматели, которые лмят цену. У нас они в 2–2,5 раза выше, чем в магазинах областного центра. Может, реально каким-то образом снизить потребительские цены?

Большой вопрос с жильём. Есть сегодня вакансии на железнодорожных предприятиях БАМа, но не можем по этой причине взять специалистов. Нужно хотя бы расширить программу по строительству технологического жилья. Да и в целом необходимы системные меры, чтобы специалисты, приезжая на БАМ, закреплялись здесь.

Взять железнодорожную больницу в Февральске. Старые кадры уходят на пенсию, а молодых не хватает. Бывает, поработал человек на Севере, заработал на квартиру и уехал. В итоге у нас немало по одному врачу узкой специальности. Если он ушёл в отпуск, приходится ехать в Тынду или даже Хабаровск.

Геннадий Климов, почётный железнодорожник, хранитель музея узла Арзамас:

– Я хотел бы задать вопрос руководителям компании – не планируется ли увеличение отраслевой доплаты из фонда «Почёт»? Она несколько лет назад была очень солидная, но и цены всё это время росли.

Михаил Романенко, начальник отдела организации коммерческой работы и условий перевозок Куйбышевской дирекции управления движением:

– Лично хотелось бы встретиться с руководителем Центральной дирекции управления движением Павлом Ивановым. Основной вопрос – это взаимодействие Дирекции управления движением со смежными подразделениями и другими дирекциями. В условиях построения вертикалей управления возникает много вопросов по распределению ответственности между работниками дирекций и их линейными предприятиями.

К примеру, взаимодействие Дирекции управления движением и вновь создаваемой Дирекции инфраструктуры на уровне станции и вагонного депо, станции и путевого околотка. Общий регламент взаимодействия прописан, но пока не работает в полную силу, нет чётких и внятных критериев распределения ответственности на всех уровнях и между всеми участниками перевозочного процесса. На первый взгляд, задача у всех общая – организация перевозочного процесса. Но до сих пор все решают эту задачу по старинке, когда каждое предприятие стремится сначала решить свои вопросы, а потом уже общие. Пока получается так, что вертикали и регламенты взаимодействия есть, а по факту – взаимодействия нет. Может быть, ситуацию исправит коллегиальный орган или совет, в который будут включены представители всех дирекций и подразделений, отвечающие за эффективность перевозочного процесса в целом, а не за показатели своих подразделений.

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

ВАШЕ ПРАВО

На местном уровне

Локальные акты не должны ухудшать положение сотрудника

– Что такое локальные нормативные акты и как они соотносятся с Трудовым кодексом?

Марина Самсонова

– Локальные нормативные акты регулируют вопросы местного значения.

Согласно ч. 1 ст. 8 Трудового кодекса, локальные нормативные акты являются источниками права, регулирующими трудовые и иные связанные с ними отношения. Они принимаются работодателем в соответствии с трудовым законодательством и иными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, коллективными договорами и соглашениями и действуют в рамках конкретной организации. К ним относятся приказы, распоряжения, положения об

оплате труда, премировании, о надбавках, доплатах работникам и т.д.

При этом в случаях, предусмотренных Трудовым кодексом, законами и иными правовыми документами, коллективным договором, работодатель при принятии локальных актов учитывает мнение представительного органа работников (профсоюза).

Локальные нормативные акты, ухудшающие положение работников по сравнению с трудовым законодательством, коллективным договором, соглашениями либо принятые без соблюдения предусмотренного ТК РФ порядка учёта мнения профсоюза, являются недействительными.

Яков Купреев, главный правовой инспектор труда Роспрофжела

ФЕЛЬЕТОН

Приехали!



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Обиделся на днях Григорий Фёдорович, кажется, на весь мир. Не то чтобы на всех и вся, ему обидно и стыдно стало за его прежнюю профессию. Правда-правда!

Когда 52 года назад он получил диплом инженера по строительству тоннелей и метрополитенов, впереди открывалась высокая, бесстыковая перспектива (как говорят в узких профессиональных кругах, глубокого заложения). Он мечтал (ах, этот юношеский пыл!) поучаствовать в какой-нибудь уникальной стройке. Ввинтиться железной двухпуткой в таинственные Кордильеры или Гималаи, не говоря уж о подводном варианте Ла-Манша или Баб-эль-Мандебского пролива...

Не вышло. Видать, планίδα не та. Все 52 года торчит он с дипломом и апломбом в Москве и жалеет, что потерял такие широкие подземные горизонты... Пропала красивая инженерная жизнь! Но тут вдруг вспомнил былое. Намедни едет в любимом метро, лишь слегка режущем слух хриплой и бесшумной звуковой рекламой, и вознамерился перейти на «Новокузнецкую».

Не вышло! Вернее, не вошло: закрыты входы и переходы сразу на трёх станциях – «Маяковской», «Гверской» и «Театральной». По зомбоящику сказали, что метро помешало Большому. Нет, не дозору, а театру. Представляете? Она по проволоке ходила, а он её вагоном сбил... В том смысле, что после реконструкции театр сильно углубился. Нет, не в классическую оперу и балета, куда уж глубже. Под зданием построили глубокие подземные этажи. И вибрации от стука метровских колёс, оказалось, мешают балеринам плавно поднимать ноги и рыбок падать в объятия партнёров.

Почему? Потому что в этих географических широтах издавна протекает Неплинка. Такая речка, которую когда-то как бы взяли в трубу (отчего местная площадь и названа именно Трубной, а не какой-нибудь Канавной). Но, как уже лет 500 известно поколениям местных жителей, вся пойма у Срегенского холма и далее, аж до Кремля, по своей строительной сути является вариантом обычного болота... Так что сегодня Большой театр, стоящий на этих заилённых, извините, почвах, может быть объектом пристального внимания господина Шойгу.

А чем же, спросите вы, театр помешал метрополитену?

«Официальные лица» сообщили, что в результате операции «углубить» и «расширить» его подвалы и особая гордость – новый репетиционный зал оказались всего в 40 м от путейх тоннелей и железнодорожных стрелок. А по законам строительной механики, естественно, при движении тяжёлых поездов метро происходит банальная, но малоприятная вибрация в илстых местных недрах. Отчего в театре мастера изящного танца тоже вздрагивают, сбиваются с шага и (тьфу-тьфу!) могут выронить своих легконогих солисток.

Злые языки, как водится, заводят речи о пропавших миллионах, о крупномасштабных хищениях – ну нас нынче ничем не удивили. Наше гражданское сознание (и оно же гражданское мужество) закалено множеством не менее скандальных событий, как говорится, научились не терять равнодушия. Тем более пока ведь не всё пропало – кроме хорошего настроения.

Но это не бдрит, а настораживает в ожидании грядущих событий в бывшей илистой пойме Неглинки. Например, Григория Фёдоровича как городского старожилы беспокоит судьба соседнего театра – Малого. Он хоть и меньше, но тоже родной. И тоже трясётся (кстати, почему о нём-то молчок? Раз Малый, то шаг в сторону?).

Впрочем, тут есть любопытный нюанс. Ведь был, наверное, проект, иначе даже по благу денег не дали. И, может быть, что-то чертили, считали, определялись на местности, произносили таинственные слова «вира» и «майна». Могли бы даже, извините, брать пробы грунта, как полагается в инженерной работе. Григорий Фёдорович даже припомнил, что всё это в его молодые годы романтически именovali строительной и механикой. Так что очень ему хочется знать, кто создал эту грандиозную и очень дорогую (в буквальном смысле слова), крепко и безнаказанно позолоченную панаму.

– Пусть нам назовут проектировщиков, финансистов, контролёров, бухгалтеров и ревизоров: страна, как говорится, должна знать своих героев драгоценного московского подземелья, – до возмущения в желудке осмелел Григорий Фёдорович. – Я же до этого славного момента в Большой театр – ни ногой! Не люблю, когда меня надувают – ни в пневматическом, ни в гражданском смысле. Ну а вы?



После посещения музея в Саратовском локомотивном депо смело можно идти на экзамен по отечественной истории. Пятёрка гарантирована. Железнодорожник со стажем в целую жизнь, а ныне хранитель музея и председатель Совета ветеранов Николай Кротков «биографию» каждого экспоната знает как свою.

Меня он сразу предупредил:

– Все эти документы, макеты, которые вы видите на стеллажах, годами собирал почётный железнодорожник, ветеран Великой Отечественной войны Геннадий Миночкин, человек с большой буквы. Он вложил в это дело часть своей души. Поэтому историю нашего депо вы освоите на одном дыхании.

Пожелтевшие листочки документов говорят о многом. К 1871 году, когда было завершено строительство Тамбово-Саратовской железной дороги и проложена ветка Саратов – Аткарсск, в Саратове возникло акционерное общество, которое взялось за строительство паровозо-вагонных «сараев». На работу оно набирало самую дешёвую силу: бывших каторжников и тех, кто проигрался в карты. Старожилы вспоминали, как открывалась дверь конторы и чиновник, вызывая будущих работников по одному, спрашивал: «Кто таков? Откуда прибыл? На какие дела мастер?» Тех, кто не имел специальности, отправлял на земляные работы. Мастеровым в то время платили от 1,3 до 1,97 руб., а рабочим намного меньше: 39–50 коп. Но каждому работнику полагалось три рубля на сапоги.

На работу вставали, когда в церкви звонили к заутрене. Спали на деревянных нарах. Умывальников не было, воду черпали прямо из бочек. Первые поезда население приняло, что называется, в штыки. В газетах писали, что они мешают лошадям пастись, а курам нести яйца.

Но железная дорога тем не менее развивалась. И если первыми машинистами были англичане, то вскоре эту профессию освоили русские. Николай Иванович обращает моё внимание на форму тех времён: брюки, заправленные в сапоги, косоворотка навыпуск, подпоясанная плетёным поясом, пиджак, слева в верхнем кармане – часы на цепочке. У фуражки на околыше – символика с изображением секиры, перекрещенной якорем, по околышу фуражки узкая белого цвета лента. И, само собой, усы.

Кстати, в Саратове специально для железнодорожников была построена церковь, её назвали Николаевской в честь императора.

Революция в стране не прошла мимо депо. Так, целый стэнд в музее посвящён машинисту и орденоносцу Александру Панфилову, который 3 апреля 1917 года участвовал в охране Ленина, возвратившегося из эмиграции.

Тяжёлым был 1918-й год. Шла Гражданская война. А тут ещё большевики арестовали всё руководство Рязано-Уральской железной дороги. И в депо работа встала. Расходясь по домам, люди прихватывали с собой всё, что могли: уголь, дрова, гвозди, краску. Разобрали даже кирпичные стены.

Но затем новое руководство занялось перевозками. Рельсы прокладывали даже по... реке. В зимнее время, когда лёд на Волге достигал необходимой толщины, шпалы укладывали прямо на лёд, а на них – рельсы, и при помощи лошадиной упряжки по одному вагону переправляли на левый берег.

Меры приняты

Прокуратура дала «добро»

В депо Омск решена проблема парковки личного автотранспорта работников локомотивных бригад

– Вас беспокоит помощник машиниста локомотивного эксплуатационного депо Омск Западно-Сибирской дороги. С 1 октября 2011 года приказом начальника дороги запрещён въезд на территорию депо личного автотранспорта. Многие из нас ездят на работу и обратно как днём, так и ночью. Руководство депо предоставляет автобус, который развозит людей в ночное время. Но ведь каждого до дома не довезёшь, так что приходится добираться самим, а ночью всякое может случиться, и случалось, кстати. Личный автомобиль для многих – это оптимальный вариант. Нельзя ли локомотивным бригадам разрешить въезд на территорию предприятия?

Андрей Михеев
Омск

– Согласно нормативным документам ОАО «РЖД» и предписанию Омской транспортной прокуратуры от 13 сентября 2011 года № 23/15-03-11/2072 проезд личного автотранспорта на территорию эксплуатационного локомотивного депо Омск запрещён.

Руководством двух депо – эксплуатационного локомотивного



ФОТО: WWW.KURIERINFO.RU

и моторвагонного – принято решение об организации автостоянки личного автотранспорта работников в непосредственной близости от предприятия. Для этих целей была освобождена площадь, проведена её планировка, завезён балласт, сделано временное ограждение, освещение, установлен шлагбаум и контрольно-пропускной пункт. Организация автостоянки согласована с Омской транспортной прокуратурой.

ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ

История под стеклом

Побывав в музее депо, дети хотят стать железнодорожниками



Николай Кротков бережно хранит частицу истории

Рассказали мне и о подвиге саратовского машиниста Александра Каверина. На станцию Шипово, где стоял чапаевский отряд, отправляли поезд с продовольствием и фуражом. Но белоказики решили отрезать ему путь. Они закатали на железнодорожный мост бочки с керосином и подожгли. Все машинисты в депо наотрез отказались вести поезд через огонь. А Каверин смело взялся и... проскочил! Едва последний вагон миновал зону огня, мост рухнул.

В 1927 году в депо стала выходить своя газета, которая называлась «Деповец». В ней печатались фото лучших машинистов и бригад. Комитет профсоюза выделял передовикам путёвки в дома отдыха, карточки на дефицитные

два года. Удивительно живой человек! С семнадцати лет в депо. Сейчас работает в Совете ветеранов...»

В музее собирают материалы и к юбилею машиниста Василия Константиновича Уполовнева – ему скоро исполнится 100 лет! «Дай Бог каждому столько», – заключает мой собеседник.

Сам Николай Иванович пришёл в депо в 1959 году после железнодорожного техникума. Его дети и внуки тоже связали свою жизнь с железной дорогой.

«Я на работу, – говорит он, – всю жизнь хожу как на праздник. Когда ездил на ЧМЭ2, дети приходили и просили прокатить. Я отвечал: нельзя. На маневрах ведь работал – а там отвлекаться опасно».

Кротков рассказывает мне историю своей жизни и одновременно расставляет экспонаты на стеллажах.

Все машинисты в депо наотрез отказались вести поезд по мосту через огонь. А Каверин смело взялся и... проскочил! Едва последний вагон миновал зону огня, мост рухнул

продукты и товары. И стимулы сработали: к 1940 году саратовское депо стало одним из лучших на сети.

А затем грянула война. Журнал кадровой службы того времени испещрён записями: «уволен в связи с отправкой на фронт», «уволен в связи с призывом в РККА». Вся тяжесть работы легла на оставшихся людей.

Совсем юные девушки овладели мужскими профессиями, став кочегарами и помощниками машинистов паровозов. Их имена останутся в истории: Маша Зиброва, Маша Берстенева, Маша Пятахина, Лена Шурина, Аня Соболева, Полина Зайчикова, Настя Косова, Галия Шевченко, Нина Шарапова, Клава Перфилова и Аня Кузнецова.

Николай Кротков рассказывает подробно о каждой из них, потом замирает перед снимком: «А вот на этом фото – Любовь Родионова. Ей скоро исполнится восемьдесят

Полчаса назад здесь побывали школьники. И они всё потрогали руками. «Дети так устроены, – объясняет мне хранитель музея, – для них важно поддержать предметы в руках. А рассказать можно и потом, после того как они соприкоснулись с историей, что называется, живьём. Но! В эту самую минуту, когда ребёнок знакомится с вещью, важнее всего хранить молчание. Он сам всё видит и чувствует, и это красноречивей любых слов».

Надо ли удивляться, что в Книге посетителей музея часты такие записи: «Когда вырасту – стану железнодорожником».

Ольга Иженикова,
спец. корр. «Гудка»
Саратов
ФОТО АВТОРА

Благодарность

Долгая дорога не в тягость

Забота и внимание к пассажирам стали нормой в работе проводников

ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» М.П.Акулову.

Уважаемый Михаил Павлович! Хочу выразить вам и коллективу поездной бригады поезда № 5/6 Улан-Батор – Москва – Улан-Батор искреннюю признательность за хорошо поставленную работу на маршруте.

В августе-сентябре этого года по долгу службы мне с семьёй довелось ехать этим поездом из Улан-Батора в Москву и обратно. В вагоне СВ, где мы размещались, все пассажиры – а это в основном иностранные граждане – были окружены вниманием и заботой проводника Е.А.Малых. На протяжении всего пути она фактически в одиночку поддерживала в вагоне идеальную чистоту и атмосферу заботы о своих подопечных.

Е.А.Малых показала себя как прекрасная хозяйка своего вагона. Вежливая, подтянутая и аккуратная, она сумела расположить к себе пассажиров, быстро и чётко выполняла все их просьбы.

В ночное время её периодически подменяли проводники из соседнего вагона

В.В.Милосердова и Н.Н.Беляева, которые также продемонстрировали добросовестное и ответственное отношение к своим обязанностям.

Хотелось бы отметить и начальника поезда Н.А.Беляева, сумевшего чётко организовать и контролировать работу подчинённых. Он был неизменно вежлив, обстоятелен и корректен при выполнении своих обязанностей и в общении как с пассажирами, так и с работниками поезда, что свидетельствует о его высоком профессионализме и большом опыте в качестве руководителя.

Благодаря этой замечательной поездной бригаде для меня и моей семьи долгий путь практически через всю Россию стал приятным и увлекательным путешествием.

Уважаемый Михаил Павлович, прошу вас при возможности поощрить упомянутых мною работников за чуткость и добросовестность при выполнении своих служебных обязанностей.

С признательностью,
А.Шманевский,
советник-посланник
посольства Российской Федерации в Монголии

Конкурс

Знания от лучших мастеров

УСПЕВАЕМОСТЬ В ДОРТЕХШКОЛАХ ПОВЫШАЕТСЯ БЛАГОДАРЯ НОВЫМ МЕТОДИКАМ ОБУЧЕНИЯ

ФИНАЛ СМОТРА-КОНКУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ДОРТЕХШКОЛ И УЧЕБНЫХ ЦЕНТРОВ РЖД НЕ ПОХОЖ НА ОБЫЧНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ ТВОРЧЕСКОГО МАРАФОНА: НЕ БЫЛО ПЕСЕН, ТАНЦЕВ, ГРОМКОГО ЛИКОВАНИЯ. ХОТЯ ТВОРЧЕСТВА В РАБОТЕ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ХОТЬ ОТБАВЛЯЙ.

Огромный зал Центра научнотехнической информации и библиотек компании, где конкурс профмастерства преподавателей проходил уже в третий раз, постепенно обрел аудиторию, чинную, спокойную. Согласно расставленным табличкам конкурсанты и гости занимали места.

Смотр-конкурс начался с выступления вице-президента ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова: «Древняя китайская мудрость «Не дай вам Бог жить в эпоху перемен» явно обходит наш холдинг стороной. Сейчас есть три направления, над которыми мы с вами должны работать. Во-первых, надо усилить взаимодействие технических школ и учебных центров не только в рамках одной дороги, но и на всей сети, во-вторых, совершенствовать учебные программы, в-третьих, преподавателям и руководителям технических школ и учебных центров самим необходимо непрерывно развиваться и совершенствоваться».

Всех участников нынешнего конкурса – а их было 200 человек из 51 учебного заведения РЖД – можно с полным правом отнести именно к таким – думающим, настроенным на развитие. Соревновались они в четырёх номинациях: «Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте», «Внедрение инноваци-

онных методов обучения рабочих кадров», «Лучшие практики организационных решений в технических школах и учебных центрах», «Внедрение знаний о новой технике и технологиях в подготовку рабочих кадров». Но право отстаивать свои идеи и методики в Москве получили только 15 конкурсантов.

В числе первых презентовала свою методику Маргарита Литвиненко из Курганской технической школы. Её педагогический стаж составляет всего полтора года, но она смело использует инновации в своей работе. «Когда я только разрабатывала свой проект, очень волновалась: не знала, как воспримут занятия в игровой форме взрослые студенты. К счастью, мои опасения не подтвердились», – призналась она.

Маргарита Литвиненко преподаёт «Основы экономических знаний» – предмет на первый взгляд серьёзный и скучный. Но ей удалось заинтересовать обучающихся, превратив занятия в игру: на уроках они зарабатывают баллы, которые суммируются и дают право на виртуальную поездку. Заработал много – «едешь» в СВ, мало – в общем вагоне. Казалось бы, элементарная мотивация, но Маргарита Литвиненко говорит, что даже взрослыми учениками такая система воспринимается на ура.

Значительная часть конкурсных работ в этом году была посвящена структуризации знаний о новой технике. Преподаватели сетовали на недостаточное количество учебников по новым сериям локомотивов и новым грузовым электровозам 2ЭС6 «Синара» и «Гранит». Модели пока проходят эксплуатационные испытания, но Олег Гаврилов из Омской дор-



Работы преподавателей-конкурсантов прошли через детальное обсуждение со стороны жюри и коллег

техшколы уже создал по ним иллюстрированное учебное пособие – в альбоме приведены технические характеристики электровозов и даны крупные и детальные изображения. Взаимодействие преподавателя с заводами – изготовителями электровозов позволяет доносить до обучающихся актуальную и достоверную информацию.

И вот решающий момент – объявление победителей. В номинации «Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте» лучшей была признана работа Сергея Лебедева и Александра Хорошунова, преподавателей

учебно-производственного центра № 5 из Мурманска. Они создали электронную энциклопедию «Правила технической эксплуатации железных дорог России» – своего рода «Википедию» для железнодорожников. Активировав тот или иной термин, можно прочитать как историю вопроса, так и новейшие разработки по теме. В программе предусмотрена возможность постоянного обновления информации.

В номинации «Внедрение инновационных методов обучения рабочих кадров» победила Маргарита Литвиненко. Она не намерена останавливаться на до-

стигнутом и собирается создать специальную рабочую тетрадь.

«Лучшей практикой организационных решений» была признана методическая разработка начальника Воронеж-

ской дортехшколы Михаила Новикова, который создал сайт учебного заведения – связующее звено как преподавателей с учениками, так и самой школы с предприятиями. На информационном ресурсе регулярно обновляется раздел посещаемости занятий, представлены расписание занятий и другая информация об учебном заведении. Преподаватель считает, что такая прозрачность помогает будущим учащимся заранее ознакомиться с требованиями школы, в которую они придут получать профессию. После защиты его проекта у членов жюри возникло множество вопросов. Они, например, сомневались, что сайт может способствовать улучшению посещаемости и успеваемости. Однако после детального изучения представленных материалов всё же признали разработку Михаила Новикова лучшей.

В номинации «Внедрение знаний о новой технике и технологиях в подготовку рабочих кадров» победил преподаватель Тайгинской техшколы Александр Головчук. Жюри отметило его учебное пособие для изучения элементов механического оборудования электровоза 2ЭС4К.

Счастливые лауреаты и победители были награждены дипломами и ценными подарками. Теперь, после завершения конкурса, они получили возможность в неофициальной обстановке продолжить общение, обменяться педагогическими приёмами и находками.

Начальник департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Любовь Васина отметила, что количество и, самое главное, качество разработок с каждым годом растёт. «Повышается и ответственность преподавательского состава и руководителей дортехшкол и центров за учебный процесс, его организацию, за качество обучения выпускников. Работы, представленные сегодня, свидетельствуют о том, что в коллективах царит творческая атмосфера. Благодаря нестандартным подходам к обучению, которые применяют преподаватели, удалось заметно повысить успеваемость и сократить количество отчисленных», – сказала она.

Все представленные проекты, по мнению жюри, достойны внедрения на сети дорог, а это значит, что победителям некогда почитать на лаврах.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Справка «Гудка»

Работы конкурсантов прошлых лет уже распространяются по сети. В частности, пособие по предмету «Организация работы железнодорожной станции» преподавателя Хабаровского учебного центра ДВЖД Марины Коломеец. Оно создавалось для составителей поездов, однако его материалы применимы в процессе обучения операторов сортировочной горки, операторов поста централизации, дежурных стрелочного поста, регулировщиков скорости движения вагонов, сигнальщиков. Сейчас работа находится на рецензировании и готовится к изданию. Используются в работе преподавателей также работы Зинаиды Складневой из Екатеринбургского учебного центра № 1 СвЖД, Пелагии Верижниковой и Елены Михайловой из дорожного центра обучения ВСЖД. На основе конкурсных работ победителей конкурса 2010 года Елены Плотниковой (Саратовская техническая школа) и первого смотра-конкурса 2009-го сразу в двух номинациях преподавателя Игоря Осинцева (Тайгинская техническая школа) сняты учебные фильмы.



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«Гудок» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех, кто ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЕВОЙ КОМПАНИЕЙ:
АНАЛИТИКА, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРИМЕРЫ

Открыта подписка на первое полугодие 2012
года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

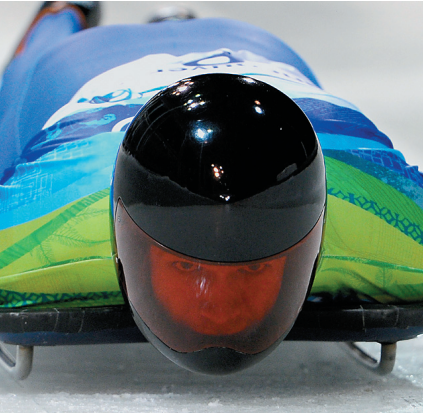
PODPISKA@GUDOK.RU

Новости спорта

Серебряный спуск

В австрийском Инцеле прошёл первый этап Кубка мира по бобслею и скелетону. Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Александр Третьяков занял второе место в соревнованиях скелетонистов. В первом спуске у Александра было третье время, во втором – второе. Во второй попытке Третьяков на 0,03 секунды опередил латыша Томаса Дукурса. Победил здесь брат Томаса – действующий обладатель Кубка мира Мартин Дукурс. Ещё один россиянин – Сергей Чудинов – после второй попытки опустился с шестой позиции на десятую.

– Своим выступлением в Австрии я доволен, – рассказал Александр Третьяков. – Стать вторым в начале сезона – это здорово. Уверенности придавала хорошая фи-



ВТОРОЕ МЕСТО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ЦСК «ЛОКОМОТИВ» АЛЕКСАНДРА ТРЕТЬЯКОВА НА ЭТАПЕ КУБКА МИРА ПРИДАЛО ЕМУ УВЕРЕННОСТИ

зическая форма, в которой я нахожусь. В первом заезде я стал третьим, но во втором удалось избежать ошибок. Кстати, мне не хватило всего 0,01 секунды, чтобы побить рекорд трассы на разгоне. Но сезон только начался, рекорды ещё будут. Меня больше тревожит, что я много проиграл Мартину Дукурсу.

В женских соревнованиях сенсационную победу одержала молодая российская спортсменка Ольга Потылицина. Это первый успех в истории женского отечественного скелетона.

В соревнованиях бобов-двоек пилот Александр Зубков и разгоняющий Дмитрий Труненок, выступающий за ЦСК «Локомотив», заняли по сумме двух попыток девятое место. Александр Касьянов и Максим Белугин – десятые. Зато в командных соревнованиях первая сборная России вошла в число призёров. Наша команда, за которую выступали скелетонисты Александр Третьяков и Ольга Потылицина, бобслеисты Ольга Фёдорова и Юлия Тимофеева, Александр Касьянов и Максим Мокроусов, заняла третье место, уступив лишь первой и второй сборным Германии.

Рост скорости

На третьем этапе Кубка мира по конькобежному спорту, который прошёл в Голландии, российские спортсмены выиграли две награды в индивидуальных видах программы. Призёр Олимпийских игр в Ванкувере Иван Скобрев стал победителем на дистанции 1500 м с результатом 1.45,81. Голландец Кьелд Нюис, ставший вторым, уступил Скобреву 0,18 секунды. Третьим стал чемпион мира норвежец Хавард Бокко (1.46,49). Ещё один российский спортсмен – Евгений Лаленков – показал 14-й результат (1.47,87). На дистанции 10000 м Скобрев стал шестым.

У женщин Екатерина Шихова выиграла бронзовую награду на 1500 м. Юлия Скокова была на этой дистанции четвёртой, Евгения Дмитриева – шестой, Екатерина Лобышева – девятой. Представитель Центрального спортивного клуба «Локомотив» Дмитрий Лобков в дивизионе Б в первый день на дистанции 500 м занял второе место, а во второй – первое, став в этом виде программы первым из россиян.

Путь на Варшаву

В Киеве в пятницу прошла жеребьёвка финального турнира Евро-2012. Сборная России попала в группу А, где сыграет с командами Польши, Чехии и Греции. Главный тренер нашей команды Дик Адвокат результатом жеребьёвки остался доволен. Он уверен, что сборной России по силам выйти в четвертьфинал. Правда, отметил, что лёгких соперников в турнирах такого уровня не бывает.

Впрочем, итогами жеребьёвки остались довольны все участники группы А. Первый матч российская сборная проведёт 8 июня в польском Вроцлаве. 12 июня наша команда сыграет в Варшаве против Польши, а 16 июня – вновь во Вроцлаве против Греции. При этом базироваться сборная России будет в Киеве, а на игры добираться самолётом.

Подробнее о результатах жеребьёвки и соперниках сборной России вы сможете прочитать в следующем номере.

Подготовил Роман Вишнёв

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Росптрофед. Индекс 500119 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретонин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшова
Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Спелюхов (наука), Юрий Сущиков (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хамаметова (социальной политики и психе), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вела Анна Зограф.

Юбилей

Русский Ренуар

С Константина Коровина в России началась история новейшей живописи

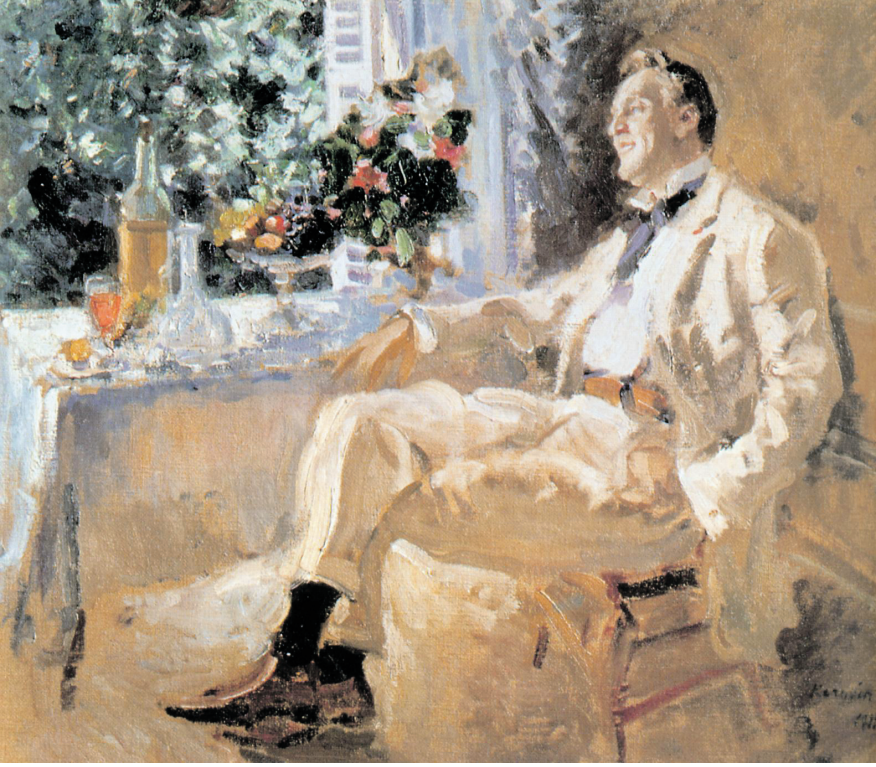
Живописными панно Константина Коровина был украшен главный вестибюль Ярославского вокзала в день его открытия – 19 декабря 1904 года. Потом эти полотна хранились в запасниках Третьяковки, а недавно с помощью лазерных методик реставрации восстановлены. Вскоре эти картины предстанут на юбилейной выставке живописца, который родился 150 лет назад – 5 декабря 1861 года.

Почему же именно работы Коровина удостоились чести украшать здание вокзала? Художник многие годы был дружен с меценатом Саввой Мамонтовым, возглавлявшим тогда Московско-Ярославскую железную дорогу. Он и содействовал размещению панно на Ярославском вокзале. Он же пригласил Коровина создавать декорации к оперным спектаклям принадлежащего Мамонтову частного театра. В 1894 году художник совершил поездку на север, также организованную Саввой Мамонтовым – одним из инициаторов проведения Всероссийской выставки в Нижнем Новгороде. Там в 1896 году в «северном павильоне», оформленном по эскизам Коровина, и были выставлены полотна, написанные по итогам этой поездки.

Так вот, именно эти коровинские панно «северного цикла» после демонстрации в Нижнем, а также после Всемирной выставки в Париже в 1904 году переехали в Москву, в главный вестибюль Ярославского вокзала. Они находились в ведении Управления станций Москва-пассажирская Ярославской железной дороги вплоть до 1961 года. После их передали на хранение в Государственную Третьяковскую галерею, что свидетельствует о большом значении этой части творческого наследия художника, хотя это лишь малая его часть.

Считается, что с Константина Коровина в России началась новейшая история живописи, в которой тогда властвовала мрачная и нравоучительная манера передвижников.

Многие критики поначалу отвергали коровинские красивые красочные пятна, с помощью которых он легко и небрежно создавал свои работы. Коровина не допускали в свой союз передвижники. Недобро-



ШАЛЯПИН БЫЛ ОЧАРОВАН ТАЛАНТОМ ХУДОЖНИКА, НЕ УПУСКАВШЕГО НИ ОДНОГО ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ШТРИХА

желатели твердили, что он, пользуясь грубой техникой, просто-напросто «шлёпает» красками, в то время как поклонники его таланта называли Коровина королём мазка, русским Ренуаром.

Сравнение с французским импрессионистом Огюстом Ренуаром было не случайным. Сходство с женскими портретами Ренуара началось с «Портрета хористки», созданного Константином Коровиным в 1883 году: молодая женщина в кремовой шляпке с золотисто-жёлтым веером в руке на залитой солнцем веранде, выходящей в цветущий сад. В её неуверенной позе, в грустном выражении лица и тоскливом взгляде художник сумел передать чувственное восприятие природы.

Русские последователи импрессионизма стремились добавить в него чувственную изменчивость «русской души», отсюда «этнодный», «эскизный» характер многих работ – ведь картина, как правило, должна быть завершена за один сеанс. Недаром знаменитый портрет Фёдора Шаляпина

Коровин написал в полный рост всего за два часа.

Известно, что Коровина и Шаляпина связывала крепкая дружба. Она детально описана в вышедших в прошлом году в издательстве «Азбука» воспоминаниях Константина Коровина, который обладал ещё и блестящим литературным талантом. Все с восхищением отмечали его исключительную способность приковывать к себе внимание слушателей, с редким юмором представлять в лицах диалоги, он мог придать красочность любому заурядному случаю. Книга называется «Шаляпин. Встречи и совместная жизнь». Сюда вошла лишь небольшая часть литературного наследия художника. Примечательно, что предваряет книгу очерк самого Шаляпина о своём друге, в котором певец пишет: «Ночами, бывало, говорили мы с ним на разные жизненные темы, спорили о том или другом художественном явлении, и всякий раз у меня было такое чувство, слушая его, точно я пью шампанское – так

Конкурс

Вам письмо

Лауреатом «Большой книги» стал роман Михаила Шишкина «Письмовник»

Новый роман Михаила Шишкина «Письмовник» сразу после выхода был встречен так, как выпадает на долю писателя не так уж часто.

Он был переведён на двадцать европейских языков, а в московских театрах – МХТ им.Чехова и «Школа современной пьесы» – по нему поставили спектакли.

«Письмовник» является эпистолярным романом, герои которого жили в разных временах. Володя в 1900 году в Китае участвует в совместном походе русских, американцев, немцев, французов и японцев на Пекин для подавления восстания. Во время военных действий он гибнет. Его воз-

любленная Саша проживает длинную жизнь и находится в СССР примерно в 1960-е годы. А может, и позже. Впрочем, это и не важно. Их письма друг другу, в том числе Сашины – отсутствующему любимому, преодолевают и годы, и расстояния, и разлуку, и даже смерть.

Создавался роман в течение года в Германии и США. Правда, до того как началась работа над книгой, писатель пребывал в затяжной депрессии: ему казалось, что он писался и других романов больше никогда не будет. «Эти мучительные мысли доводили до отчаяния, – вспоминал Михаил Шишкин. – Книга сама нашла меня».

У Михаила Шишкина счастливая литературная судьба. Родился в Москве в 1961 году, был журналистом, потом – учителем в школе. Первый же его роман «Взятие Измаила» стал лауреатом Букеровской премии 1999 года. Правда, к тому времени Шишкин жил уже в Швейцарии. Его следующий роман «Венерин волос» (2005 год) принёс ему премию «Национальный бестселлер» и 3-е место премии «Большая книга». «Венерин волос» также был поставлен режиссёром Евгением Каменьковичем в театре «Мастерская Петра Фоменко».

Живёт Михаил Шишкин сейчас в Москве, его часто приглашают выступать в Европе, поэтому всё время нужно куда-то

лететь. Впрочем, на недавнюю церемонию премии «Большая книга» лететь не пришлось, поскольку она традиционно проводится в одном из красивейших зданий Москвы – Доме Пашкова. Первая премия, присуждённая роману «Письмовник», лишний раз доказывает: традициям классической русской литературы, которым верен Шишкин, верны также члены жюри премии. И по итогам читательского интернет-голосования «Письмовник» тоже получил 1-е место.

Другие лауреаты премии – Владимир Сорокин с романом «Метель» – 2-е место и Дмитрий Быков с романом «Остров, или Ученик Чародея» – 3-е место.

Людмила Петрова

Сервис

Сюрприз детям

Почтовики помогут Деду Морозу порадовать ребёнка

Доставить оригинальные новогодние подарки ребятам от 3 до 13 лет предлагает «Почта России».

В канун Нового года дети традиционно пишут письма Деду Морозу, в которых сообщают, что бы они хотели получить в качестве подарка. Помочь родителям выполнить эти просьбы взялись сотрудники отечественной почты, подготовившие 11 специальных праздничных наборов.

В них входят куклы персонажей популярных мультфильмов, книги, альбомы, радиоуправляемые гоночные машины, компьютерные игры и многое другое. Помимо этого, ребёнок получит поздравление от сказочного персонажа в виде красиво оформленного персонального письма с добрыми пожеланиями.

В случае заказа подарка на почте такое письмо станет бесплатным бонусом. Наборы поездками и самолётами будут доставлять адресатам, находящимся на территории нашей страны, заказными бандеролями, а за рубеж – мелкими пакетами.

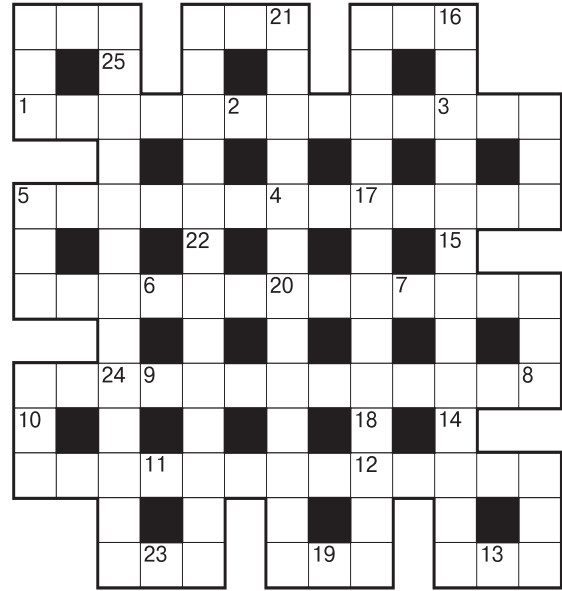
Наталия Курская

Кроссворд

- Одна страна в объятиях другой.
- Здесь провожают поезда, совсем не так, как пароходы.
- Помещение для накопления опыта с помощью научных опытов.
- Мудрый киевский князь, сочинивший «Русскую правду».
- Нечисть, делающая жертве кровопускание.
- Время подъёма людей, живущих по пословице: «Кто рано встаёт, тому Бог подаёт».
- Смелчак, играющий с быком на корриде.
- Девушка в кафе, получающая чаевые за свои услуги.
- Антипод дистрофика.
- Подходящая одежда для крестьянина в студёную зимнюю пору.
- Командная игра с огромным мячом.
- Пейзаж глазами геодезиста.
- В него впадешь – сделаешь всё, что гипнотизёр при-

- кажет.
- Сочный корм, с успехом заменяющий зелёную травку.
- Специалист, знающий, как снять стружку с дерева.
- Комедия с Хлестаковым.
- Потуги трудо-голика, дорвавшегося до работы.
- В сказках Василиса обычно Премудрая, а она – Прекрасная.
- Беспигментная мышь.
- Праведником лишь притворяется.
- Человек, призывающий голосовать за своего работодателя.
- Ускоренный способ «изготовления» эстрадной звезды из малоизвестного певца.
- Прощальный месяц лета.
- Стекло, сделанное по принципу слоёного пирога.
- Маленькая птичка, угодившая в одну поговорку с крупным журавлём.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 2 декабря

- по ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Струя. 4. Суббота. 11. Россиянин. 12. Дартс. 13. Максимум. 14. Фонтан. 16. Диво. 18. Диктатура. 21. Медсестра. 22. Баба. 25. Бархан. 26. Подписка. 29. Денди. 30. Наивность. 31. Вешалка. 32. Шкода.

- по ВЕРТИКАЛИ: 2. Тесак. 3. Усилие. 5. Урна. 6. Бедность. 7. Тараторка. 8. Громада. 9. Энтузиаст. 10. Осень. 15. Штурмовик. 17. Вневзрение. 19. Испарина. 20. Вазальт. 23. Ябеда. 24. Опёнок. 27. Сосуд. 28. Знак.

Выход в свет: 5 декабря 2011 года
Номер: 222 (24942) | Тираж: 151732 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.50
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Наблюдения Пашки шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттис», 23 км | Заказ № 11-12-00007 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбургe, Иркутске, Казани, Калининграде, Кemerове, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове на Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.