

## 2. | ТЕХНИКА

Первый олимпийский электропоезд «Ласточка» прибыл из Германии в Россию, теперь ему предстоит пройти обкатку

## 3. | ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

На помощь дальневосточникам могут отправиться путейцы Южно-Уральской и Московской дорог

## 4. | ИНТЕРВЬЮ

Обеспечение конкурентоспособной зарплаты остаётся среди главных задач компании

## 5. | СЕРВИС

ФПК усовершенствует систему менеджмента качества обслуживания в вагонах класса люкс

6 марта 2012 года

[www.gudok.ru](http://www.gudok.ru)

вторник

[www.gudok.info](http://www.gudok.info)

№ 37 (24998)

E-MAIL:[gudok@css-rzd.ru](mailto:gudok@css-rzd.ru)



Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
178412  
экземпляра

ВЛАДИМИР ЯКУНИН  
ОНЛАЙН

### О выборах

Как и миллионы других людей, сидел у телевизора и смотрел репортажи о выборах. Во-первых, всех, кто так же, как и я, проголосовал за В.В. Путина, искренне поздравляю с победой нашего кандидата! Во-вторых, тех, кто проголосовал за других кандидатов, приглашаю совместно сосредоточиться на работе в интересах развития нашего общества. Из всего огромного количества мнений, высказанных сегодня ночью, совершенно очевидно разочарование тех кругов, которые, как молитву, произносят слова-клише о либерализме, правой идеологии, бесперспективности очередного президентского срока Путина. Среди этих людей есть те, кто я хорошо знаю и к чьему мнению отношусь с уважением. Они, искренне заблуждаясь, думают, что знают, чего хочет большинство народа. Но это не так. Те московские, или питерские, или те жители некоторых больших городов, которых сегодня принято называть «несистемной оппозицией», не должны претендовать «на истину в последней инстанции». Эти граждане нашей страны точно так же, как власть, должны уметь слушать иное мнение. Недопустимо чванливое пренебрежение, с которым пытаются говорить от лица большинства народа, не желающего уезжать из своей страны, для кого Родина – не «ЭТА страна», а «моя страна»! Недопустимо, не спрашивая мнения этого народа, решать будущее нашей страны. Фактом является лишь то, что выборы состоялись! Народ проголосовал за будущее Великой страны! За сохранение единства России, за мир и существование более чем ста наций и национальностей, составляющих наше общество. Люди проголосовали за развитие, не за замороженность всей дряни, которая накопилась в нашем обществе, а за будущее. Не надо заблуждаться, за нами не только наблюдали «из-за бугра». Этому «забугорью» отнюдь не безразлично, каким будет политический курс России, оно пыталось влиять на нас. Ну о чём можно говорить после того, как посол зарубежного государства приглашает представительных оппозиционеров «посоветоваться» о будущей деятельности и эти граждане охотно к нему устремляются?! Ничего подобного, например, в США даже представить себе невозможно. Так вот, я убеждён, что помимо людей искренних есть и те, кто «протестует» просто за плату или по «рекомендациям» тех, кому сильная Россия не нужна.

Большинству людей, НАМ, в отличие от них, нужна сильная, процветающая страна, любимая и оберегаемая нами Родина.

Блог Владимира Якунина

<http://v-yakunin.livejournal.com/>

### ЦИФРА ДНЯ

**2,7** млрд

руб. будет выделено в 2012 году из бюджета компаний на улучшение жилищных условий работников.

### Блиц

## Развивать и строить

В прошлом году на Дальнем Востоке и в Забайкалье принято в эксплуатацию вдвое больше путей, чем в 2010-м



2010-м они участвовали в 87 выездных комиссиях по приёмке объектов, то в 2011-м – в 134. Больше всего их было на Дальневосточной магистрали – 101 комиссия. Остальные проведены на Забайкальской и железных дорогах Якутии.

– Чем вызван рост?

– Если говорить о путях общего пользования, то в регионе реализуются крупные инвестиционные проекты ОАО «РЖД». На Дальневосточной дороге это развитие северного широтного хода. На Забайкальской продолжалась модернизация линии Карымская – Забайкальск.

Для усиления пропускной способности участков на Восточном полигоне вводятся дополнительные ёмкости действующих станций, открываются новые разъезды. Как следствие, в прошлом году принято в эксплуатацию путей общего пользования по 22 объектам. Это вдвое больше, чем было в предыдущем.

– Александр Георгиевич, насколько активно идёт сдача объектов железнодорожной инфраструктуры в регионе?

– Наши сотрудники, на которых

и возложено оформление путей в постоянную и временную эксплуатацию, весь прошлый год были в командировках. Если в

– Развивается ли инфраструктура частных компаний?

– Да. В основном это предприятия топливно-энергетического комплекса, строительные, пищевая и торговли. Отсюда увеличилось число открываемых путей необщего пользования: в 2010 году принято 19, в 2011-м – уже 46. Экономическая жизнь региона активно развивается, причём на основе железной дороги. Кстати, в прошлом году нами подготовлены заключения об открытии путей на территории четырёх субъектов.

Приём путей необщего пользования увеличил общий годовой грузооборот дорог региона на 14 млн тонн. Проведение комиссий по определению мест примыкания строящихся, реконструируемых или восстановленных путей необщего пользования позволит в 2012 году принять 55 таких путей, а это ещё 5 млн тонн.

Беседовал Павел Усов

В 2010-м они участвовали в 87 выездных комиссиях по приёмке объектов, то в 2011-м – в 134. Больше всего их было на Дальневосточной магистрали – 101 комиссия. Остальные проведены на Забайкальской и железных дорогах Якутии.

– Чем вызван рост?

– Если говорить о путях общего пользования, то в регионе реализуются крупные инвестиционные проекты ОАО «РЖД». На Дальневосточной дороге это развитие северного широтного хода. На Забайкальской продолжалась модернизация линии Карымская – Забайкальск.

Для усиления пропускной способности участков на Восточном полигоне вводятся дополнительные ёмкости действующих станций, открываются новые разъезды. Как следствие, в прошлом году принято в эксплуатацию путей общего пользования по 22 объектам. Это вдвое больше, чем было в предыдущем.

Беседовал Павел Усов

– Развивается ли инфраструктура частных компаний?

– Да. В основном это предприятия топливно-энергетического комплекса, строительные, пищевая и торговли. Отсюда увеличилось число открываемых путей необщего пользования: в 2010 году принято 19, в 2011-м – уже 46. Экономическая жизнь региона активно развивается, причём на основе железной дороги. Кстати, в прошлом году нами подготовлены заключения об открытии путей на территории четырёх субъектов.

Приём путей необщего пользования увеличил общий годовой грузооборот дорог региона на 14 млн тонн. Проведение комиссий по определению мест примыкания строящихся, реконструируемых или восстановленных путей необщего пользования позволит в 2012 году принять 55 таких путей, а это ещё 5 млн тонн.

Беседовал Павел Усов

### УПРАВЛЕНИЕ

# Плановое обострение

Для приказа Минтранса не осталось исключений

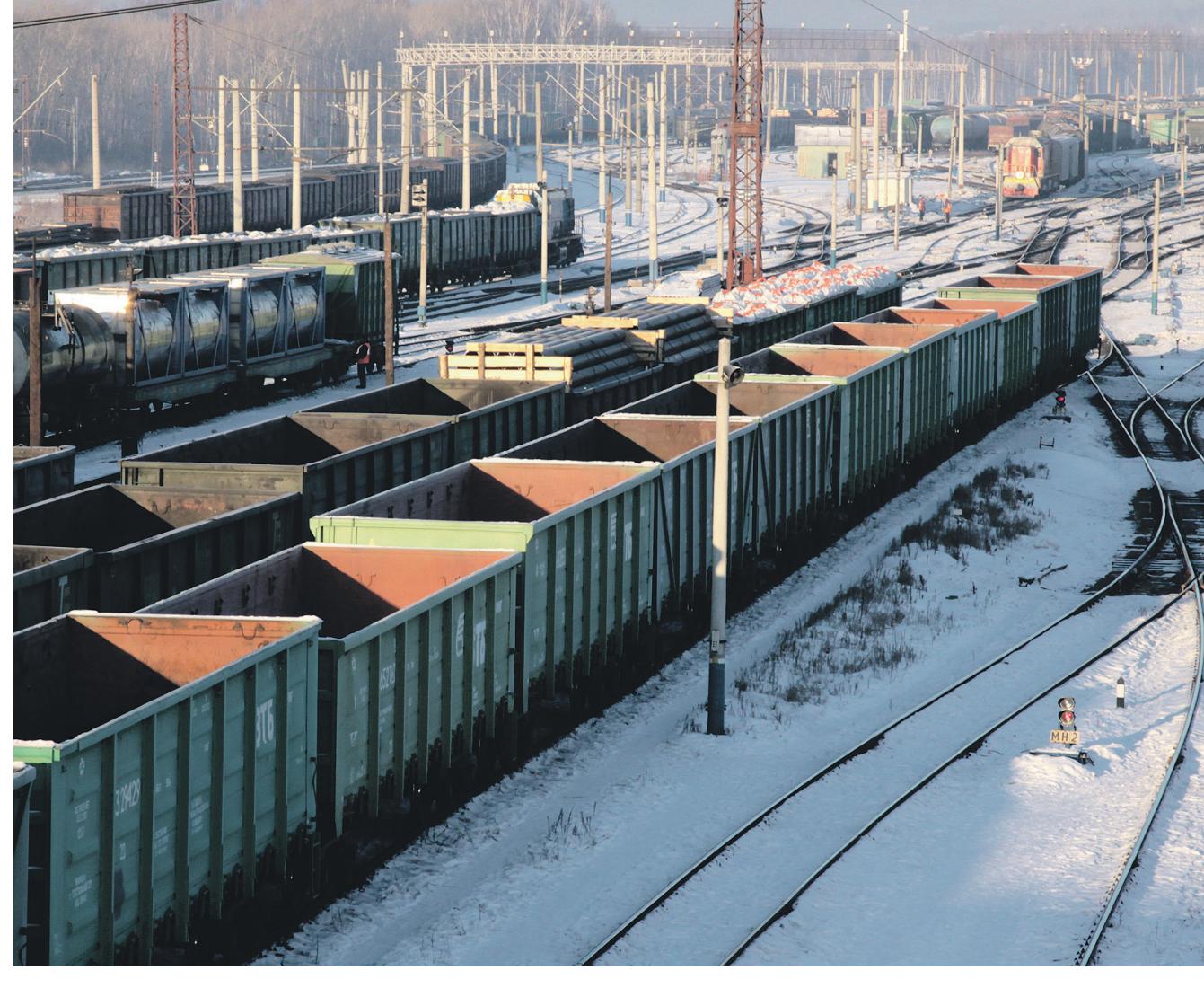


Фото: Никита Несладких

С понедельника ОАО «РЖД» распространяло на всю сеть (кроме Северо-Кавказской железной дороги) действие приказа Минтранса № 258, согласно которому в заявке на порожняк грузоотправитель обязан вносить информацию о владельце вагонов, в которых будет произведена перевозка. Эта мера может временно осложнить ситуацию с подачей порожних полувлагонов в марте, но затем решит проблему скопления подвижного состава на магистральных путях.

Напомним, приказ Минтранса № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения РФ» был издан 3 октября 2011 года. Однако норма о том, что в заявке обязательно должен быть указан собственник подвижного состава, с января 2012 года по инициативе РЖД применялась лишь на шести дорогах.

Согласно приказу Минтранса собственник вагонов должен быть зарегистрирован в автоматизированном банке данных по лувагонов (АБД ПВ). Но РЖД столкнулись с тем, что лишь 30–40% собственников зарегистрированы в этой базе. Остальные перепродают подвижной состав, и сейчас сложно разобраться, кто и как им управляет. Операторы же, особенно мелкие, шлют вагоны на те станции, где, по их сведениям, в ближайшее время может образоваться грузовая база, хотя их там никто не ждёт.

### УКАЗАНИЕ СОБСТВЕННИКА ВАГОНА В ЗАЯВКЕ НА ПОРОЖНЯК ТЕПЕРЬ ОБЯЗАТЕЛЬНО

распространить этот приказ и на другие дороги, поскольку пути к станциям по-грузки забиты порожними вагонами и к ним не проехать даже тем, кто имеет договор с грузоотправителем. К примеру, по состоянию на понедельник стоят 41,5 тыс. вагонов, направляемых в Кузбасс. Хотя там уже идёт погрузка в вагоны тех же собственников и простоявавший парк потребуется в лучшем случае через неделю.

Согласно приказу Минтранса собственник вагонов должен быть зарегистрирован в автоматизированном банке данных по лувагонов (АБД ПВ). Но РЖД столкнулись с тем, что лишь 30–40% собственников зарегистрированы в этой базе. Остальные перепродают подвижной состав, и сейчас сложно разобраться, кто и как им управляет. Операторы же, особенно мелкие, шлют вагоны на те станции, где, по их сведениям, в ближайшее время может образоваться грузовая база, хотя их там никто не ждёт.

«Сложилась такая ситуация, что мы сознательно решили пойти на её обострение, хотя понимаем, что это обернётся серьёзным простоем порожняка, который не сможет выйти на сеть, – говорит Сергей Колесников. – Обстановка на шести дорогах показала, что собственники пока не могут разобраться со своим парком. Поэтому и принято такое решение, которое заставит их навести порядок. Хочу подчеркнуть: на сети сейчас не дефицит, а профицит полувлагонов».

По оперативным данным, в понедельник на Октябрьской дороге не могли выйти на сеть без документов 304 полувлагона, на Горьковской – 4,5 тыс.

В Некоммерческом партнёрстве операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) полагают, что норму можно распространять лишь на маршрутные и групповые отправки.

> Окончание | 2

### ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

#### Фермеру в помощь

Правительство утвердило правила распределения субсидий для начинающих фермеров. Согласно постановлению, подписанному 28 февраля, максимальный размер гранта на создание и развитие фермерского хозяйства в расчёте на одного начинающего фермера определяется региональными властями, но не должен превышать 1,5 млн руб. Кроме того, предусмотрено предоставление начинающим фермерам единовременной помощи в размере 250 тыс. руб. на бытовое обустройство, говорится в документе. В 2012 году на финансирование программы «Начинающий фермер» из бюджета выделено 2 млрд руб., что позволит построить около 1,7 тыс. хозяйств.

#### Контакты и права

Президент Дмитрий Медведев назначил Константина Косачева главой Россотрудничества и спецпредставителем президента по делам СНГ. «Содружество Независимых Государств – общая площадка взаимовыгодных интересов, СНГ всегда было и всегда будет приоритетом внешней политики России. Надеюсь, вы сможете завязать полноценные контакты, а также сможете защищать права наших соотечественников», – подчеркнул Дмитрий Медведев.

#### С перерывом на отдых

По данным общественного интернет-опроса Минздравсоцразвития, 27,4% россиян отдохнули положенные четыре недели в году, распределяя их на несколько отпусков. 20% респондентов ответили, что не работают, а 16,9% отдыхают только раз в год, зато сразу месяц.

#### Нефть не подешевеет

Среднегодовая цена на нефть марки Urals в 2012 году может составить около \$110 за баррель. Заместитель главы Минэкономразвития Андрей Клепач сообщил, что если этот прогноз осуществится, то цена превысит базовый положительный сценарий, который был составлен в ведомстве. Чиновник отметил, что составить точный прогноз очень сложно: среднегодовая цена нефти Urals выросла в 2011 году в 1,4 раза – из-за беспорядков в странах Ближнего Востока и Северной Африки.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

### СОВЕЩАНИЕ

## Сезонные корректировки

Чтобы выполнить задание, нужно нарастить погрузку



грузов из-за их смерзания в карьерах и отказ грузоотправителей от предусмотренных заявкой вагонов.

Нарастающим итогом двух месяцев положительная динамика среднесуточной погрузки к прошлому году составила 2,8%. В абсолютном же выражении в связи с тем, что в феврале этого года 29 дней, этот параметр оказался выше уровня прошлого года на 4,6%.

Однако эти цифры, как отметила начальник департамента корпоративных финанс Ольга Гнедкова, пока не дают повода для оптимизма, если их сравнивать с прошлогодней динамикой, когда рост за первые два месяца составил 7,9%.

Вадим Морозов поручил всем причастным в марте предпринять все необходимые действия для безусловного выполнения плана первого квартала.

Олег Сергеенко

тора ЦФТО Сергей Колесников, погрузка в феврале превысила прошлогодний уровень на 1,2%, по экспортным – на 0,4%. Наибольшая динамика роста к уровню прошлого года была достигнута по строительным грузам – с плюсом более чем на 21% к прошлому году, а также по нефти и нефтепродуктам (+4,2%) и чёрным металлам, причём последние особенно

ощущали росли в феврале – с плюсом 6,6% к предыдущему январю. Неплохой рост по причине снятия эмбарго продемонстрировали перевозки зерна на экспорт, а также контейнерных грузов. В феврале впервые не удалось выполнить задание по завозу олимпийских грузов. При плане 1,4 млн тонн был отгружен 1 млн 44 тыс. тонн. Основными причинами стали непредвидевшие

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Пропустит больше поездов

В реконструкцию участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань – Дальневосточная дороги в 2012 году будет вложено 4,36 млрд руб.

Здесь будут построены двухпутные подходы к перевальному Кузнецковскому тоннелю в обход участка между станциями Оунэ и Высокогорная, транспортно-дренажная штолля. Сам тоннель планируется ввести в этом году. А также второй путь на участке разъезд Новый Кузнецковский тоннель – Западный портал тоннеля с блокпостом, второй путь от Восточного портала тоннеля до станции Высокогорная, двухпутную вставку на перегоне Пивань – Кумте с устройством блокпоста.

Все эти меры увеличат пропускную способность линии с существующих 22 до 29 пар поездов в сутки.

## Эффект на миллионы

В 2011 году на Приволжской магистрали внедрено около 900 рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом свыше 7 млн руб.

Более 500 технических решений рекомендованы для внедрения на других дорогах России. Всего в рационализаторской работе приняли участие 804 работника дороги, в том числе 187 – в возрасте до 30 лет.

По итогам дорожного смотра и конкурса на лучшие рапорты, внедрённые в 2011 году, предприятиям, авторам и творческим коллективам будет выплачено 23 премии на общую сумму 315 тыс. руб.

## Увеличили погрузку

За два месяца объём погрузки в Алтайском регионе Западно-Сибирской дороги составил порядка 1,5 млн тонн. Это на 4,1% выше уровня аналогичного периода прошлого года.

Отправление кокса увеличилось на 29,7%, составив более 729 тыс. тонн. Было приятно к первозке более 119 тыс. тонн промсыря, что на 11,6% больше, чем за аналогичный период 2011 года.

По итогам двух месяцев общий грузооборот Алтайского региона ЗСЖД – более 9 млрд ткм, что на 7% больше уровня 2011 года.

## Безопасность для локомотивов

На Северо-Кавказской магистрали в 2012 году около 78 млн руб. будет направлено на приобретение и установку приборов безопасности для локомотивов.

Планируется оборудовать системой автоматического управления торможением десять локомотивов эксплуатационного депо Сальск. Для установки на локомотивы поступят 110 комплексов цифровых видео- и аудио регистраторов.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## УПРАВЛЕНИЕ

## Плановое обострение

>Начало | 1

«Для средних отправителей спланировать свою деятельность по количеству требующихся вагонов, по направлениям отгрузки не представляется возможным – многие работают «с колёс», – говорит председатель НП ОждПС Ольга Лукьянова.

Но такой отправитель знает, по словам главы партнёрства, что какой-то объём вагонов у него всегда будет отгружен, и заявляет себе определённый минимум собственных вагонов. «Сейчас, прежде чем обратиться к оператору за вагоном, нужно согласовать заявку ГУ-12 с перевозчиком. А поскольку клиент точно не знает, когда будет готов груз и куда он поедет, будет подаваться примиряющая, или, если хотите, «фиктивная», заявка. Она потом будет отменяться или изменяться, иначе отправитель не будет заранее обеспечен вагоном».

Крупные операторы, у которых большое количество крупных стабильных клиентов и, соответственно, маршрутных отправок, видят проблему в подаче экспортных заявок ГУ-12. «Согласование экспортных заявок формы ГУ-12 осуществляется в последние 3–4 дня месяца, предшествующего перевозке, – указывает исполнительный директор НП «Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королев. – Фактический же срок доставки порожнего вагона из северо-западных портов и портов Дальнего Востока на Кузбасс и металлургические предприятия Южного Урала составляет 6–12 суток. Поэтому для обеспечения порожними вагонами перевозок в первую декаду месяца необходимо опираться не на согласованные, а на поданные заготовки формы ГУ-12 на порожний рейс».

С экспортными заявками, как пояснил Сергей Колесников, проблему можно будет решить с помощью базы электронных извещений, которая создаётся в РЖД. При получении извещения ЦФТО проверит все сведения по АБД ПВ и по электронной базе довереностей. Небольшим грузоотправителям, скорее всего, придётся подчиняться общим правилам.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

## Власть

## Штабной дозор

Для сторонников Путина ночь после выборов была трудной, но радостной



В ночь после президентских выборов в здании московской мэрии, которое обычно называют «Книжкой», в штабе Владимира Путина собрались его доверенные лица, представители ОНФ, журналисты.

Плазменные экраны позволяли следить за всем, что происходит в городе и стране, транслировали выступления всех кандидатов в президенты, показывали идущие в прямом эфире теледискуссии. На огромном экране в холле крупно – слёзы на лице Владимира Путина, выступающего на Манежной площади. Ближе к полуночи он приехал в штаб и пояснил, что слёзы были вызваны сильным ветром. А жалоб на нарушения поступило 2 тыс., но

Потом началась телесвязь с региональными штабами. Первым включился Нижний Тагил: связь со сборочным цехом «Уралвагонзавода», где началась ночная смена. Владимир Путин отметил, что уральцы создали такую группу единомышленников, которые «быстро освоили работу со средствами массовой информации», живую полемику с оппонентами. «Вы показали,

что вы – люди труда!» – горячо одобрил он нижнетагильцев и обещал приехать на УВЗ в ближайшее время.

Потом были отчёты с Камчатки, из Сыктывкара и Сарата. «Всё, что я писал в предвыборной программе, мы выполним, – говорит Владимир Путин. – Мы вместе будем работать над тем, чтобы это было реализовано».

В Ситуационном центре ему доложили: «На избирательные участки вышло 86 тыс. наблюдателей. А жалоб на нарушения поступило 2 тыс., но

они имеют несущественный характер».

Из Ситуационного центра Путин переместился в холл, где его ждали доверенные лица. Он произнёс короткую речь. Пресс-секретарь главы правительства Дмитрий Песков рассказал корреспонденту «Гудка», что Владимиру Путину с поздравлениями уже звонили другие кандидаты – Сергей Мironов, Владимир Жириновский и Михаил Прохоров. Похоже, на тот момент не позвонил только лидер КПРФ Геннадий Зюганов.

Ольга Соломонова

## Справка «Гудка»

Ко времени подписания этого номера нашей газеты в печать были известны следующие данные. По итогам обработки 99,97% избирательных протоколов премьер-министр Владимир Путин набирает 63,60% голосов, лидер КПРФ Геннадий Зюганов – 17,18%, бизнесмен Михаил Прохоров – 7,97%. Лидер ЛДПР Владимир Жириновский, согласно опубликованным данным, набирает 6,22%, лидер эсеров Сергей Миронов – 3,86%. Таким образом, более 45,5 млн человек по всей России проголосовали за Владимира Путина, за Геннадия Зюганова отдали свои голоса более 12 млн человек, за Михаила Прохорова – более 5,7 млн человек. За Владимира Жириновского проголосовали чуть более 4,4 млн человек, за Сергея Миронова – более 2,76 млн человек.

## ПЕРЕВОЗКИ

## «Ласточку» научат летать

Первый олимпийский электропоезд сегодня прибудет в депо Металлострой

Вечером 4 марта в Россию из Германии доставили первый электропоезд «Ласточка».

За несколько часов до прибытия парома «Петербург» из порта Засница, где «Ласточку» погрузили 2 марта, в акватории порта Усть-Луга работали буксиры ледового класса – они не давали ей замерзнуть. Например, буксир «Гаймень» вращается буквально на месте, водомётным двигателем разгоняя штаг и битый лёд. Уже в темноте на горизонте видны огни парома.

К переходному мосту паром с двух сторон направляют буксиры. По сравнению с «Петербургом» они кажутся игрушечными. С первого раза причалить не удается, мешает лед. Поэтому один из буксиров начинает ходить между паромом и причалом, снова разгоняя лёд и штагу.

В порт приехали представители «Дойче Банк» и «Сименс АГ». Когда паром причаливает, они обступают локомотив, изучая каждый сантиметр обшивки.

– У нас были повышенные требования к перевозке этого груза, – рассказывает старший помощник капитана «Петербурга» Сергей Старостин. – Система крепления этого состава отличается и намного превышает обычно используемую для вагонов. Цепей тут больше, здесь также были закреплены ещё и тележки кашения. Нужна была особая аккуратность, чтобы никакой элемент крепежа не задел полированый корпус.

Дотошность, с которой немцы осматривают поезд, можно понять. По словам Игоря Евстафьевы, гендиректора ОАО «ПУЛ транс» («дочка» ОАО «РЖД», созданная для



«Ласточка» сможет развивать скорость до 160 км/ч

оказания транспортных услуг на подъездных железнодорожных путях морского торгового порта Усть-Луга), чтобы доставить «Ласточку» в Россию, до мелочей пришлоось продумать логистику перевозки.

– Сложность в том, что габариты этого электропоезда не позволяют сегодня привезти его автомобильным транспортом по территории Германии. «Ласточка» проходила через Амстердам с перегрузкой на специальные суда, которые довезли её до Засница. Там поезд погрузили на «Петербург», – поясняет Игорь Евстафьев.

Пока состав принимают пограничники и сотрудники «Сименс АГ», мы смотрим издалека. Видно только красный блестящий корпус электропоезда в глубине палубы. Чуть позже его можно посмотреть по-

Справка «Гудка»

Поезда модели Desiro, разработанные компанией «Сименс АГ», могут развивать скорость до 160 км/ч. Они отвечают высокому уровню комфорта, оснащены системой безопасности пассажиров и потребляют на 30% меньше энергии по сравнению с электропоездами, которые находятся в эксплуатации в настоящее время. Электропоезд «Ласточка» разработан на базе модели Desiro ML и специально адаптирован к российским условиям, что предполагает не только устойчивость к температуре воздуха ниже -40°C, но и адаптацию кузова вагона и тележек для колеи шириной 1520 мм.

## Уведомление

## Извещение о проведении открытого конкурса

ОАО «ТрансКонтейнер» приглашает принять участие в открытом конкурсе № 1/2012. Предметом открытого конкурса № 1/2012 является поставка 80-футовых фитинговых платформ в количестве 400 единиц. Срок поставки – до 15 июля 2012 г. Условия поставки и порядка проведения Конкурса указаны в конкурсной документации.

Заказчиком и организатором открытого конкурса № 1/2012 является ОАО «ТрансКонтейнер». Контактное лицо – Сироткин Константин Евгеньевич. Телефон в Москве: +7 499 262-34-92, адрес электронной почты: SirokinKE@trcont.ru.

Конкурсную документацию можно получить в ОАО «ТрансКонтейнер» по адресу: г. Москва, Оружейный переулок, д. 19, каб. 313. Плата за предоставление документации не взимается.

Конкурсные заявки на участие в открытом конкурсе предлагаются в запечатанных конвертах в соответствии с требованиями конкурсной документации не позднее 12.00 часов московского времени 09 апреля 2012 г. по адресу: г. Москва, Оружейный переулок, д. 19, каб. 313.

Рассмотрение конкурсных заявок и подведение итогов Конкурса будут осуществлены в течение 10 (десяти) рабочих дней со дня вскрытия заявок.

Победителем признаётся участник, предложивший лучшие условия.

Открытый конкурс № 1/2012 может быть прекращён в любой момент до подведения итогов Конкурса Конкурсной комиссией Заказчика и принятия решения о выборе победителя Конкурса без объяснения причин. Заказчик не неёт при этом никакой ответственности перед любыми лицами, которым такое действие может принести убытки.

В предмет открытия конкурса № 1/2012, в извещение о проведении Конкурса и в настоящую конкурсную документацию могут быть внесены изменения и дополнения в любое время, но не позднее, чем за 5 (пять) рабочих дней до дня окончания срока подачи конкурсных заявок.

## ПРОДАЕТСЯ КОМПЛЕКТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СВАРКИ РЕЛЬСОВ В ПУТИ

- Путевая рельсосварочная самоходная машина ПРСМ-4 № 101 (2003 г.). Сварочная установка типа K900 U1 для контактной сварки, заводской № 38. На сегодняшний день сварено ~ 3300 стыков, при наработке (ПРСМ-4) 2820 м.ч. Машина находится в исправном состоянии.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригад сварщиков ПРСМ-4, оборудован дизель-генераторной установкой и малогабаритным прессом модели МПС-300 с компьютерной регистрацией данных для испытаний до разрушения сварных стыков, шлифовальным станком Geismar MP12, верстаком с тисками, выдвижной лебедкой, полуавтоматической электросваркой TX-240, бензиновым генератором SDMO модели LX300.
- Вагон-мастерские – бытовые помещения для бригад сварщиков алюминиеритом. Вагон оборудован складом для хранения-транспортирования материалов, верстаком с шлифовальным станком, переносным гайковертом Geismar MIW2 (2 шт.), рельсопрезерным станком Geismar MTZ350-S (2 шт.), гратоснимателем Geismar ESN3-MS с насосной станцией (2 шт.), шлифовальным станком Geismar MP5 (2 шт.). Все устройства французской фирмы Geismar – новые.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: <http://jkg.rodali.lt/prsm>

Экспортная цена всего комплекта – 680 000,00 EUR.

Условия поставки: Инкотермс – 2000, EXW Каунас, Литва.

КОНТАКТЫ: тел. +370 37 320173

моб. тел. +370 698 36598, +370 618 10538

эл. почта: jkg@rodali.lt

реклама

ближе. Честно говоря, глядя на «Ласточку», не очень-то верится, что подобные составы предназначены для пригородного движения.

Поезд выглядит больше, мощнее и не сравнимо красивее обычных электричек.

&lt;p

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Акция – в подарок

Накануне Международного женского дня ОАО «Федеральная пассажирская компания» проводит специальную акцию «В последнюю минуту». Только один день, 7 марта, не ранее чем за 8 часов до отправления поезда, курсирующего во внутрисоударственном сообщении, пассажиры смогут купить билет в купейный вагон на 50% дешевле. Это сопоставимо со стоимостью проезда в плацкартном вагоне. Предложение ограничено, поскольку продажа билетов на эту дату уже открыта, а спрос в предпраздничные и праздничные дни увеличен.

## С плюсом к прошлому

Дальневосточная железная дорога с начала этого года погрузила 7 млн 745 тыс. тонн грузов. Это на 3,1% превышает аналогичные показатели прошлого года. По основным грузам получены следующие результаты: угля – около 3,3 млн тонн (+13% к 2011 году), нефтепродукты – 1,7 млн тонн (-9,1%), лесные грузы – 703,1 тыс. тонн (-4,5%), импортные грузы – 612,6 тыс. тонн (-17%). С превышением прошлогодних показателей грузились цемент – 73,3 тыс. тонн (+11,4%) и чёрные металлы – 154,9 тыс. тонн (+23,5%).

## Поднимут на высоту

Люди с ограниченными возможностями удмуртского города Можга получили возможность воспользоваться специальным оборудованием, установленным на железнодорожном вокзале.

Это мобильный подъёмник T09 Pobu Vimes – транспортное средство на гусеничном ходу. С его помощью инвалидную коляску легко поднять по лестничным маршрутам построенного несколько месяцев назад пешеходного моста, а также с любой платформы в вагонный тамбур. Чтобы воспользоваться подъёмником, пассажиры надо лишь обратиться к начальнику вокзала или в билетные кассы. После этого один из прошедших инструктаж работников вокзала придет ему на помощь.

«Мы поможем не только пассажирам», – говорит начальник участка Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении и начальник вокзала Наталья Буйлова. – В Можге железнодорожные пути делят город на две части. Поэтому мы по первому требованию предоставим подъёмник любому человеку с ограниченными возможностями, которому потребуется пересечь линию через пешеходный мост».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

6 марта 2012 года

вторник

№ 37 (24998)

Сезон

## Командировка на БАМ

На помощь дальневосточникам могут отправиться путейцы Южно-Уральской и Московской магистралей

На Дальневосточной дороге заметно повышен план летней путевой кампании. Справиться с ним позволит рациональное использование «окон», соблюдение графика движения поездов и помочь путейцев других магистралей.

Всеми видами ремонта на ДВЖД намечено охватить более 940 км пути. Это на 9% больше задания 2011 года. Однако план тяжёлых, более трудоёмких, видов ремонта выше почти на треть. В частности, повышенное задание по реконструкции верхнего строения пути (374 км), капромуонту на старогодных материалах (140 км).

При этом большой фронт работ должен развернуться на Байкало-Амурской магистрали, хотя материально-технические, а также людские возможности дислокированных здесь путевых машинных станций весьма ограничены. Поэтому, сообщил начальник Дальневосточной дирекции инфраструктуры Сергей Максимцев, сейчас рассматривается вопрос о командировании в Тындинский регион ДВЖД двух ПМС – с Московской и Южно-Уральской дорог. Часть более лёгких видов ремонта предполагается распределить между дистанциями пути.

Ещё одна сложность предстоящего сезона – работа при продолжающемся росте грузопотока к морским портам. В 2012 году перевозки на ДВЖД увеличатся на 3,8%. Среднесуточно магистраль должна принимать по стыковой станции Архара 62 поезда против 59 в 2011-м.

В прошлый сезон увеличение перевозок становилось одной из причин отмены технологических «окон». Из 3,2 тыс. заявленных 891 было отменено. Безусловно, отмена «окон» повлияла на качество работ. В первую очередь это сказалось на сварке рельсовых плетей, – уточнил Сергей Максимцев. – Из-за недоделок на транссибирском ходу вынуждены были ввести ограничения скорости движения поездов на 33 км, на северном широтном – 12 км».

В свою очередь, говорит начальник Дальневосточной дирекции по ремонту пути Евгений Редванский, сдвиги «окон» привели к тому, что летние путевые работы



Летние путевые работы могут закончиться даже в декабре

завершились в декабре, в неоптимальные температуры для обустройства бесстыкового пути. Всего не сварено 625 стыков, 146 пар рельсовых плетей.

По его словам, чтобы в этом году обеспечить планируемый рост перевозок и выполнение повышенного задания по ремонту пути, необходимо снизить отказы техники

**Из-за недоделок на транссибирском ходу вынуждены были ввести ограничения скорости движения поездов**

Впрочем, у движущихся имелись встречные претензии. «В 2011 году было 182 передергки «оконного» времени. Из-за чего задержания 224 поезда, в том числе 33 пассажирских», – говорит начальник Дальневосточной дирекции управления движением Евгений Андрианов.

Ческих средств более чем на 30% на таких грузонапряжённых участках главного хода, как Архара – Облучье – Хабаровск-2.

Кроме того, продолжает он, необходимо расширить практику совмещения разных видов ремонта в одно «окно». «По прошлому году только четыре «окна» со-

вместили из 37 потенциальных. По этому показателю надо выйти хотя бы на 40%», – сказал Евгений Андрианов.

Есть предложения по более рациональному использованию путевой техники. «Бывает, после «окна» машины стоят на станции двое-трое суток. Может быть, в это время их стоит задействовать на оздоровление станционного хозяйства. Такие примеры на сети есть», – отмечает начальник Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин ДВЖД Александр Пуд.

Окончательный план летних путевых работ дорога должна в ближайшее время защитить в ОАО «РЖД».

ПАВЕЛ УСОВ,  
соб. корр. «Гудка»  
ХАБАРОВСК

## СПОР

## Иски не иссякнут

«ТрансКонтейнер» не намерен становиться монополистом

ОАО «ТрансКонтейнер» в очередной раз выиграло суд по иску Федеральной антимонопольной службы – ведомство настаивает о включении компании в реестр структур, занимающих доминирующее положение на рынке услуг по контейнерным перевозкам.

Решение о неправомерности включения ОАО «ТрансКонтейнер» в этот реестр ФАС принял Федеральный арбитражный суд Московского округа.

Напомним, что разбирательства двух сторон по этому вопросу начались еще в 2010 году. Приказом от 3 августа 2010 года № 431 антимонопольная служба включила «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД» в реестр как группу лиц, имеющих доминирующее положение на товарном рынке услуг по предоставлению универсальных контейнеров для осуществления внутренних перевозок грузов железнодорожным транспортом. Их доля на рынке, по версии службы, превысила 50%. Основанием для приказа послужил аналитический отчет, подготовленный антимонопольным органом.

Это решение было оспорено железнодорожниками. Согласно последнему постановлению Федерального арбитражного суда Московского округа от 14 февраля 2012 года постановление Девятого арбитражного апелляционного суда по данному вопросу оставлено без изменения, а кассационная жалоба ФАС – без удовлетворения.

«Суд кассационной инстанции подтвердил нашу позицию о том, что аналитический отчет, послуживший основанием приказа, подготовлен поверхностью, без надлежащего исследования рынка предоставления контейнеров и с серьезными нарушениями законодательства, – отметил директор по правовым вопросам и управлению имуществом ОАО «ТрансКонтейнер» Виктор Марков. – В отчете не исследован вопрос о конкуренции контейнера с другими аналогичными по качеству услуги



Доминирующего положения у «ТрансКонтейнера» суд не увидел

способами перемещения груза. Например, перевозка грузов в крытых вагонах, перевозка грузов автотранспортом, а также перевозка тех же контейнеров автотранспортом. Кроме того, территориальными органами ФАС России собрана недостоверная информация об объемах перевозки грузов в контейнерах, которая являлась изрядно устаревшей и неактуальной, поскольку касалась доктринального периода».

«Из прочих серьезных, на наш взгляд, нарушений можно также отметить то, что в аналитическом отчете искусственно создан несуществующий товарный рынок путем подмены понятия «универсальный контейнер», используемого на всех видах транспорта, на отсутствующее в законодательстве понятие «железнодорожный контейнер», которое якобы используется только на железнодорожном транспорте», – добавил представитель компании.

Специалист центра по связям с общественностью ФАС по вопросам взаимодействия с органами власти, промышленности и права Виктория Ливанова заявила «Гудку», что реше-

ние Федерального арбитражного суда Московского округа не означает для антимонопольной службы окончания процесса подачи исков в отношении «ТрансКонтейнера».

«Практика показывает, что, как правило, мы доводим все подобные дела до того результата, который заявляется в наших постановлениях и исках, – подчеркнула она позицию ФАС. – Случай с ОАО «ТрансКонтейнер» не станет исключением, поскольку признаки его монопольного положения, на наш взгляд, налицо. Наши апелляции будут продолжены».

Член экспертного совета Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России Михаил Еремин сообщил, что в нынешней форме попытки ФАС добиться признания ОАО «ТрансКонтейнер» доминирующим игроком на рынке контейнерных перевозок вряд ли закончатся успехом. Однако ведомство может прийти к искому результату, если обратить внимание арбитража на такой сегмент бизнеса компании, как оперирование контейнерными пло-

## II МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНАЯ НАУКА<sup>A<sup>2</sup></sup>ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ  
ДЛЯ БИЗНЕСА

## КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Два века эволюции железнодорожного транспорта в России: миссия, проблемы, перспективы
- Основные направления глобальных научных исследований в области железнодорожного транспорта
- Развитие научного сотрудничества в рамках международных отраслевых организаций
- Специализация железнодорожных линий как ключевой фактор оптимизации транспортных потоков
- Альтернативные способы тяги и виды топлива: сокращение издержек за счет грамотного ресурсосбережения
- Перспективы использования магнитного подвеса: оценка экономической и технологической целесообразности

15–16 марта 2012

г. Москва, отель Holiday Inn Sokolniki

Генеральный партнер



Организатор



Генеральные  
информационные партнеры



По вопросам участия и регистрации обращайтесь:

+7 (495) 988-28-01 / info@businessdialog.ru / www.businessdialog.ru

Участие бесплатное

по предварительной заявке

Количество мест ограничено

реклама

Леонид Григорьев

## Мотивация

# Персональный подход

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОЙ ЗАРПЛАТЫ ОСТАЁТСЯ СРЕДИ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ КОМПАНИИ



**Сергей Сартов,**  
начальник  
департамента  
по организации,  
оплате  
и мотивации  
труда  
ОАО «РЖД»

— Безусловно. Этот механизм позволяет не только не терять в зарплате, но и сделать более ощущимыми прибавки к ней, что особенно актуально при снижении инфляции.

В 2011 году мы трижды индексировали зарплату. С 1 февраля и с 1 мая — на основании индекса потребительских цен предыдущего квартала. А вот в августе — на величину, рассчитанную исходя из прогноза Минэкономразвития по среднегодовой инфляции, естественно, вычтя размер уже проведённых индексаций, — на 1,8%. При этом индекс потребительских цен в предыдущем, втором квартале был ниже и составил 1,1%.

Таким образом, упреждающий порядок индексации позволил повысить доходы работников.

В этом году будет две индексации: первая уже проведена с 1 марта (на 0,7%), вторая намечена на октябрь.

Кроме того, в 2011-м, объявленном, напомню, годом работы с персоналом, было принято достаточно много документов, позволяющих работникам массовых профессий увеличить свой заработок за счёт дополнительного премирования.

В частности, было предусмотрено Положение о вознаграждении за обеспечение безопасности движения — расширен перечень профессий и должностей, имеющих право на выплату, прописан порядок определения лучших работников и распределения средств между подразделениями.

В новом Положении о присвоении классных званий также расширен перечень профессий, увеличены размеры надбавок, определены конкретные критерии их присвоения.

В прошлом году удалось решить застарелую проблему повышения выплат за разъездной характер работы. Размер компенсаций увеличен со 100 до 150 руб., эти суммы не будут облагаться налогом на доходы физических лиц. И главное — в дальнейшем будет индексироваться одновременно с индексацией заработной платы.

— Всё, о чём мы говорили, в том числе об уровне зарплаты, касается материнской компании. А нет опасений, что «дочки» могут потянуть холдинг назад в рейтинге привлекательных работодателей?



В новом Положении о присвоении классных званий расширен перечень профессий

— Чтобы исключить подобные риски, ещё в 2010 году была принята Концепция оплаты труда работников организаций, входящих в холдинг «РЖД». Её положения обязательны и для самой компании, и для «дочек», в уставном капитале которых доля РЖД превышает 50%.

В документе закреплены единные принципы, учитывающие объективность оценки труда, заинтересованность работников в достижении высоких результатов. Поэтому кроме индексации зарплаты на уровне роста потребительских цен и установленной минимальной тарифной ставки повышена до уровня МРОТ, установленного в стране. Так что, надеюсь, следование пунктам концепции обеспечит рост кадрового потенциала и конкурентоспособность зарплаты в масштабах всего холдинга.

— Сейчас пересматриваются тарифно-квалификационные характеристики профессий рабочих и квалификационные характеристики должностных служащих отрасли. Для чего это делается и когда ждать результаты?

— Это очень большая и кропотливая работа. Техника и технологии активно меняются, поэтому возникла необходимость уточнения квалификационных требований, то есть требований к профессиональным

на принципах системы премирования ОАО «РЖД».

Благодаря методической помощи, которую департамент оказывает дочерним обществам, в прошлом году в девяти из них минимальная тарифная ставка повышена до уровня МРОТ, установленного в стране. Так что, уже можно сказать, что уже вышли на финишную прямую.

Из 203 наименований профессий и должностей, наиболее специфичных для железнодорожного транспорта, актуализировано 137 квалификационных характеристик должностных служащих, а также 39 тарифно-квалификационных характеристик профессий рабочих.

Для 11 профессий рабочих требования разработаны с нуля — таких, например, как контролёр состояния железнодорожного пути, машинисты локомотивов всех видов тяги и т.д. Обусловлено это происходящими изменениями в организационной структуре, технологическом наполнении. Так, необходимость введения новой профессии «контролёр состояния железнодорожного пути» возникла

в связи с переходом дистанций пути с околосложной системы организации текущего содержания пути на участковую.

Думаю, в текущем году Минздравсоцразвития согласует и утвердит нам обновлённые тарифно-квалификационные характеристики.

— Над решением ещё каких задач департамент будет работать в этом году?

— Главная задача, которую нам предстоит решать в текущем году, и в более дальней перспективе, — это обеспечение конкурентоспособного уровня зарплаты работников компаний.

В соответствии с прогнозом социально-экономического развития РФ в 2012 году зарплата в стране в целом вырастёт на 10,5% (в реальном выражении на 5,1%). Существенное влияние на рост окажет повышение выплат в здравоохранении, образовании, науке. В этих условиях для обеспечения соответствующих темпов роста заработка в РЖД необходима разработка программы по совершенствованию технологии производственных процессов, улучшению использования трудовых ресурсов и повышению производительности труда. Работа в этом направлении уже началась.

Ещё одна важнейшая задача — подготовка проекта Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов (взамен приказа МПС России от 5 марта 2004 года № 7). Должны быть учтены такие условия, как изменение центров ответственности

в связи с созданием вертикалей, изменение трудового законодательства за время действия старого приказа, появление высокоскоростного движения, создание дочерних обществ и т.д.

В рабочую группу по разработке нового положения вошли представители всех причастных подразделений ОАО «РЖД» и дочерних обществ. К июню планируется подготовить первую редакцию, а к концу года — направить проект документа на рассмотрение и утверждение в федеральные органы исполнительской власти.

В области совершенствования мотивации труда одна из задач — введение лицевых счетов дежурно-диспетчерского персонала в автоматизированной системе на всём полигоне Центральной дирекции управления движением, что позволит повысить уровень мотивации в выполнении сменных заданий и, соответственно, улучшить основные эксплуатационные показатели, а также повысить достоверность оперативной и статистической отчётности.

Кроме того, в целях повышения уровня эксплуатационной работы поставленна задача по возрождению системы комплексных бригад на решающих и сортировочных станциях, когда премирование работников станции, осмотрщиков вагонов, машинистов маневровых локомотивов завязано на выполнение единых показателей: отправление вагонов, простой вагонов под грузовыми операциями и т.д.

**Беседовала**  
**Елена Кудрявцева**

## Справка «Гудка»

В 2011 году в ОАО «РЖД» приняты следующие документы в рамках совершенствования системы оплаты и мотивации труда:

- Положение о дополнительном премировании техников по расшивке лент скростиремов эксплуатационных локомотивных депо за выявление нарушений.
- Положение о премировании за результаты внедрения стандартов бережливого производства.
- Положение о дополнительном премировании за гарантный пробег локомотивов до очередного технического обслуживания (текущего ремонта).
- Положение о личном кейре качестве.
- Положение о фонде мастера.
- Положение о вознаграждении работников ведущих профессий за обеспечение безопасности движения.
- Положение о присвоении классных званий.
- Другие документы.

— Сергея Юрьевич, сейчас на сети подводят итоги выполнения колдоговора в 2011 году, и одним из вопросов является уровень заработка. Как выглядит зарплата железнодорожников в сравнении с другими отраслями?

— В прошлом году компания сумела удержать свои позиции на рынке труда в отношении зарплаты как по уровню, так и по динамике. Судите сами: размер среднемесячного заработка сотрудников, занятых на перевозках, составил 33485 руб. с ростом к уровню прошлого года на 13,8%, что на 0,8 процентного пункта выше, чем в целом по стране. При этом соотношение уровня зарплаты железнодорожников общероссийским составляет 1,41 раза, тогда как в 2010 году было 1,40.

В реальном исчислении, то есть с учётом инфляции, зарплата возросла на 5% при росте производительности труда на 8,7%.

И в региональном разрезе положение работников РЖД по уровню зарплаты по-прежнему остаётся стабильным. Только в трёх регионах из 73 — Ямало-Ненецком, Ханты-Мансийском автономных округах и Сахалинской области — она ниже среднего уровня оплаты труда в промышленности.

В целом же среди хозяйствующих субъектов промышленного производства РЖД занимает шестое место — после добычи нефти, природного газа и металлических руд, производства кокса, электроэнергии и табачных изделий.

— С прошлого года индексация заработной платы в компаниях проводится упреждающим порядком. Это сыграло какую-то роль в благосостоянии железнодорожников?

## Ситуация

## Ноль с минусом

Без дотаций пригородные перевозки станут убыточными

К АПРЕЛЮ РАБОЧАЯ ГРУППА ПРИ ПОЛПРЕДСТЕВЕ ПО СЕВЕРО-ЗАПАДНОМУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ (СЗФО) ПРЕДСТАВИТ РОССИЙСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ РАБОТЫ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА.

По словам замначальника по корпоративному управлению и работе с органами власти Октябрьской дороги Павла Бурцева, в 2011 году пригородные компании в Северо-Западном регионе отработали без убытков. Это стало возможным потому, что Правительство РФ возложило затраты на оплату железнодорожной инфраструктуры на федеральный бюджет. ОАО «РЖД» в 2011 году снизило стоимость оказываемых пригородным компаниям СЗФО услуг по эксплуатации, обслуживанию, ремонту и аренде подвижного состава. Благодаря этому они уменьшили расходы на 5 млрд руб., и потребность в региональных субсидиях составила 1,9 млрд руб.

По факту же компании регионального возмещения лишь 124,1 млн руб. Все остальные убытки они закрывали своими доходами. При этом в Санкт-Петербурге и Ленобласти можно работать без убытков, но этого не скажешь о регионах с низким пассажиропотоком, где выпадающие доходы исчисляются сотнями миллионов.

В этом году все перевозчики России также получают льготу на ставку по инфраструктуре. На эти цели им выделено 25 млрд руб. Но прогнозы по рентабельности пригородных компаний неутешительны — регионы планируют выделить на погашение выпадающих доходов всего 137,9 млн руб. Этого недостаточно для успешного бизнеса.

«За 2011 год пригородные компании СЗФО сработали почти в ноль, с небольшим



Во многих регионах округа пригородным компаниям трудно выйти на рентабельность

индексироваться, и повышением тарифов не утешиться за расходами».

Наиболее проблемные регионы — Новгородская, Псковская и Архангельская области, а также Республика Коми. Дефицит средств на пригород в Новгородской области в 2012 году 340 млн руб. И, по словам председателя областного комитета транспорта и связи Андрея Шаронова, на компенсацию выпадающих доходов в 2012 году запланировано только 13 млн руб.

Предложения о том, как минимизировать потери пригородных компаний, разработает рабочая группа при полпредстве по СЗФО. Она представит свои предложения в Правительство России уже в апреле.

Яна Позолотчикова,  
соб. корр. «Гудка»  
Санкт-Петербург

## Инновации

## Победили износ

СИБИРСКИЕ УЧЁНЫЕ ЗАПАТЕНТОВАЛИ НОВЫЙ МЕТОД УПРОЧНЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ ТЕХНИКИ

Специалисты омского НИИ технологии, контроля и диагностики железнодорожного транспорта предложили использовать электрохимико-механический метод для повышения износостойкости узлов трения машин.

Причём упрочнить детали таким способом можно как на стадии их изготовления, так и при ремонте. Предлагаемый принцип обработки состоит в том, что во время ремонта или восстановления узла в зону трения подаётся ионообразующая жидкость.

Она содержит все необходимые для упрочнения компоненты (меднографит, цирконий, сталь и др.). Под действием электроразряда они быстро переносятся на поверхность деталей, повышая их износостойкость.

В ходе исследований специалисты института разработали различные варианты режимов обработки, а также подобрали типы применяемых для упрочнения составов ионообразующей жидкости.

Кроме того, они создали конструкции оригинальных инструментов для обработки различных деталей двигателей и других машин.



Благодаря новшеству на 50% возросла долговечность узлов

Результаты испытаний новой технологии на натурных изделиях подтвердили значительное (на 40–50%) увеличение их микротвёрдости. Причём шероховатость поверхности деталей снизилась на 10–15%, а долговечность узлов возросла на 30–50%.

По мнению сотрудников омского института, применение предлагаемого метода позволит повысить износостойкость поверхностей деталей из чугуна и стали, а главное, её использование обеспечит долговечность машин и механизмов, применяемых на железнодорожном транспорте.

Андрей Стрельцов

## Совещание

# В поисках первопричин

УЧЁНЫЕ И ПРАКТИКИ ОПРЕДЕЛЯЮТ ВИНОВНЫХ В ИЗЛОМАХ

Все элементы крупного вагонного литья должны учитываться в общей базе данных, дополненной электронным паспортом вагона. Необходимо создать схемы ответственности как собственника подвижного состава в случае происшествий по причине его ненадлежащего технического состояния, так и производителя вагонного литья перед собственником за поставку некачественных деталей.

К таким выводам пришли члены НП «ОГЖТ» и АСКОП на совместном совещании, прошедшем в конце февраля в ОАО «РЖД». Любопытно, что это собрание состоялось год спустя, как на аналогичной встрече практики те же люди собирались по тому же самому вопросу и принимали аналогичные решения. Существенных изменений не произошло.

Сегодня, как и год назад, многие считают, что причина изломов – это, как правило, низкое качество литья, огехи, допущенные литейщиками, несоблюдение технологии. Однако коллективное обсуждение представителями всех заинтересованных сторон – железнодорожников, вагоностроителей, грузоперевозчиков, сотрудников научных учреждений – показало сложность и многогранность проблемы.

По словам начальника департамента вагонного хозяйства ОАО «РЖД» Дмитрия Лосева, пиковое количество изломов действительно приходится на зимние месяцы. Причём большая часть сломавшихся рам прослужила менее четырёх лет (по данным за последние пять лет). Заводами при сборке вагонов зачастую используются некачественные элементы амортизационных узлов, не соответствующие нормам по твёрдости, неизвестно кому произведённые и через каких посредников купленные. Всё вместе это свидетельствует о том, что полагают железнодорожники, что причина действительно кроется в работе вагоностроителей в качестве конкретных партий вагонного литья известных производителей. Есть вина и на собственниках вагонов, ибо известны случаи, когда забракованные железнодорожниками боковые рамы скрыто вывозились владельцами в другой регион и снова устанавливались на подвижной состав. При таком подходе аварийность вряд ли будет снижаться, констатирует Дмитрий Лосев.

Со своей стороны представители заводов утверждают, что они не только соблюдают все технологические нормы, но и модернизируют производство. Заместитель главного инженера Кременчугского стальелитейного завода Лев Душкин отмечает: «Дефектные партии сейчас изымаются, подвергаются изучению, но пока прямой зависимости между изломами и конкретными плавками не выявлено. Понятно, что наличие дефектов литья неизбежно, по самой технологии производства от этого никуда не деться, но совершенствование технологии контроля, своевременное выявление дефектного литья и его изъятие – вот наилучшая актуальная задача».

У учёных своё видение вопроса. По мнению заведующего отделом Института машиноведения им. А.А. Благородова РАН Николая Макутова, причина случаев брака в том, что в расчётах зачастую не учитываются закономерности температурного изменения свойств стали. Не зря в советское время существовала методика исполнения конструкций в «северном варианте». При движении поездов на восток они попадают в наиболее холодные



Пока учёные и практики спорят, крупное вагонное литьё продолжает ломаться

районы, приближаются к полюсу холода. При понижении температуры хрупкость металла возрастает, и для применяемых в производстве сталей температура –60 градусов Цельсия является критичной. Если же нагрузки существенно превосходят средние – вагон перегружен или амортизационный узел работает нештатно, – любой толчок, любой удар станут причиной разрушения.

С таким мнением согласен заведующий отделением транспортного материаловедения ОАО «ВНИИЖТ» Алексей Сухов, который убеждён, что изломы боковых рам определяются двумя факторами: состояние собственно

веть. Даже по небольшим дефектам, которые раньше не давали развития трещины, сегодня происходит разрушение. Из разрушившихся примерно 50% деталей относятся к категории условно бездефектных, то есть тех, в которых или вовсе не нашли дефектов, или таковые были в пределах допуска. Это говорит о том, что основная причина – в возросших нагрузках, считает Алексей Сухов. Причём с 2010 года количество трещин растёт лавинообразно. По мнению учёного, это связано с резко увеличившимся спросом на вагонное литьё, который с 1992 по 2002 год практически отсутствовал. Увеличение доли дефектной продукции в момент дефицита закономерно. Когда стабилизируется производство, доля некондиционного литья сразу уменьшится, уверяют эксперты.

**На сети эксплуатируется более миллиона вагонов, а ломаются преимущественно литьевые детали одних и тех же партий**

деталей и внешние нагрузки. Он говорит, что качество боковых рам сегодня не соответствует условиям эксплуатации. Значительно возросла масса поездов, превышающая порой 6 тыс. тонн. Из-за замены деревянных шпал на железобетонные заметно увеличилась жёсткость пути зимой. Казалось бы, при увеличении массы поезда воздействие идёт только на раму вагона, но не на тележки. Однако нет – возникают совершенно другие по размерности боковые силы при прохождении кривых. По мнению эксперта, из-за этого в начальный период эксплуатации, в период приработки, все скрытые дефекты литья, которые раньше себя не проявили, теперь выявляются и выбраковываются, и поэтому наблюдается резкий всплеск числа дефектов. Существенно уменьшилась живучесть деталей, она не то что не соответствует нормам пробега, её вообще нет. Там, где раньше трещина росла до излома полгода и более, сейчас изломы посвежели и даже не успевают ра-

вить. В целом представителями научных организаций были выдвинуты предложения больше обращать внимание при осмотре на состояние амортизационного узла, на нагрузку вагона, пересмотреть и пересчитать нормативы проектирования боковых рам, разработать новую вагонную тележку, соответствующую современным условиям.

Впрочем, как отмечают специалисты, кажется, наука отчего-то не заметила, что на сети эксплуатируется более миллиона вагонов, а ломаются преимущественно выделенные партии, и это притом, что большинство подвижного состава работает примерно в одинаковых условиях и на одних путях. А что касается поездов повышенной массы, железобетонных шпал и суровых зим, то всё это имело место у нас и в прошлом веке, но вот проблемы изломов тогда всё-таки не было.

Олег Воробьев

Персонал вагонов люкс получил высокую оценку аудиторов

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ УСОВЕРШЕНСТВУЕТ СИСТЕМУ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА В СФЕРАХ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ В ВАГОНАХ КЛАССА ЛЮКС, А ТАКЖЕ В ДЕПОВСКОМ РЕМОНТЕ.

По словам Инны Зиневской, компания стала первой в сфере железнодорожного транспорта, которая подтвердила единые системные требования на сети дорог, а также соответствие критериям качества обслуживания пассажиров в вагонах класса люкс, разработанным специалистами ФПК.

Моди International и TÜV SÜD Russland (ведущие аудиторские компании в области технической инспекции и сертификации) проанализировали и оценили степень соответствия систем менеджмента качества ОАО «ФПК» требованиям международного стандарта ISO 9001. Уровень подготовки персонала железнодорожной компании получил высокую оценку экспертов.

По словам начальника отдела внедрения стандартов и систем менеджмента управления стратегического развития и системного менеджмента ОАО «ФПК» Инны Зиневской, в качестве одного из основных критериев аудиторы проанализировали выполнение поставленных компанией в 2011 году задач в области качества. Надзорный аудит прошли аппарат управления ОАО «ФПК», семь филиалов и структурные подразделения компании, осуществляющие экипировку и обслуживание пассажиров в вагонах класса люкс. Так, в пути следования была проведена проверка поездов № 102 Москва – Адлер, № 32 Москва – Хельсинки и № 23 Москва – Париж.

Что касается улучшений деповского ремонта, здесь основным показателем его результативности стал коэффициент качества. Он измеряется отношением количества отказов к количеству отремонтированных вагонов в период гарантийной ответственности.

«В прошлом году направленные на предупреждение отказов вагонов меры позволили улучшить коэффициент качества деповского ремонта по сравнению с 2010 годом по пассажирскому вагонному депо Орехово-Зуево в 4,3 раза, а по пассажирскому вагонному депо Красноярск – в 4,5 раза», – отметила Инна Зиневская.

Марьяна Балашкина

## Аудит

## Экзамен на качество

Эксперты высоко оценили работу ФПК



Фото: Игорь Уинкль

## РАЗБОР

## Неуд по вождению

Делом о сходе грузового поезда на станции Шуклино займутся правоохранительные органы

Вся документация, касающаяся февральского ЧП в Шуклине, будет передана в транспортную полицию. Такое решение было принято в локомотивном эксплуатационном депо Ртищево-Восточное на разборе случившегося. 21 февраля машинист Алексей Балабанов и его помощник Евгений Козлов допустили сход электровоза и семи цистерн с газойлем у выходного светофора станции Шуклино.

– Обычно, как руководитель, я стараюсь понять и поддержать людей, оказавшихся в подобной ситуации, но тут бригада не заслуживает никакого снисхождения. Схода могло не быть, если бы она не проявила такую преступную халатность в работе, – заявил начальник Юго-Восточной дороги Анатолий Володько.

За несколько минут до схода дежурная по станции дала Балабанову и Козлову команду следовать на третий боковой путь с остановкой и сообщила, что выходной сигнал закрыт и дальше предстоит следовать по удалению за другим грузовым поездом, следим без остановок по первому пути.

– На третью пути я увидел, что поворотный светофор на первом пути горит зелёным. Я принял его за сигнал нам и сообщил машинисту, что горит зелёный. При этом локомотивный светофор по-прежнему горел красно-жёлтым, – объясняет помощник машиниста Евгений Козлов.

Нажав на рукоятку безопасности и не дав поезду остановиться, машинист и помощник продолжали движение. До схода они нажимали на неё девять раз и при этом разу не вызвали дежурную по станции



и не доложили о своих действиях, как того требует регламент.

– Почему вы не продублировали показания локомотивного светофора? Вместо остановки вы набрали скорость с 24 до 30 км/ч и не смогли вовремя остановиться, а ведь всего лишь один вызов дежурного мог предотвратить сход. Регламент переговоров для того и создан, – отметил заместитель начальника Центральной дирекции тяги Евгений Маралов.

– Следил за скоростью, на показания светофора не обратил внимания. Не проверил ошибочные слова помощника о зелёном сигнале и ошибся в команде дежурной, которая хоть и сказала про остановку, но также произнесла слова «по удалению за грузовым». Поэтому я думал, что, как обычно, мы собьём скорость по станции, пропустим грузовой, а выходной при

ближении откроют. Я не знал, что поезд, который мы должны были пропустить, ещё находится на станции и позади нас, – объясняет машинист Алексей Балабанов.

Ни сам Балабанов, ни его помощник не смогли дать объяснения тому, почему они не вызвали дежурную. При этом они 1700 м следовали под красно-жёлтый сигнал светофора. Зафиксированную для третьего пути в положении на сброс стрелку локомотивчики заметили всего за 8 м и поняли, что она стоит не по маршруту. Экстренное торможение не предотвратило сход.

Локомотив оказался на щебне, а с ним и семь цистерн. Шесть из них перевернулись. Кроме повреждения пути и светофора, детой оказалась и опора контактной сети. Напряжение отключилось.

В результате остановились и грузовой на первом пути, и встречный электропоезд на

подходе к станции. Когда удалось связаться с машинистами, на первом пути честно доложили о потере напряжения, а вот на третьем пути машинист Балабанов, находясь в сопровождении локомотива, всё же сообщил, что стоит по причине потери напряжения. И только машинист встречной электрички заметил сход по третьему пути, вызвал дежурную и сообщил ей об этом.

Почему не сообщил истинную причину остановки, машинист Балабанов объяснил не смог даже через неделю после схода, ссылаясь на стрессовое состояние.

В ходе расследования причин схода выяснилось, что нарушение регламента переговоров не было единственным проступком локомотивчиков. Оказалось, что сформированная 2 февраля бригада хоть и совместима психологически, но положенного инструктажа перед первой поездкой ей никто не давал. Также при проверке расшифрованных скоростемерных лент предыдущих поездок оказалось, что Балабанов с начала года уже допустил несколько нарушений, в том числе и пропуск световых сигналов.

Также выяснилось, что право занять место машиниста Алексею Балабанову дали в депо. В конце марта прошлого года его сняли с этой должности и перевели в помощники за плохие технические знания. Для повышения квалификации его направили в Елецкую дортехшколу, но там он пробил всего неделю и был отчислен за неупсеваемость. Зато в родном депо обещал всё выучить и исправиться, и Балабанова после экзамена на месте снова перевели в машинисты.

– В депо Ртищево-Восточное создаётся ощущение, что к ведению поездов могут допу-

стить человека с улицы. Дортехшкола должна быть индикатором профессиональной пригодности работника, и если его отчисляют оттуда, то и на предприятии ему делать нечего, – подвёл итог Евгений Маралов.

Заместитель председателя дорпрофжела на ЮВЖД Николай Бородин предложил наладить тесное сотрудничество депо с дортехшколой Ельца на предмет получения по Интернету данных об успеваемости своих сотрудников, как это уже делают некоторые деповские руководители с аналогичным учебным заведением в Воронеже.

Однако такое сотрудничество пока в будущем, а на настоящем начальник локомотивного эксплуатационного депо Ртищево-Восточное, а также его заместили по эксплуатации и кадрам получили выговоры. Аналогичная мера дисциплинарного взыскания наложена и на старшего техника – расшифровщика скоростемерных лент. Машинист-инструктор допустившей сход локомотивной бригады по собственному заявлению оставил свою должность и перешёл работать помощником машиниста. Алексей Балабанов и Евгений Козлов отстранены от работы.

– Все материалы мы передадим в транспортную полицию и прокуратуру. Я сделаю всё от меня зависящее, чтобы дело дошло до суда. Безответственность в работе преступна и должна быть наказана. Окончательное решение о правоохранительными органами, но бригаде однозначно придётся возмещать ущерб, причинённый компании, – подвёл итог разбору Анатолий Володько.

Сергей Михаилев, соб. корр., «Гудок», Воронеж

# Сведения

## О ПОСТУПЛЕНИИ СРЕДСТВ В ИЗБИРАТЕЛЬНЫЕ ФОНДЫ КАНДИДАТОВ И РАСХОДОВАНИИ ЭТИХ СРЕДСТВ (НА ОСНОВАНИИ ДАННЫХ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ФИЛИАЛАМИ СБЕРБАНКА РОССИИ)

## Выборы Президента Российской Федерации

## НАЧАЛО В НОМЕРЕ ЗА 5 МАРТА

По состоянию на 24.02.2012



## БАСКЕТБОЛ

## Триумф на Неве

«Локомотив-Кубань» в матче чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги на выезде обыграл «Спартак» из Санкт-Петербурга – 79:67.

Эта встреча была принципиальной для обеих команд. Спартаковцы в случае поражения фактически лишились шансов на место в первой четверке. «Локомотив-Кубань» победа также была необходима для того, чтобы закрепиться среди лидеров. В первой четверти хозяева из семи дальних бросков попали шесть, и на первый перерыв «Спартак» ушёл лидером – 23:18. Во второй десятиминутке преимущество «Спартака» достигало десяти очков, но железнодорожники далеко соперника не отпустили.

На заключительную четверть лидером с преимуществом в четыре очка вышел уже «Локомотив». Отлично действовали Сергей Быков, Али Траоре, Лайонел Чалмерс. В итоге краснодарцы за три минуты до конца



ПОБЕДА над «Спартаком» позволила кубанцам закрепиться в четвёрке лидеров

основного времени оторвались от соперников на десять очков и затем уверенно довели встречу до победы.

– В начале встречи мы плохо играли в защите, – признался главный тренер «Локомотива-Кубань» Божидар Малкович. – Игрошки «Спартака» хорошо перемещались по площадке, реализовали много трёхочковых бросков. Но после перерыва мы наладили игру в обороне, дисциплинированно действовали в атаке, выиграли третью и четвёртую четверть и добились общей победы.

Самым результативным игроком в составе «Локомотива-Кубань» стал капитан команды Сергей Быков, набравший 16 очков.

Роман Вишнёв

## ВОЛЕЙБОЛ

## Сибиряки проехали мимо

Новосибирский «Локомотив» остался без «Финала четырёх» Лиги чемпионов. Для того чтобы войти число четырёх лучших клубов Старого Света, железнодорожникам в так называемом Раунде шести нужно было по итогам двух матчей обыграть турецкий «Аркас». В первой игре «Локо» на своей площадке расправился с соперником со счётом 3:0. Однако в ответной встрече железнодорожникам также была нужна победа, ведь правила таковы, что в случае если каждая из команд выигрывает по одному матчу, то разница партий значений не имеет и в любом случае играется «золотой» сет. В Турции «Локомотив» был близок к победе, выиграв две первые партии – 27:25 и 25:18. Однако «Аркас» сумел выровнять ситуацию, и в итоге дело дошло до пятой партии, которую также выиграли турецкие волейболисты – 16:14. В итоге командам пришлось играть «золотой» сет, в котором при сумасшедшей поддержке четырёх тысяч болельщиков победил «Аркас», который и вышел в «Финал четырёх».

Матвей Володин

## ТУРНИР

## Красота в перчатках

В городе Красноармейске Московской области прошёл международный турнир по боксу среди женских команд. В соревнованиях приняли участие пять сборных – Китая, Украины, Европы и две команды России. Турнир проходил по круговой системе, где команды поочерёдно встречались друг с другом. В составе второй сборной России выступала представительница ЦСК «Локомотив» Анастасия Белякова, которая является чемпионкой мира среди юниоров. В итоге команда России-2 одержала три победы над сборными Китая, Европы и Украины, уступив только России-1 – 13:17. В заключительном туре, где наша вторая сборная встречалась с украинками, Белякова победила Юлию Цыплакову – 24:11. Победу же в турнире одержала Россия-1, а третье место досталось КНР.

Сергей Владимиров