

3. | Медицина

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

4. | ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Воронка под путями в Березниках ликвидирована, эксперты предлагают восстанавливать инфраструктуру

7. | Конкурс

Успеваемость в дортехникумах повышается благодаря новым методикам обучения

8. | История

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

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года
Тираж
151732
экземпляра

| От редакции

Курсом на единение

Уходящий год для стран Таможенного союза ознаменован двумя важными решениями: были приняты первые единые техрегламенты 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, предназначенный 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 отдельных 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 достичь 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 ПРИОБРЕТАЕТСЯ 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)

Фото: Ю. А. Абрамов

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

ФОРУМ

Дружба вагонов

> Начало | 1

Напоминание о грядущем тендере на строительство высокоскоростной магистрали между двумя российскими столицами стало предметом кулачных дискуссий в первом же перерыве. Если их суммировать, то картина получается такая. Франция уже готовит консорциум для участия в тендере (ориентировочно он состоится в первом квартале 2012 года). И самым частым вопросом к российским коллегам был один: конкурентов из каких стран ожидать консорциум? Ответить на него, конечно же, пока сложно.

Впрочем, как показала первая же сессия после пленарного заседания, участников конференции было что обсудить и в ещё более близкие сроки. Владимир Якунин, открывая её, напомнил, что 12 декабря две страны запускают новый трансконтинентальный проект – поезд Москва – Берлин – Париж. На конференции руководителями Федеральной пассажирской компании и SNCF подписан Договор об организации маршрута.

«У транспорта задача обеспечить инфраструктуру глобализации, – заметил Владимир Якунин. – И трансконтинентальные линии, которые могут обеспечить эту задачу, занимают пока 4% рынка. И нам важно найти инструменты обеспечения населению и грузопотокам доступа к глобальным коридорам. Несмотря на все сложности текущего периода в мировой экономике».

Анн-Мари Идрак обратилась к представителям компаний ещё более определённо: «Наши правительства выбрали железные дороги в качестве одного из приоритетов сотрудничества. И эта тема может иметь самое эффективное продолжение в промышленности, и в транспорте. Но мы должны быть очень амбициозными».

Генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» Андрей Андреев рассказал об инжиниринговом центре, созданном совместно со специалистами Alstom. В России уже работают более 700 специалистов французской компании. О проекте электропоезда ЭП20 «Гудок» неоднократно писал. Теперь центр работает над задачей создания и нового грузового локомотива 2ЭС5.

Но ТМХ совместно с Alstom есть что предложить и европейскому рынку по перевооружению пассажирского транспорта. Компании участвуют в подготовке спальных вагонов РИЦ нового поколения. Оказалось, Европа, и в частности Франция, давно преуспев в развитии скоростного сообщения и отказалось от спальных вагонов, несколько поторопились. Ситуацию прояснил президент SNCF Гийом Пепи. «Хочу дать новую идею, – сразу сказал он. – Нам будет необходимо восполнить состав ночных поездов, которые, как ни странно, оказываются востребованными. Это интересный сервис для пассажиров. Во Франции их уже не производят, а в России колоссальный опыт. Именно в Твери делают лучшие спальные вагоны».

Хотят использовать французские специалисты и российский опыт эксплуатации техники в условиях низких температур. В Европе их нет, но сообща они готовы участвовать в тендерах других государств.

СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ
ПАРИЖ – МОСКВА

ПЕРЕВОЗКИ

В пригород – по канату

В Нижнем Новгороде состоялся пробный пуск необычного вида транспорта

Канатная дорога связала центр области с ближайшим к нему городом Бором – пятым по величине в регионе населённым пунктом с населением 78 тыс. жителей и интенсивно развивающейся промышленностью.

Между Нижним Новгородом и Бором – всего четыре километра, однако их разделяет Волга, а по проложенным мостам путь в поезде или автобусе занимает около сорока минут. По канатной дороге, соединяющей Сенную площадь Нижнего Новгорода на высоком берегу Волги и центр города Бор, поездка займёт около десяти минут.

Проектирование канатной дороги началось в 2003 году, но в последние годы сроки завершения работ неоднократно переносились. Пусконаладочные работы ещё продолжаются, но губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев уже совершил на новом виде транс-

порта первую поездку. После этого глава региона сообщил, что до конца 2011 года канатная дорога откроется для пассажиров.

«От поездок остались самые положительные впечатления. Это высокотехнологичный объект. Система безопасности дублирована по четырём направлениям: есть и двигатели запасные, и питание электроэнергией – два источника постоянных, ещё один – дизель-генератор», – отметил Валерий Шанцев.

Общая сумма вложений в строительство канатной дороги составила 800 млн руб. Её провозная способность – до тысячи пассажиров в час. Ожидается, что пассажиропоток составит около 15 тыс. человек в день. Губернатор сообщил, что билет будет стоить 50 руб. В таком случае канатная дорога сможет успешно конкурировать с автобусом, где стоимость проезда сейчас – 46 руб., а также с судами на воздушной подушке, где прокатиться – вдвое до-

роже. Существенно более дешёвым останется только проезд в электропоездах до станции Моховые Горы в центре города Бор. Если учесть, что в сутки между двумя городами всеми видами транспорта перевозится в среднем 24 тыс. человек, то доля канатной дороги в этом пассажиропотоке очень существенна. К тому же она поможет разгрузить от автобусов мост через Волгу, где часто возникают пробки.

Возле станций канатной дороги построят автомобильные парковки. «Возможно, нам стоит рассмотреть строительство этого нового вида общественного транспорта не только через реку, но и по городу, как это сделали, например, в Барселоне. В таком случае канатная дорога не помешает дорожному движению и сможет охватывать отдалённые территории», – отметил Валерий Шанцев.

НИКОЛАЙ МОРОХИН
Нижний Новгород

Приглашаем к участию

НОВАЯ ВЕРСТА

КОНФЕРЕНЦИЯ ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ И ПОДГОТОВКА ГОДОВОГО ОТЧЕТА ЭМИТЕНТА
14 декабря 2011 г. Москва, конференц-зал газеты «Гудок»

Организаторы ГУДОК РЖД ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ
При поддержке МИХАЙЛОВ ПАРТНЕРЫ БИЗНЕС ДИАЛОГ
Информационные партнеры Гудок 1520 РЖД-партнер

Основные темы конференции:

- Информационная прозрачность компаний железнодорожной отрасли. Текущее состояние и взгляд в будущее.
- Годовой отчет как средство коммуникации менеджмента компании с акционерами и инвесторами. Раскрытие информации в годовом отчете эмитента: что интересует российских и западных инвесторов.
- Практические кейсы: проблемы при разработке содержательного наполнения отчета и возможные способы их предотвращения.
- Особенности содержания и подачи материала в годовом отчете для инвестора.
- Корпоративный сайт как инструмент комплексного раскрытия информации.
- Кейс. Рейтинг корпоративного управления как инструмент повышения привлекательности и их инвестиционной привлекательности.
- Рекомендации по оформлению годового отчета: почему компании уделяют такое большое внимание креативной идеи и визуализации при раскрытии информации.
- Интерактивный годовой отчет – мультимедиатехнологии на службе в IR-подразделений компаний.
- Социальная ответственность и отчетность компаний – повышение репутации компаний в глазах государства и инвесторов.

+7 (499) 262-15-56 (доб. 70-677)

www.gudok.ru/konkurs/



«Телефон доверия» «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия» «Гудок»
8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.

Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.

Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

5 декабря 2011 года

понедельник

№ 222 (24942)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

Сообщение

Извещение о проведении отборов поставщиков (исполнителей, подрядчиков)

ОАО «Проектная компания ВСМ-2» (далее – Заказчик) приглашает принять участие в открытых отборах поставщиков с предварительной классификацией для удовлетворения нужд Общества.

Сведения о Заказчике:
Место нахождения: 620014, Свердловская область, г. Екатеринбург, проспект Ленина, д. 20-а.

Офис в г. Москве: 107078, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 48, тел.: (495) 660-78-70, факс: (495) 660-78-71, e-mail: hsr2@hsrail.ru.

Порядок проведения отбора поставщиков:

Для участия в отборе поставщиков (исполнителей, подрядчиков) претендент должен направить на адрес электронной почты hsr2@hsrail.ru заполненный опросный лист по разработанной форме в период до 18.00 «9» декабря 2011 года (форму можно скачать по адресу <http://investural.com/vsm2.php>).

Опросные листы, полученные Заказчиком после окончания срока подачи, установленного настоящим извещением, не рассматриваются.

В течение трех дней со дня окончания приема опросных листов комиссиями будут отобраны претенденты, отвечающие требованиям участников отборов.

Претенденты, попавшие в список участников, будут извещены и проинформированы о порядке и месте получения коммерческого запроса.

Проведение конкурса не является способом заключения договора на публичных торгах, публичным обещанием награды, публичным конкурсом, предварительным договором в том смысле, в каком эти понятия определяются и регулируются гражданским законодательством РФ. ОАО «Проектная компания ВСМ-2» не принимает обязательств заключить договор с победителем конкурса. Извещение о проведении конкурса не является офертой, проводимые закупочные процедуры не являются способом заключения договора на торгах.

Квалификационные требования к претендентам:

- наличие релевантного опыта;
- наличие кадровых ресурсов;
- наличие материально-технических ресурсов;
- финансовое состояние претендента.

Предмет и краткая характеристика предмета отборов (6 отборов):

1. Разработка обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Екатеринбург по схеме контракта жизненного цикла (ВСМ 2).

Этап 1. Комплексные инженерные изыскания:

Начальная цена: 110 млн руб. с НДС.

2. Разработка Специальных Технических Условий на проектирование, строительство и эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург.

Начальная цена: 36 млн руб. с НДС.

3. Оказание консультационных услуг по сопровождению разработки обоснования инвестиций в строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург.

Начальная цена: 5,58 млн руб. с НДС.

4. Предварительный прогноз пассажиропотока и формирование зон тяготения проекта высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург.

Начальная цена: 11,38 млн руб. с НДС.

5. Разработка и защита организационно-правовой схемы (ОПС) подготовки и реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Екатеринбург в соответствии с действующим законодательством и с учетом международной и российской практики государственно-частного партнерства.

Начальная цена: 11,8 млн руб. с НДС.

6. Разработка финансово-экономической модели проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Екатеринбург с учетом применения механизмов государственно-частного партнерства.

Начальная цена: 10,62 млн руб. с НДС.

Заключение договора:

Заказчик заключает договор с Победителями отборов в течение 30 календарных дней с даты объявления Победителей.

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА

ВЫ УСЛЫШИТЕ ТЕКСТ

АВТООТВЕТЧИКА

ВАШЕ СООБЩЕНИЕ БУДЕТ

ЗАПИСАНО

СНЯТИЕ ИНФОРМАЦИИ

С АВТООТВЕТЧИКА

ПРОВОДИСЬ ЕЖЕДНЕВНО

В 18:00 ПО МОСКОВСКОМУ

ВРЕМЕНИ

Все сообщения передаются в отдел социальной политики

и писем редакции газеты «Гудок».

По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте www.gudok.ru, а также в дорожной газете Вашей железнодорожной дороги.

От первого лица

Прорвал засыпан

ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ БЕРЕЗНИКОВ

Игорь Набойченко,
главный инженер
Свердловской
железной дороги



ФОТО: РУСЛАН ЧАКОВ

Воронка под железнодорожными путями в городе Березники Пермского края ликвидирована в конце ноября. О перспективах восстановления и последующей эксплуатации инфраструктуры станции рассказал Игорь Набойченко.

— Игорь Олегович, что было сделано в Березниках?

— Работа была подобна гонке. Кто кого опередит: пострадавшая от выработок месторождений солей природа или человек? Вкратце напомню, как развились события. С 18 по 28 октября 2006 года произошло затопление шахтных полей Березниковского рудника ОАО «Уралкалий». И уже тогда впервые заговорили о риске возникновения прорвалов.

24 ноября началось строительство 800-метрового обхода железной дороги. В начале 2007 года по нему открылось движение поездов. 28 июля из-за подмытия рассолами удерживающих пород произошёл прорвал земной поверхности. Тогда уже было понятно, что 800-метровым обходом не обойтись. Мы только получили запас времени для строительства 6-километрового участка. Он также был запущен. Однако воронка разрасталась, продолжалась и процесс затопления. Сохранилась опасность разрушения и этого обхода. Поэтому параллельно шло проектирование 53-километрового обхода. 28 декабря 2009 года его сдали в эксплуатацию.

25 ноября прошлого года произошёл очередной прорвал. В результате южная, нечётная горловина станции Березники оказалась разрушена. Работа по обслуживанию предприятий региона была организована на уцелевшей части инфраструктуры.

Такая ситуация никого, конечно, не устраивала. Пути выхода предлагались на правительственный комиссии. Изначально были определены три варианта. Первый: можно было построить новую станцию на новой площадке, но это крайне дорогое удовольствие, к тому же с длительными сроками. Вариант второй: реконструкция станции с переносом в сторону, противоположную прорвалу, — тоже недёшево. Наконец, самое простое решение, которое всех устраивало, — восстановление инфраструктуры в прежних границах.

— На последнем варианте правительственная комиссия и остановилась?

— Тогда, год назад, о восстановлении станции мы даже и не мечтали. Отмечу: скептицизма по поводу достижения положительного результата добавляли результаты промеров котлована. Изначально его глубина оценивалась в 25–30 м, однако проведённый комплекс исследований показал превышение 100-метровой отметки.

И всё же в июле «Уралкалий» приступил к засыпке прорвала. Завершилась она в конце ноября. В котлован было уложено более 1 млн тонн песчано-гравийной смеси. Сейчас идут заключительные работы первого этапа восстановления станции Березники. Грунт на территории всего котлована поднимается до существующего уровня отметки головки рельса. Ничего



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». Восстановливаться станция будет на средства ОАО «Уралкалий», но уже силами ОАО «РЖД».

Прорвал засыпан. Устранена сама вероятность его расширения из-за подмытия 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, пережая, 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 прорвала.

Кроме того, нужно усилить служебно-технические здания, которые испытали осадочные явления, или же построить новые. В их числе здание окопотка 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 прорвала о «березниковской проблеме» можно забыть или предстоит выработать решения на перспективу?

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

Шок от последствий, вызванных прорвами, 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 учиться просадки на стадиях проектирования, восстановления и эксплуатации участка, а также принять своевременные меры по исключению отклонений от нормативов.

Беседовал Евгений Невольниченко

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. Владельцы подвижного состава обещают своевременно поставлять вагоны аграриев. 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 превысили на 0,8 млн тонн, — говорит замминистра сельского хозяйства и продовольственной политики Красноярского края Евгений Стрельцов. — Эти излишки аграриев намерены вывезти из региона, в том числе на экспорт. Уже заключены контракты на поставки в Корею, Монголию и Японию. Теперь важно, чтобы сельхозпредприятия своевременно обеспечивались вагонами».

Для вывоза зерна и продуктов перевозки Красноярской дороге предоставили свой подвижной



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛЧИН

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 едва собирать 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 Евгений Стрельцов. — Есть это время на Красноярской дирекции управления движением Александра Кузнецова. Есть предприятия, где более 200 часов».

Причин тому несколько. «Грузоотправители не обновляют материальную базу, — поясняет

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 наложения 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 подъезде. «Если предприятие не справляется с погрузкой, не нужно и предъявлять такие объёмы», — считает Олег Баулин. «Простой по 10–13 суток на станциях омрывает 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. вагонов-отправок 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 в кратчайшие сроки. Также мы ежедневно 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 обезличенно, то и погрузка шла бы живее».

Для дороги такая ситуация тоже проблематична. «Предприятия тратят время и деньги на лишнюю маневровую работу», — говорит Валерий Лебедик.

Выход есть, считают участники рынка перевозок. «Если начальник станции видит, что к нему поступила «разносировка», 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 простоят в ожидании погрузки, не выигрывает никто».

Софья Андреева

Диагностика

Машинная оценка

Контроль за состоянием пути автоматизируют

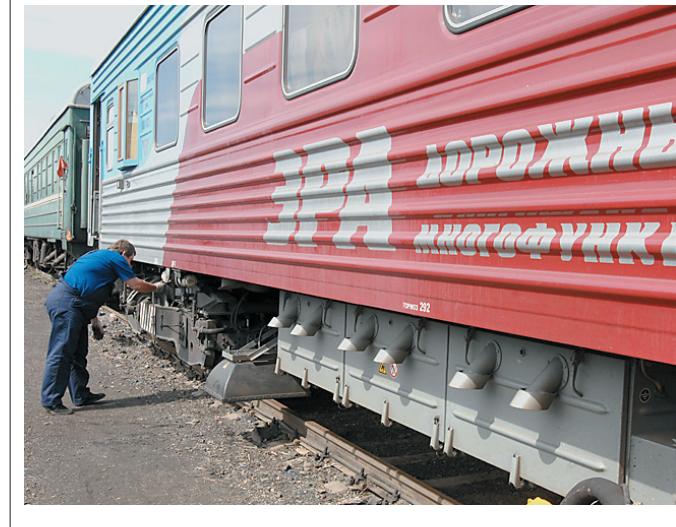


ФОТО: ДАВИД ГОЛДБАУМ

Современные диагностические комплексы станут основным средством мониторинга железнодорожной инфраструктуры, заменив комиссионные осмотры и ручные измерения

Рост скоростей и объёмов перевозок требует внедрения многофункциональных 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.

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 многофункциональных 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 ЦНИИ-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.

«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. — Автоматизированные видеоролики 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 НПЦ «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 опытном 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, исключающие человеческий фактор», — отметил он.

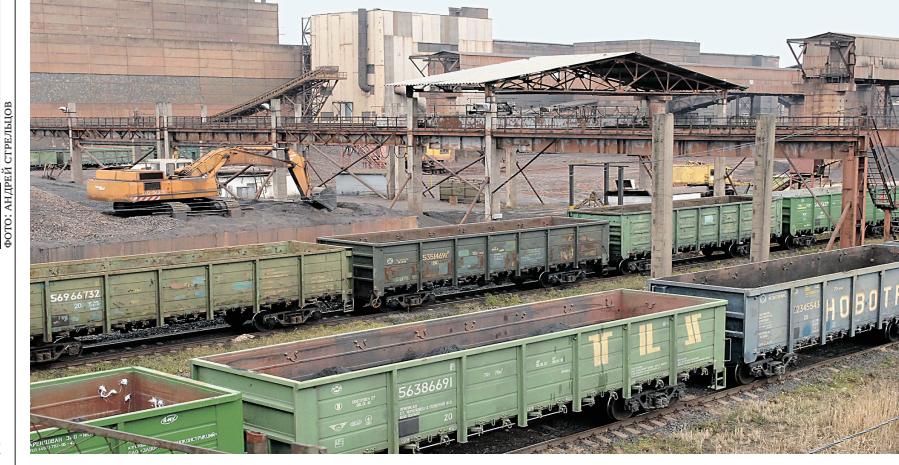
Николай Порецкий, соб. корр. «Гудка» Ярославль

ПЕРЕВОЗКИ

Правила парковки

При покупке вагонов нужно позаботиться о наличии путей их отстоя

Александр Телков,
генеральный
директор
предприятия
«Семтепей»,
почётный
железнодорожник



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 определяла 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

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 комиссийного 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

подъездных путей, то по просьбе собственника их можно будет направлять на станции коммерческого отстоя для освобождения путей.

Информация с них и станций примыкания подъездных путей может через систему ЦФТО ОАО «РЖД» использоваться для взаимодействия грузоотправителей и компаний-операторов при заключении договоров на перевозку. Направлять под погрузку, подготовку или ремонт вагоны с указанных станций надо с расчётом их прибытия на станцию назначения непосредственно перед началом операций.

А после выгрузки, ремонта или подготовки в рейс нужно будет вновь возвращать вагоны на отстой. Для организации подобной работы может быть привлечён частный капитал.

Целесообразно также вновь разработать порядок, при котором перед регистрацией приобретённых вагонов их собственники должны будут увеличить ёмкость подъездных путей для размещения подвижного состава. Это позволит повысить пропускную способность железных дорог, облегчит работу станций массовой погрузки и выгрузки.

В результате будут созданы условия для ускорения оборота вагонов, сокращения их встречного пробега, что принесёт в конечном итоге коммерческую выгоду компаниям-собственникам, операторам и экспедиторам.

? ВОПРОС ДНЯ ?

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

Пётр Кильяков, 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 молдёжь 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 РЖСО «Локомотив» в Республике Коми:

– Я уже давно хочу встретиться с начальником департамента социального развития ОАО «РЖД» Олегом Дудкиным, да и с другими руководителями компаний.

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 РЖСО «Локомотив» на местах брошены. Они только на бумаге числятся, никто ими не занимается, не финансируется. 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 компаний, как организовать массовую спортивно-оздоровительную работу. Причём для этого не потребуется огромных средств. Вот бы нам встретиться и поговорить.

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

– Пожалуй, с председателем Росспрофжела 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 отдельно рабочего снабжения, которые обеспечивали продуктами питания и товарами народного потребления пристанические посёлки. Со временем их закрыли. Сейчас всё снабжение осуществляют частные предприниматели, которые ломят цену. У нас они в 2-2,5 раза выше, чем в магазинах областного центра.

Может, реально каким-то образом снизить потребительские цены?

Больной вопрос с жильём. Есть сегодня вакансии на железнодорожных предприятиях БАМа, но не можем по этой причине взять специалиста. 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 компаний – 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 вертикали 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 окончания. 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

ВНЕДРЕНИЕ

СМИНИМАЛЬНЫМИ ЗАТРАТАМИ

БУКСОВЫЕ УЗЛЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ СНИЗЯТ СТОИМОСТЬ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Анатолий Усов,
региональный
директор
ЗАО «СКФ»
в России
и странах СНГ



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

Анализ ситуации на железных дорогах России и СНГ показывает, что применяемые подшипники старого образца требуют постоянной смазки, межремонтный интервал составляет не более 200 тыс. км и при этом неисправность буксового узла является одной из главных причин расцепок и простое грузовых вагонов. Скорость движения и нагрузка на ось грузовых вагонов в России и СНГ существенно ниже, чем в странах Европы, Северной Америки, Австралии. В результате

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 нагрузки 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 технологий производства работ и улучшение условий труда работников. А вот технология текущего содержания пути и стрелочных переводов с точки зрения внедрения новых форм и методов работы, а также сами средства механизации порой немного отстает.

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 железнодорожном основании, тогда у нас и возникла группа путейцев-рационализаторов. Появились новые разработки, к примеру, приспособление для разжатия рельсовой колеи или для регулировки ширины рельсовой колеи на железнодорожном 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 обещали посыпать былью помощь. В связи с этим выражаем благодарность бывшему начальнику ПМС-315 Алексею Перельгину, начальнику ПМС-315 Сергею Гришкову, начальнику экспериментального цеха Виктору Горобцу, начальнику вагоноремонтного депо – 19 Виктору Клейну и заместителю начальника



ОБМЕН ОПЫТОМ МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОЗДАНИЮ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

по производству Константина Лукошкину. Именно благодаря этим людям по нашим чертежам были изготовлены детали и узлы к средствам малой механизации, которые постепенно совершенствовали. 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 выдали начальнику дистанции пути – 38 Александру Черемесу для распределения по следственным 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».

Своими средствами малой механизации мы участвовали в конкурсе «Инновации и изобретения года», организованном администрации Кемеровской области и Кузбасской горното-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 «КалугоТрансМаш». 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 крепущих 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 железнодорожном основании у нас возникли предложения по стабилизации положения закладного болта. Это может обеспечить устойчивость и проч

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 применяются 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 Роспотребнадзора

ПОСЛЕ ПОСЕЩЕНИЯ МУЗЕЯ В САРАТОВСКОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО СМЕЛО МОЖНО ИДТИ НА ЭКЗАМЕН ПО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ. ПЯТЁРКА ГАРАНТИРОВАНА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК СО СТАЖЕМ В ЦЕЛЮ ЖИЗНИ, 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 собирали почётный железнодорожник, ветеран Великой Отечественной войны Геннадий Миночкин, человек с большой буквы. Он вложил в это дело часть своей души. Поэтому историю нашего депо освите на одном дыхании.

Пожелавшие листочки документов говорят о многом. К 1871 году, когда было завершено строительство Тамбово-Саратовской железной дороги и проложена ветка Саратов – Аткарск, 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, отправляли 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 звону. Спали на деревянных нарах. Умытывались не было, воду черпали прямо из бочек. Первые поезда на селение принесли, что называется, в штыки. В газетах писали, что они мешают лошадям пасть, 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 мое внимание на форму тех времён: брюки, заправленные в сапоги, косоворотка на воротнике, подпоясанная плестью поясом, пиджак, слева в верхнем кармане – чашка на цепочке. У фуражки на околыше – символика с изображением сокиры, перекрещенной якоря, по околышу фуражки узкая белого цвета лента. И, само собой, усы.

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

Революция в стране не прошла мимо депо. Так, целый стенд 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. Расходились 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 дома не подвёзёт, 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 № 23/15-03-11/2012 проезд личного автотранспорта на территории эксплуатационного локомотивного депо Омск запрещён.

Руководством двух депо – эксплуатационного локомотивного



и моторвагонного – принято ре-

шение об организации автостоянки личного автотранспорта работникам в непосредственной близости от предприятия. Для этих целей была освобождена площадь, проведена её планировка, завезён балласт, сделано времменное 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 ХОДЯТ СТАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ



ПОСЛЕ ПОСЕЩЕНИЯ МУЗЕЯ В САРАТОВСКОМ ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО СМЕЛО МОЖНО ИДТИ НА ЭКЗАМЕН ПО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ. ПЯТЁРКА ГАРАНТИРОВАНА. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК СО СТАЖЕМ В ЦЕЛЮ ЖИЗНИ, А НЫНЕ ХРАНИТЕЛЬ МУЗЕЯ И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ НИКОЛАЙ КРОТКОВ «БИОГРАФИЮ» КАЖДОГО ЭКСПОНАТА ЗНАЕТ КАК СВОЮ.



НАГРУДНЫЕ ЗНАКИ ПАРОВОЗНОЙ ПРИСЛУГИ (до 1870 года)

Николай Кротков бережно хранит частицу истории

Рассказали мне и о подвиге саратовского машиниста Александра Каверина. На станцию Шипово, где стоял ча- павский отряд, отправляли поезд с продовольствием и фуражом. Но белоказаки решили отрезать ему путь. Они закатили на железнодорожный мост бочки с керосином и подожгли. Все машинисты в депо наотрез отказались вести поезд через огонь. А Каверин смело взялся и... про- скочил! 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 по- сле 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 едешь на ЧМЭ2, дети приходили и про- скакивали. Я отвечал: нельзя. На маневрах ведь рабо- тал – 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... про- скочил! 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 профес- сиями, став кочегарами и помощниками машинистов паровозов. Их имена останутся в истории: Маша Зиброва, Маша Берстенева, Маша Пятакина, Лена Шуртина, 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 подержать предметы в руках. А рассказать можно и потом, после того как они соприкоснулись с историей, что называется, живёй. 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 часто такие записи: «Когда вырасту – стану железнодорожником».

Ольга Иженякова, 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 по- дольчих.

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.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 практический 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.ШИМАНЕВСКИЙ,
СОВЕТНИК-ПОСЛАНИК
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 ИМ ПОХОЖ НА ОБЫЧНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ ТВОРЧЕСКОГО МАРАФОНА: НЕ БЫЛО ПЕСЕН, ТАНЦЕВ, ГРОМКОГО ЛИКОВАНИЯ. ХОДЯ ТВОРЧЕСТВА В РАБОТЕ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ХОТЬ ОТСТАВЛЯЙ.

Огромный зал Центра научно-технической информации и библиотек компаний, где конкурс профмастерства преподавателей проходил уже в третий раз, постепенно обретал аудиторию, чинную, спокойную. Согласно расставленным табличкам конкурсантам 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 четырех номинациях: «Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте», «Внедрение инноваций

техники уже создал по ним иллюстрированное учебное пособие – в альбоме приведены технические характеристики электровозов и даны крупные и детальные изображения. Взаимодействие преподавателя с заводами – изготавителями 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



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

учебно-производственного центра № 5 из Мурманска. Они создали электронную энциклопедию «Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог России» – своего рода «Википедии» 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 Воронежской 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 никогда не приходится 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 Марине 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, сигналистов. Сейчас работа находится на рецензировании и готовится к изданию.

Используются в работе преподавателей также работы Зинаиды Складневой из Екатеринбургского учебного центра № 1 СвЖД, Пелагеи Вершинской и Елены Михайловой из дорожного центра обучения ВСЖД. На основе конкурсных работ победителей конкурса 2010 года Елены Плотниковой (Саратовская техническая школа) и первого смотр-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

ГУДОК

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

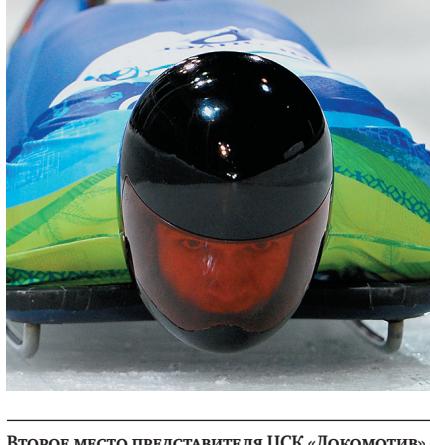
PODPISKA@GUDOK.RU

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 Потылица. Это первый успех в истории женского отечественного скелетона. В соревнованиях бобов-двоек pilot Александра Зубков и разгоняющий Дмитрий Труненков, выступающий за ЦСК «Локомотив», заняли по сумме двух попыток десятое 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 Потылица, 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 Скобревстал победителем на дистанции 1500 м с результатом 1.45,81. Голландец Кильд Нюис, ставший вторым, уступил Скобреву 0,18 секунды. Третьим стал чемпион мира норвежец Харвад 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 лёгким соперникам в турнирах такого уровня не бывает.

Впрочем, итогами жеребьёвки остались довольны все участники группы А. Первый матч российской сборной пройдёт 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

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 представят на юбилейной выставке живописца, который родился 150 лет назад – 5 декабря 1861 года.

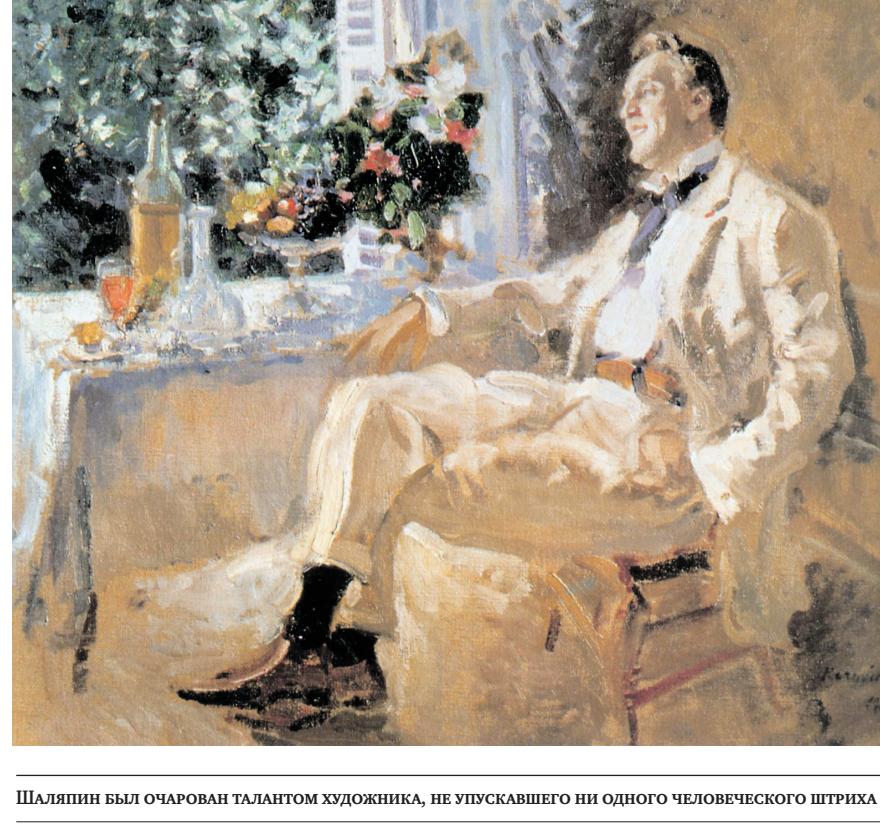
Почему же именно работы Коровина удостоились чести украсить здание вокзала? Художник многие годы был дружен с меценатом Саввой Мамонтовым, возглавлявшим тогда Московско-Ярославскую железную дорогу. Он и содействовал размещению панно на Ярославском вокзале. Он же пригласил Коровина создавать декорации 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 станции 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 панно, с помощью которых он легко и небрежно создавал свои работы. Коровина не допускали в свой союз передвижники.

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



Шаляпин был очарован талантом художника, не упускающего ни одного человеческого штриха

желатели твердили, что он, пользуясь грубой техникой, просто-напросто «шёлётает» 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 натуры.

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

приятно кололи меня иголки его острых замечаний».

Коровин не переставал поражать разнообразием своих талантов. При его содействии был организован журнал «Мир искусства». В 1901 году по приглашению Валентина Серова он стал преподавать в Московском училище живописи, ваяния и зодчества, в их общежитии с Валентином Серовым мастерской учились ведущие живописцы объединений «Голубая роза» и «Бубновый валет». В это же время Коровин начал работать в Большом театре. Он говорил, что художник своими декорациями делает то же, что и певец, открываящий своим звуком фразу автора. Среди его лучших театральных работ – «Дон Кихот», «Руслан и Людмила», «Золотой петушок», «Хованщина».

Константин Коровин отличался импульсивным характером. Только взгляните в его портрет: жизнерадостный, полный юмора человек, сидящий в свободной позе на диване, – таким «схватил» и точно передал характер своего друга художник Валентин Серов.

Работая в жанре пейзажа и портрета, мастер умел передавать то, что, казалось бы, невозможно передать – дрожание яркого воздуха, ветер, блики морской глади, полуденный зной. Благодаря Коровину «этюдность» была признана одной из черт русского импрессионизма. Этую манеру письма он широко применил в работах, написанных на юге России и во Франции: «Парижское кафе» и «Кафе в Ялте», «Улица в Виши» и «На берегу моря в Крыму».

После 1917 года Коровин активно участвовал в культурных преобразованиях, но достаточно быстро отошёл от художественной жизни новой страны. Процессающей стала организованная Игорем Грабарём большая персональная выставка художника в Третьяковской галерее в 1923 году. В том же году Коровин уехал за границу и поселился в Париже, где работал театральным художником и где скончался 11 сентября 1939 года.

В марте 1950 года на средства, собранные русскими парижанами, останки Коровина и его жены перенесены на православное кладбище в Сен-Женевьев-де-Буа под Парижем.

Юрий Акимов

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: ни 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, герой которого жил в разных временах. Волода 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-х годах. А может, и позже. Впрочем, это и не важно. Их письма друг другу, в том числе Сашины – отсутствующему любимому, преодолевают годы, и расстояния, и разлуку, и даже смерть.