

Компания пока в одиночку борется за предотвращение выхода на сеть бракованных вагонов

Развивающаяся в Сибири лесоперерабатывающая промышленность требует увеличения объёма перевозок

Зимняя сессия корпоративного проекта «Сеть ЗД: Дорога. Дом. Дружья» проходит на пяти дорогах

Главный трансфер «Локо» нынешнего сезона состоялся – Роман Павлюченко вернулся на Родину

9 февраля 2012 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 22 (24983)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	175806
газета	1917 года	экземпляров

ОТ РЕДАКЦИИ

Странная любовь

На сайте Минтранса размещён проект постановления правительства, касающийся государственного субсидирования социально значимых воздушных перевозок. Речь идёт о тех ситуациях, когда разницу между ценой билета для пассажира и расчётной себестоимостью авиаперевозчику выплатят из средств федерального и регионального бюджетов. В документе поясняется, что социально значимой считается перевозка «между населёнными пунктами в границах регионов и на стыке между территориями, если здесь нет круглогодичного железнодорожного сообщения». Всего субсидирование намечено для 162 воздушных маршрутов, список которых также размещён на сайте. Цена вопроса составит для казны 1 млрд руб. При всей геополитической важности выдвинутых в проекте постановления предложений всё-таки возникает ряд замечаний. Прежде всего несколько удивляет география некоторых признаваемых социальными маршрутов. Например, перелёт между Санкт-Петербургом и Мирным (Якутия) вряд ли можно признать региональным или местным. Но важнее даже не это, а то, что понятие «транспортная доступность» не предполагает конкретный вид сообщения, а многие граждане воздушному флоту предпочтут наземные поездки, пусть даже ценой большего времени. Города Мирный и Якутск часто фигурируют в списке проекта субсидирования, однако почему-то не учитывается то, что имеется железнодорожное сообщение до станции Нерюнгри, откуда в те же города можно уже долететь самолётом. Можно возразить, что на железнодорожном транспорте также существуют перевозки, дотируемые государством. Однако субсидирование одного авиапассажира в одну сторону предусмотрено на сумму 6142 руб. А дотации перевозок в плацкартных и общих вагонах составили в прошлом году на одного пассажира 484 руб. Получается, что авиапассажир субсидируется почти в 13 раз больше, чем железнодорожный. Это, безусловно, не может не влиять на динамику перевозок разных видов транспорта в конкурентной среде, и, разумеется, не в пользу железной дороги. Представляется, что железнодорожники и пассажиры вправе ожидать более справедливого подхода в решении проблем транспортной доступности в стране. А пока всё-таки получается несколько странная любовь у регулирующих органов именно к авиации.

ЦИФРА ДНЯ

10,2 млрд

пасс.-км составил в январе пассажирооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД», что выше уровня прошлого года на 0,7%, причём в пригородном сообщении прирост достиг 7%.

БЛИЦ

Всё по-взрослому

В этом году начнётся масштабная реконструкция Читинской Детской железной дороги



Владимир Гилёв, начальник Читинской Детской железной дороги

– Владимир Николаевич, в реконструкцию ЧДЖД инвестируют более 460 млн руб. На что пойдут деньги? – В этом году построят двухэтажный учебно-производственный корпус с конференц-залом на 220 мест. Старый вмещал 30 человек. У нас есть интересные экспонаты, которые нужно показывать детям. Для этого будет выставочный зал. В корпусе

также будет кабинет охраны труда, классы локомотивного, вагонного хозяйства, организации движения поездов, автоматики и телемеханики. Закупим новое оборудование: мультимедийные проекторы, локомотивный тренажёрный комплекс, макеты и стенды. – Станет удобнее не только учиться? – Конечно! Сейчас дети раздвоятся в кабинетах. В новом здании будет гардероб. Учащиеся, приехавшие с линии, жили в общежитии дистанции гражданских сооружений. Там размещали 30 человек. Питались в столовой при отделении дороги. Туда их отвозили автобусом. В 2012 году построят гостиницу на 120 мест со столовой на 60 человек. В городском парке Победы планируется построить двухкилометровую кольцевую линию Малой дороги, с тоннелем и имитацией моста. Появятся

новый вокзал, две современные посадочные платформы, вагонное депо. Ведь сейчас вагоны стоят под открытым небом. – Когда завершат работы? – В 2014–2015 годах. – Что ещё даст реконструкция? – Из Читы на Малой дороге занимаются более 500 человек, на линейных станциях в кружках юных железнодорожников – более 600. Дети не просто изучают специальности дежурного по станции, путейца, машиниста. Они работают. Здесь всё по-взрослому. Реконструкция способствует увеличению желающих заниматься. Появятся больше рабочих мест, новых специальностей. Значит, больше станет ребят, которые гордятся формой железнодорожника, а в будущем наверняка придут работать на большую дорогу. БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ДОНЦОВ ФОТО АВТОРА

РЕШЕНИЕ

Пробьют «пробки»

МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ ПОЗВОЛЯТ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ГРУЗЫ ИЗ КРУПНЫХ ПОРТОВ В МАЛЫЕ



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПОДКОПАНОВ

СОВМЕЩЕНИЕ СИСТЕМ ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ И МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ПОМОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ НЕРАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОННОГО ПАРКА И «БРОШЕННЫХ» ПОЕЗДОВ.

По итогам прошлого года 60,3 млн тонн грузов было перевезено железнодорожным транспортом через порты Юга России. Однако если в Новороссийске и Туапсе выгрузка была стабильной, а грузооборот увеличился, то грузооборот в портах Ейск, Азов, Кавказ и Заречная снизился на 10–15%. Новороссийский и Туапсинский морские порты, а также железнодорожная инфраструктура на подходе к ним работает на пределе своих возможностей. В то же время малые порты в прошлом году были загружены только на 43% перерабатывающих мощностей, ежемесячный резерв которых составил 16 тыс. вагонов.

Тем временем

Порывы ветра в Новороссийске 7 февраля достигали 50 метров в секунду, повреждены линии электропередачи, пострадало более шести десятков крыш. К счастью, обошлось без жертв. Сложные погодные условия в городе наблюдаются с конца января.

ШТОРМ НА ЧЁРНОМ МОРЕ, НЕПОГОДА НА ПОБЕРЕЖЬЕ СРЫВАЮТ РАБОТУ НОВОРОССИЙСКОГО ПОРТА

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов на прошедшем в Краснодаре Северо-Кавказском межрегиональном координационном совете отметил, что необходимо собрать и представить правительству согласованное со всеми участниками перевозочного процесса и местными властями мнение по развитию железнодорожной отрасли. По его словам, дефицита вагонов нет. Только в прошлом году общий парк увеличился на 68 тыс. вагонов, достигнув 1,1 млн. Однако используется он нерационально. Доходит до того, что одновременно на сети простаивают до 300 поездов. Эта проблема характерна для дорог Северо-Кавказского и Южного федеральных округов.

«В январе простаивало более 500 поездов, адресованных в порты Азово-

Черноморского бассейна, – рассказал начальник Северо-Кавказской дороги Владимир Голоскоков. – Причины разные. Неравномерная отгрузка, превышающая перерабатывающие способности портов. Порты не в полной мере обеспечивают выгрузку из-за несвоевременного подвода судов, отсутствия всепогодных технических средств».

По мнению Владимира Голоскокова, решением проблемы может стать переход на единую систему планирования работы железной дороги и морского транспорта. Кроме того, необходимо объединить имеющиеся ресурсы грузовладельцев, железнодорожников и портовиков в одну информационно-логистическую систему с автоматическим контролем перевозочного процесса.

Управляющий директор ОАО «Туапсинский морской торговый порт» Владимир Герасименко сказал, что иногда в порт вагоны приходят раньше документов на них. Результат – затаривание территории.

> Окончание | 2

ПЕРЕВОЗКИ

Без передышки

Заданные темпы роста погрузки на сети будут продолжены и в феврале

Важнейшим производственным результатом января можно считать высокую динамику грузовых перевозок. Среднесуточная погрузка на сети дорог в прошлом месяце составила 3 млн 275 тыс. тонн, то есть впервые после кризиса превышен уровень 2006 года.

Однако, как отметил на вчерашнем сетевом селекторном совещании по итогам января президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, оценку результатов работы сети за первый месяц текущего года можно рассматривать как неоднозначную. С одной стороны, заданы неплохие темпы роста объёмов грузовых перевозок, а с другой – остаётся немало нерешённых проблем в эксплуатационной работе, обеспечении безопасности перевозочного процесса. При этом, как было отмечено на недавнем заседании совета директоров компании, нет оснований связывать имевшиеся в третьем



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

Сложные погодные условия не снизили заданные темпы погрузки

квартале прошлого года сбои в организации грузовой работы с проводимыми мероприятиями по совершенствованию системы корпоративного и технологического управления. По словам главы компании, любое изменение в системе управления неизбежно вызывает напряжение и с точки зрения поведения объекта управления. Не в пользу железнодорожников в эту зиму и сложившиеся аномальные погод-

ные условия, особенно на Юге страны, которые не оставляют возможности для передышки. Притом что оборот вагона оказался на 1,2% выше нормы и составил 15,7 суток, ситуация с использованием грузовых вагонов пока системно не улучшается, что приводит к необходимости содержания дополнительного парка локомотивов, росту материальных затрат и трудовых ресурсов. На снижение эксплуа-

тационных показателей повлиял рост случаев отказов технических средств. Глава РЖД призвал руководителей дирекций и дорог принять исчерпывающие меры по корректировке негативной тенденции. Несмотря на сложную обстановку, обозначенные задачи на февраль не претерпели каких-либо изменений. В текущем месяце предстоит погрузить не менее 100,1 млн тонн, что выше уровня февраля 2011 года на 7,7%, обеспечить грузооборот с учётом порожнего пробега частных и арендованных вагонов в объёме 225,6 млрд ткм с ростом к аналогичному периоду прошлого года на 11,5%, выполнить задание по пассажирообороту в размере 7,4 млрд пасс.-км с ростом к уровню 2011 года на 0,5%. В немалой степени решению непростых задач будет способствовать системная работа по мотивации работников. ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Награды железнодорожникам

За мужество и самоотверженность, проявленные при спасении людей в экстремальных условиях, указом Президента РФ награждены: орденом Мужества Бобрешов Александр Сергеевич, вице-президент ОАО «РЖД», медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени Воронин Кирилл Борисович, генеральный директор ОАО «Торговый дом РЖД», в феврале 2011 года работал исполнительным директором ОАО «Зарубежстройтехнология».

Действовать на опережение

Роспотребнадзор поручил территориальным управлениям предоставлять информацию об очагах кори и о мерах профилактики. Такие действия предприняты из-за участвовавших случаев заболевания. Так, уже около 100 человек болеют корью в Санкт-Петербурге. По данным Роспотребнадзора, всего в 2011 году был зарегистрирован 631 случай кори в 30 регионах.

Автомобили раскупают

По данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи новых легковых автомобилей в прошлом месяце в России выросли по сравнению с январём 2011 года на 20%, до 154,4 тыс. штук. В АЕБ также подтвердили свой прогноз продаж в 2012 году – до 2,8 млн штук. Темпы роста в этом году составят менее 8%.

Барьер для подделок

В этом году «Почта России» установит новые детекторы подлинности купюр в 12,5 тыс. своих отделений. Это произойдёт в рамках технической модернизации. Как заявили в «Почте России», обновление поможет предотвратить правонарушения и не потерять доходы почтового оператора. По статистике, ежегодно МВД выявляет 15–20 тыс. поддельных купюр, чаще всего подделывают купюры достоинством 1 тыс. руб. и 5 тыс. руб.

Добровольцев станет в 6 раз больше

В МЧС до конца года хотят привлечь к участию в добровольных пожарных дружинах как можно больше граждан, что позволит снизить потери от огня и повысить грамотность населения в этой области. Министерство хочет подготовить не менее 800 тыс. добровольцев. Сегодня их уже больше 140 тыс.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ОФИЦИАЛЬНО

Новый вице-президент ОАО «РЖД»

РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» Мещеряков Анатолий Анатольевич назначен статс-секретарём – вице-президентом открытого акционерного общества «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».



Мещеряков А.А., 1966 года рождения, образование высшее, в 1988 году окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище по специальности «Авиационное радио-электронное обо-

рудование», в 1998 году – Институт современного бизнеса по специальности «Финансы и кредит», кандидат технических наук.

После службы в Вооружённых силах с 1997 года работал в коммерческих организациях ведущим специалистом, начальником службы информации и связей с общественностью, начальником отдела по связям с регионами, менеджером, руководителем проекта, директором Дирекции информационных проектов.

С 2004 года работал в ЗАО «Трансмашхолдинг» заместителем генерального директора, директором по внешним связям, директором по управлению персоналом, а с 2009 по 2011 год – первым заместителем генерального директора.

С декабря 2011 года – старший советник президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Епифанцев Сергей Николаевич освобождён от должности статс-секретаря – вице-президента ОАО «РЖД» в связи с переходом на другую работу.

РЕШЕНИЕ

Пробьют «пробки»

>Начало | 1

Начальник Приволжской дороги Александр Храпатый отметил, что проблема «брошенных» поездов не только в нерациональном использовании подвижного состава. «Они занимают инфраструктуру, снижая и без того ограниченные пропускные способности. При этом грузоотправители вновь подают заявки на февраль и март на перевозку в перегруженные порты Новороссийска и Туапсе, вместо того чтобы переадресовать их», – сказал он.

Идею создания единых логистических центров поддержал заместитель главы администрации Краснодарского края Вадим Лукоянов. «У нас была похожая проблема с автотранспортниками, – рассказал он. – И создание центра помогло её решить. Но необходимо также мотивировать бизнес. Считаю, что надо поднимать вопрос об увеличении штрафов за использование «брошенных» поездов как складов на колёсах».

По мнению начальника Центральной дирекции управления движением Павла Иванова, необходимо на базе уже существующих центров создать совместные предприятия по логистическому управлению с участием железной дороги, морских портов, стивидорных компаний, крупных промышленных и добывающих фирм.

«Мы крайне заинтересованы в улучшении взаимодействия и планирования, – поддержал вице-президент по развитию и коммерции группы компаний «Новороссийский морской торговый порт» Радо Антолович. – В этом году мы планируем погрузить 96 млн тонн. Из них около 36 млн тонн поступят по железной дороге. Для нас было бы предпочтительнее получать все грузы поездами. Это более эффективно, экономически выгодно».

По итогам совещания принято предложение о том, чтобы ОАО «РЖД» обратилось в Минтранс с проектом совмещения систем планирования перевозок на железнодорожном и морском транспорте.

Кроме того, будут рассмотрены пути создания единой информационно-логистической управляющей системы с функцией автоматического контроля перевозочного процесса для грузовладельцев, железнодорожников и портовиков. Администрации Краснодарского края предложено оказать поддержку логистическим компаниям по включению в сферу их интересов схем работы через малые порты.

«Создание мощного логистического центра для региона, где имеется крупнейший транспортный кластер, необходимо. Наши технологии позволяют отслеживать нахождение любого вагона с грузом, но для эффективного управления нужно объединить наши сведения с информацией партнёров. Мы ничего не предлагаем в интересах только железных дорог – уверен, если вагон будет ориентирован на меньший простой, то это будет важно для всех», – подытожил Вадим Морозов.

Игорь Евдокимов, сов. корр. «Гудка» Краснодар

ПРОБЛЕМА

Коварное литьё

РЖД пока борются за предотвращение выхода на сеть бракованных вагонов в одиночку



ПРОБЛЕМА ДЕФЕКТОВ В ТЕЛЕЖКАХ ВЫШЛА ЗА МАСШТАБЫ СЕТИ

неразрушающего контроля литых деталей тележек. Исключение было сделано для вагонов, ранее прошедших плановый вид ремонта или внеочередной неразрушающий контроль. И к 7 февраля отставлено почти 14,5 тыс. вагонов.

Однако 6 февраля Ространснадзор разместил на своём сайте сообщение, датированное 3 февраля, что информационное письмо ни для кого не является нормативным актом или предписанием.

«В связи с этим непоследовательность позиции федеральной службы и её нерешительность в вопросах пресечения реальной угрозы безопасности движения вызывают откровенное недоумение», – подчёркивается в обращении ОАО «РЖД».

Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин на состоявшемся вчера селекторном совещании перечислил первоочередные меры в решении проблемы с некачественным литьём, которые намерена принять компания.

«Во-первых, мы должны донести до каждого осмотрщика вагонов и ремонтного персонала значимость этой проблемы и её последствия, актуализировать технологические процессы на пунктах технического осмотра, повысить материальную заинтересованность работников вагонного хозяйства за обнаружение трудновыявля-

мых дефектов в грузовых и пассажирских вагонах, – подчеркнул он. – Во-вторых, мы должны поднять качество ремонта вагонов в депо вагоноремонтных дочерних компаний. Случаи вовлечения в оборот через различные «серые» схемы списанных литых деталей должны быть искоренены на всей сети. В случае их выявления к нарушителям должны применяться самые строгие санкции. В-третьих, необходимо с участием отраслевой науки разработать программу действий по кардинальному

Мы должны донести до каждого осмотрщика вагонов и ремонтного персонала значимость этой проблемы и её последствия

повышению качества и безопасности процессов в области изготовления, эксплуатации и ремонта боковых рам тележек грузовых вагонов.

При этом мы должны выработать систему адресных мер с федеральными органами исполнительной власти по усилению ответственности производителей и поставщиков продукции, не отвечающей требованиям нормативных документов».

Начальник Управления государственного железнодорожного надзора Ространс-

надзора Геннадий Сарафанов отказался комментировать обращение ОАО «РЖД». Не смогли сформулировать ответ и чиновники Минтранса.

Представитель РС ФЖТ Эдуард Гунченко заявил «Гудку», что пока реакция регистра на участвовавшие случаи брака в литых деталях производства украинских предприятий ограничилась приостановкой сертификата соответствия для их продукции. «Время приостановки – до выяснения причин. Сказать о том, какие меры будут приняты в дальнейшем, я не могу, так же как и сделать предвари-

РЕМОНТ

В тепличных условиях

Людей и машины защитили от северных морозов

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ зданий Воркутинского участка Сосногорской автобазы Северной железной дороги позволил вдвое снизить количество больничных листов.

Раньше боксы для отстоя и ремонта автомобилей и снегоборочной техники находились в аварийном состоянии, а температура в зимние месяцы не поднималась выше +10 градусов. Слесари, электрики, токари, водители и бульдозеристы нередко простужались. А начальник участка, кладовщик, механик, диспетчеры, операторы ютились в рефрижераторном вагончике, в двух комнатах размером три на три метра.

За два года ангары отремонтировали и утеплили современными материалами. К ним проложили новую воздушную тепло-трассу (подземная проржавела и давала утечку), построили теплопункт с приборами учёта воды и тепла.

«Сейчас у нас в Воркуте морозы стоят под сорок, а в боксах – даже самых больших, площадью более 500 кв. м, – температура воздуха выше плюс двадцати, – говорит «Гудку» и.о. начальника Воркутинского участка Сосногорской автобазы Николай

Быков. – Люди уже не мёрзнут, количество выходов на больничный сократилось более чем внаполненном. И техника в тепле запускается гораздо легче, да и ремонтировать её удобнее. Кстати, снегоборочную технику мы тоже утеплили, оснастив её подогревателями двигателей».

В пристройке к одному из ангаров разместились администрация участка, причём каждый сотрудник – в отдельном кабинете. А для ремонтников и шофёров обустроили комнату приёма пищи, санитарно-бытовые помещения, душевые.

«Комфортные условия создали всем – от руководителя до рядового работника, – считает оператор диспетчерского движения Воркутинского участка Сосногорской автобазы Людмила Корепова. – А в тепле и комфорте работать намного приятнее и результат выше».

«В одном из боксов обустроим отдельные моторный и сварочный цеха, построим второй этаж из металлоконструкций и сделаем там учебный класс», – делится планами Николай Быков.

Николай Порецкий, сов. корр. «Гудка» Ярославль

Справка «Гудка»

Воркутинский участок Сосногорской автобазы СЖД обслуживает предприятия Воркутинского узла, а также узловых станций Елецкая и Сивая Маска. Доставка работников на станцию Мульда осуществляется двумя новыми «вахтовками» на базе а/м «Урал». На вооружении участка 50 единиц автомобильной и 14 единиц снегоборочной техники. Кроме доставки людей и материалов, работники участка производят очистку территорий предприятий от снега шинками, грейдерами и бульдозерами. Уже вторую зиму по договору с городом убирают снег и на улицах Воркуты.

Опыт

С «раскладушкой» на ремне

Железнодорожникам, работающим «в поле», облегчили заплечный груз

Осмотрщики-ремонтники станции Заозёрная Красноярской дороги теперь используют в работе «авторский» молоток. Им можно не только выполнить несколько задач – инструмент ещё и значительно облегчает тяжёлую сумку.

Осмотрщики-ремонтники, выходя на службу, вынуждены носить с собой громоздкую сумку с инструментами.

– Они не раз сетовали, что эта тяжёлая ноша натирает плечи. Мы решили найти способ её облегчить, – рассказал «Гудку» начальник пункта подготовки вагонов Заозёрная Владимир Гриценко.

Сначала сделали ещё одну сумку, в которой, помимо измерительного инструмента, разместили рожковые ключи для ремонта тормозного оборудования. Но от этой идеи пришлось отказаться: сумка цеплялась и быстро изнашивалась из-за торчащих из неё инструментов. Да и обрабатывать вагоны с двумя сумками оказалось неудобно.

Тогда решили пойти другим путём: объединить несколько функций в одном инструменте. Конкретно – в молотке.

Руководство вагонного эксплуатационного депо Красноярск-Восточный поддержало идею, и за дело взялись специалисты ремонтного участка пункта технического обслуживания того же депо.

Главный механик депо Сергей Кравченко (который, кстати, занял второе место по сети на конкурсе «Идея-2011») изготовил чертежи, а далее проект взяли в свои умелые руки сварщик Владимир Ленц

Рукоятка намеренно сделана из металла – традиционная деревянная часто изламывалась в месте соединения

и слесарь-инструментальщик Александр Денискин.

Опытный образец совмещает четыре функции.

– По обоим сторонам бойка приварены головки под гайки на 17 и 19 мм. Также приварена вилка для устранения утечек воздуха, а на конце рукоятки – зубило длиной 60 см, – представляет рацпредложение начальник техцдела депо Юрий Волчков. – При этом резиновая ручка, смонтированная на рукоятке, может передвигаться и фиксироваться в зависимости от цели выполняемой работы.

Кстати, рукоятка намеренно сделана из металла – традиционная деревянная часто изламывалась в месте соединения с бойком.

Теперь в сумке не надо носить по отдельности накидной ключ, тяжёлое слесарное зубило, по длине почти равное молотку, и накидные рожковые ключи для вскрытия смотровой крышки буксового узла.

– Сейчас первозимников на техзанятиях обучают пользо-

ваться новым инструментом – для его применения нужна сноровка. Мы надеемся, что производством этого удобного инструмента поставят на поток, – говорит Владимир Гриценко.

При этом, на взгляд работников, супермолоток можно совершенствовать и дальше.

– Если поступят заказы на изготовление новых экземпляров, мы могли бы обеспечить любой спрос, – говорит Сергей Кравченко.

Надежда Морозова

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Колея для импорта

В развитие станции Забайкальск в 2012 году будет инвестировано 3 млрд руб. Продолжаются работы по развитию международного пункта пропуска Забайкальск. На станции строится сортировочная система китайской колеи. Построены и в ближайшее время будут сданы три новых пути 1435 мм. В течение года планируется приступить к обустройству двух выставочных парков с разной шириной колеи, а также соединительных путей, перегрузочных мест и грузового двора. В результате развития сортировочной системы уже в конце 2012 года объёмы переработки импортных грузов на станции будут увеличены.

Погрузка упала

Горьковская дорога в январе погрузила около 3,2 млн тонн. Это на 1,8% меньше показателей января 2011 года. Грузооборот дороги увеличился на 16,5% к показателю аналогичного периода 2011 года и составил 19,7 млрд ткм. В том числе было перевезено: нефтегрузов – 159,4 тыс. тонн, чёрных металлов – 204,1 тыс. тонн, химических удобрений – 156,2 тыс. тонн, химикатов – 212,6 тыс. тонн, цемента – 145,5 тыс. тонн, леса – 321,5 тыс. тонн.

Снова торги

Очередной аукцион по продаже госпакета акций ОАО «Ванинский морской торговый порт» планируется провести во втором квартале 2012 года. 73,3% акций порта пытались продать ещё в прошлом мае, но аукцион окончился неудачно: его победитель, ООО «Сэлтехстрой», не оплатил покупку. На этот раз к участникам торгов будут предъявлены повышенные требования. «Одним из главных условий продажи станет обеспечение соцгарантий трудовому коллективу, – сказал первый заместитель председателя правительства Хабаровского края Виктор Чудов. – Для нас важно сохранить весь квалифицированный персонал. Также потенциальные владельцы должны представить подробную инвестиционную программу с учётом экономических потребностей региона. Ванинский порт – стратегически важное предприятие». Виктор Чудов отметил, что в случае невыполнения условий инвестиционного плана результаты торгов могут быть пересмотрены в пользу государства. Об этом есть договорённость с Росимуществом.

По сообщениям
корреспондентов «Гудка»
и информационных агентств

ПАРК

«Танкам» помогли с ремонтом

НА СЕВЕРЕ ДОСТРОИЛИ УНИКАЛЬНЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

ЗАО «СИБУР-Транс» завершило строительство в Нягани пункта ремонта и освидетельствования контейнероцистерн.

Цель проекта – локализовать в одном месте все процедуры по уходу за танк-контейнерами. Сам СИБУР и компании – собственники подвижного состава должны получить экономию на ремонтах и освидетельствовании контейнероцистерн, сокращение затрат на порожнем пробеге подвижного состава до сторонних ремонтных пунктов, снижение сроков нахождения контейнеров в нерабочем парке.

«Гудок» уже не раз писал о том, что многие компании могли бы сменить цистерны на танк-контейнеры, но из-за очевидного дефицита специализированных ремонтных мощностей не все на это решаются. К тому же при перевозке химических грузов должны быть соблюдены требования по промывке котла танк-контейнера. Но в пути следования не всегда есть места промывки, а значит, танк теряет свои преимущества перед цистерной.

По словам заместителя генерального директора по производству ЗАО «СИБУР-Транс» Павла Белоусова, с появлением ремонтно-испытательного пункта (РИП) в Нягани нагрузки на инфраструктуру снизятся за счёт отсутствия порожнего пробега при направлении контейнера в ремонт. «Как следствие, снижается транспортная составляющая в конечной цене продукта за счёт уменьшения тарифа за порожний пробег контейнеров. Услугами РИПа сможем пользоваться мы, а также контрагенты, предоставляющие нам танк-контейнеры в аренду. Уже идут переговоры ещё с несколькими собственниками подвижного состава», – добавил представитель ЗАО «СИБУР-Транс».

На базе РИПа будут проводить текущий ремонт подвижного состава, пневмо- и гидроиспытания. Технологический процесс работы площадки выглядит так: автомобили с платформами для перевозки контейнеро-



ФОТО: ПАВЛА БЕЛОУСОВА

Нягань пока остаётся единственным пунктом ремонта спецконтейнеров

цистерн прибывают со станции Нягань (Ханты-Мансийский округ) на пунктналива ООО «Няганьгазпереработка», где из контейнероцистерн сливается остаток жидкой фазы СУГ (сжиженные углеводородные газы), затем удаляется остаток паровой

триев сообщил, что в силу удалённого расположения РИПа от основных маршрутов перевозок интерес к нему со стороны других потенциальных клиентов может быть ограничен.

«Но непосредственно для нашей компании данный пункт может дать возможность проводить плановое освидетельствование ТК непосредственно на месте,

Нагрузки на инфраструктуру снизятся

за счёт отсутствия порожнего пробега

фазы. После чего производится продувка контейнероцистерн с забором проб. Далее полностью дегазированная контейнероцистерна поступает в РИП.

Заместитель генерального директора ООО «Спецтрансгарант» Вячеслав Дми-

триев. Татьяна Максимова

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

СЛЕДСТВИЕ

Безконтрольная трагедия

Нарушение правил охраны труда может обернуться четырьмя годами лишения свободы для бывшего дорожного мастера 7-го линейного участка Каменск-Уральской дистанции пути Свердловской дирекции инфраструктуры Алексея Суворова. В отношении его завершено расследование уголовного дела по части 2 статьи 143 УК РФ (нарушение правил охраны труда, повлекшее по неосторожности смерть человека). Следствием установлено, что 19 октября прошлого года на Каменск-Уральской дистанции пути монтерами и работниками дефектоскопии проводились ультразвуковой контроль и выявление дефектов в рельсах на перегоне Богданович – Каменск-Уральский.

«Мастер для выполнения работ создал бригаду из двух монтеров пути и двух операторов дефектоскопной тележки. Однако инструктаж по охране труда с работниками он не провёл, от выполнения функций руководителя работ Алексей Суворов также устранился. Всё это исключило контроль за работой бригады и не обеспечило безопасного выполнения задания», – пояснил руководитель Свердловского следственного отдела на транспорте Владимир Питиримов.

Кроме того, как показало расследование, один из монтеров пути был допущен к работе в состоянии алкогольного опьянения. В результате этот работник был сбит грузовым поездом и погиб.

Алексею Суворову грозит лишение свободы сроком на четыре года.

Начальнику Каменск-Уральской дистанции пути следственными органами внесено представление об устранении обстоятельств, способствующих совершению преступления.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

ПАССАЖИРСКИЙ
ФОРУМ

11 АПРЕЛЯ 2012

МОСКВА, КОНФЕРЕНЦ-ЦЕНТР
«SWISSOTEL КРАСНЫЕ ХОЛМЫ»

АЭРОПОРТЫ

МЕГАПОЛИС

БЕЗОПАСНОСТЬ

ВОКЗАЛЫ

Ставки по вкладам
стали еще выше!

до 8,05%



Вклад «Доходный Плюс»

- Индивидуальный выбор срока вклада с точностью до дня в диапазоне от 1 месяца до 5 лет
- Открытие в Интернет-банке, терминалах самообслуживания и в отделениях Банка

8 800 200 8222 | www.tcb.ru
Узнайте больше. Звонок по России бесплатныйТрансКредитБанк
Банк, с которым по пути

*Указана процентная ставка для вклада «Доходный Плюс» при сумме вклада от 1 000 001 руб. на срок от 1102 до 1830 дней. Условия вклада: С первоначальным взносом от 10 000 руб. ставка 4,8% при сроке 31-90 дней; 7,75% при сроке 91-180 дней; 5,80% при сроке 181-394 дня; 6,55% при сроке 395-545 дней; 6,70% при сроке 546-731 день; 7,05% при сроке 732-1101 день; 7,30% при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 100 001 руб. процентная ставка 5,05% при сроке 31-90 дней; 7,75% при сроке 91-180 дней; 6,05% при сроке 181-394 дня; 6,80% при сроке 395-545 дней; 6,95% при сроке 546-731 день; 7,30% при сроке 732-1101 день; 7,55% при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 300 001 руб. процентная ставка 5,30% при сроке 31-90 дней; 7,75% при сроке 91-180 дней; 6,30% при сроке 181-394 дня; 7,05% при сроке 395-545 дней; 7,15% при сроке 546-731 день; 7,55% при сроке 732-1101 день; 7,80% при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 1 000 001 руб. ставка 5,55% при сроке 31-90 дней; 7,75% при сроке 91-180 дней; 6,55% при сроке 181-394 дня; 7,30% при сроке 395-545 дней; 7,40% при сроке 546-731 день; 7,90% при сроке 732-1101 день. С взносом от 500 долларов США (евро) ставка 1,30% (1,30%) при сроке 31-90 дней; 1,55% (1,55%) при сроке 91-180 дней; 2,10% (2,10%) при сроке 181-394 дня; 3,05% (2,80%) при сроке 395-545 дней; 3,15% (2,90%) при сроке 546-731 день; 3,30% (3,30%) при сроке 732-1101 день; 3,55% (3,55%) при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 10 001 долларов США (евро) ставка 1,55% (1,55%) при сроке 31-90 дней; 1,80% (1,80%) при сроке 91-180 дней; 2,40% (2,40%) при сроке 181-394 дня; 3,35% (3,05%) при сроке 395-545 дней; 3,45% (3,25%) при сроке 546-731 день; 3,60% (3,60%) при сроке 732-1101 день; 3,85% (4,10%) при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 50 001 долларов США (евро) ставка 1,75% (1,75%) при сроке 31-90 дней; 2,05% (2,05%) при сроке 91-180 дней; 2,65% (2,65%) при сроке 181-394 дня; 3,50% (3,30%) при сроке 395-545 дней; 3,60% (3,45%) при сроке 546-731 день; 3,75% (3,80%) при сроке 732-1101 день; 4,00% (4,30%) при сроке 1102-1830 дней. С взносом от 100 001 долларов США (евро) ставка 2,00% (2,00%) при сроке 31-90 дней; 2,25% (2,25%) при сроке 91-180 дней; 2,75% (2,75%) при сроке 181-394 дня; 3,65% (3,55%) при сроке 395-545 дней; 3,75% (3,70%) при сроке 546-731 день; 3,90% (4,05%) при сроке 732-1101 день; 4,15% (4,55%) при сроке 1102-1830 дней. Обслуживание депозитных счетов осуществляется в соответствии с Тарифами комиссионного вознаграждения по расчетно-кассовым и депозитным операциям клиентов - физических лиц ОАО «ТрансКредитБанк». Реклама. ОАО «ТрансКредитБанк». Генеральная лицензия Банка № 2142 от 13.07.2005 г. 105066, г. Москва, ул. Новая Басманная, 37А.



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



реклама

+7 (495) 988 1800

info@businessdialog.ru

www.businessdialog.ru

ПЕРЕВОЗКИ

Лес со скрипом

Операторы должны помочь вернуть груз на железную дорогу

Развивающаяся в Сибири лесоперерабатывающая промышленность требует увеличения объёма перевозок продукции. Участники Томского межрегионального координационного совета обсудили, как обеспечить транспортные потребности отрасли.

Доля лесной отрасли в общем объёме железнодорожных перевозок в Томской области занимает 27%, Красноярском и Алтайском краях – 5%. Всего на экспорт и на внутренний рынок в прошлом году Красноярская дорога отправила 3,7 млн тонн лесопродукции, Западно-Сибирская – 1,2 млн тонн. И цифры эти за счёт создания новых и модернизации действующих предприятий будут ежегодно расти.

«В этом году на проектную мощность в 246 тыс. кубов выйдет ООО «Партнёр-Томск», планируется ввод лесопильных производств и в Асино, – сказал заместитель губернатора Томской области по поддержке реального сектора экономики и предпринимательства Андрей Трубицын. – Для перевозки лесных грузов к 2020 году потребуются до 35 тыс. вагонов».

Он обратил внимание, что рынок областных лесных железнодорожных перевозок, который оценивается в 750 тыс. куб. м, к 2015–2020 году потребует ещё 10 тыс. вагонов.

Заработают новые лесоперерабатывающие предприятия и в Красноярском крае. На базе Приангарского лесоперерабатывающего комплекса введут цех по глубокой обработке древесины. ООО «Мекран» запустит цех по производству мебели. Несколько новых блоков появятся и на Енисейском фанерном комбинате. А в Канске построят деревоперерабатывающий завод.

Возрастающие объёмы потребуют от всех участников перевозок дополнительной ответственности.

«Идея координационного совета в том, чтобы железнодорожники, власти лесных регионов, операторы и грузоотправители выработали меры, которые должны исключить все риски при вывозе леса. Это и привлечение вагонного парка



в Томской области переработка леса увеличилась в разы, динамика перевозки древесины на дороге упала на 20%. Впрочем, у некоторых железнодорожных операторов перевозка растёт. Как отметил директор Новосибирского филиала Первой грузовой компании Евгений Долженко, за год компания увеличила в Томской области перевозку леса с 10 до 36%.

«Этого удалось добиться за счёт гибкой тарифной политики, – отметил он. – Так, перевозка пиломатериалов у нас в крытых вагонах и платформах ниже на 10%, чем в полувагонах. И по большинству направлений ставок с прошлого года сохранились. Мы намерены сохранить цены и в первом квартале года».

Говорили и о принципе одного «окна» для грузовладельцев.

«Мы закрываем практически все вопросы для грузовладельцев – от предоставления вагонов до таможенного оформления и планирования заявок, – пояснил Сергей Шевцов. – И оплата для грузоотправителя единая. Ему не нужно бегать заключать договоры».

Ещё одна проблема – перевозка идёт не по централизованному, как раньше, принципу, а при подсчёте грузёной и порожней вагонной части. По словам руководителя ООО «Красноярские лесоматериалы» Андрея Карпова, это привело к увеличению порожнего пробега на 30%. «Нам надо сохранить ВГК, чтобы эта компания, подобно ПГК, не перешла в частные руки. Это будет катастрофой для грузоотправителя», – уверен он.

По итогам совета его участники договорились подготовить письмо в Минтранс с предложением установить максимальный предел величины вагонной составляющей.

«Важно, что мы собрались вместе и максимально открыто и честно высказались по волнующим вопросам. Так будет легче решить проблемы. Подобные советы – это единственный путь к идеальному взаимодействию», – отметил начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгарт.

АНАТОЛИЙ БОЛДЫРЕВ,
сов. корр. «Гудка»
Томск

лесоперерабатывающими предприятиями, и повышение качества использования подвижного состава и инфраструктуры, и гибкая тарифная политика», – отметил он.

Начальник ТЦФТО Красноярской магистрали Валерий Лебедик пояснил, что вывоз леса зачастую тормозят мелкие собственники, которые адресуют свои вагоны получателю, не соблюдая технологию работы погрузочных станций и подъездных путей.

«В перевозке леса в Красноярском крае участвуют 340 операторов, из них 330 компаний грузят от одного до 50 вагонов. И только десять – свыше 100 в месяц, – пояснил он. – Простой на подъездных путях в прошлом году составил 62 часа при норме чуть более пяти. Погрузочных ресурсов мы потеряли около 13 тыс. вагонов».

Погрузку также затрудняет низкая оснащённость подъездных путей – отсутствие лебёдок, весов, кранов.

Возрастающие объёмы перевозок леса потребуют от всех участников этого процесса дополнительной ответственности

Красноярские железнодорожники поделились с коллегами опытом перевозки лесных грузов в крупнотоннажных контейнерах. С ними успешно работают на Лесосибирском и Новоенисейском лесоперерабатывающих комплексах. В прошлом году 114 контейнерных поездов отправили с этих предприятий. Опыт показал, что контейнеры идут по отдельному графику значительно быстрее обычных поездов.

«В этом году наши крупные грузоотправители могут выйти на годовой объём производства свыше 1 млн тонн, – пояснил начальник Западно-Сибирского ТЦФТО Игорь Сарычев. – Гарантией отгрузки может стать технология организации сборных поездов на участке Асино – Белый Яр по чёткому графику. Смысл в том, что каждый грузовладелец будет знать, к какому вре-

мени надо завершить погрузку, чтобы вагон забрали».

Игорь Сарычев отметил, что при вывозе лесопродукции существует и проблема больших сроков согласования заявок на перевозку.

«Этот пробел, – предложил он, – можно сократить за счёт

Ещё одна проблема перевозок леса – некорректная тарифная политика ряда операторов. Владелец лесоперерабатывающего предприятия «Алтай-Форест» Николай Бушков отметил, что частники задирают вагонную составляющую на перевозку леса более чем на 300%. «Из-за такого удорожания мы вынуждены снижать объёмы перевозок на отдельные на-

Логистика» – на 26%. «Одна проблема, – отметил он, – представительства этой компании в Томской области нет». Директор Новосибирского филиала ОАО «РЖД Логистика» Сергей Шевцов пообещал, что скоро офисы появятся и в Томске, и в других регионах Сибири.

Замначальника департамента лесных ресурсов правительства Красноярского края Андрей

В перевозке леса в Красноярском крае участвуют

340 операторов, из них 330 компаний грузят от одного

до 50 вагонов. И только десять – свыше 100 в месяц

установки у грузовладельцев автоматизированной системы подготовки и оформления перевозочных документов ЭТРАН. В этом году стоимость её установки снизили, чтобы сделать доступной для мелкого и среднего бизнеса. Одновременно на ряде станций установят терминалы коллективного доступа».

правления. Если в 2009 году мы перевозили 1334 вагона с лесом, то уже в этом – чуть более 900», – сказал он.

По словам Андрея Трубицына, ТК «Новотранс» и ООО «Трубная транспортная компания» тоже накручивают тарифы к Прейскуранту 10-01 для лесоперевозчиков более чем в два раза. В то время как ОАО «РЖД

Черкашин отметил, что совершенствование гибкой тарифной политики может благоприятно сказаться и на конкуренции с автотранспортом.

«Сейчас фурами возить лес дешевле, чем по железной дороге, в полтора-два раза», – отметил он.

По словам Андрея Трубицына, за последние восемь лет

Кадры

Учить с нуля или переучивать

Большой опыт работы может сыграть недобрую шутку, считают машинисты

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

Бытует мнение, что машинистам со стажем тяжелее даётся управление локомотивами новых серий, чем их коллеги, сразу начавшим работать с современной техникой. Правда это или вымысел, корреспондент «Уральской магистрали» попытался разобраться вместе с локомотивщиками.

Парк тягового подвижного состава на сети обновляется. На нашей Свердловской магистрали этот процесс, наверное, больше затрагивает грузовое движение. Названия электровозов 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит» у всех на слуху. Они производятся в границах дороги и поступают сначала в местные депо. А потому и со многими нюансами их эксплуатации здесь сталкиваются раньше, чем где бы то ни было. Например, в части подготовки локомотивных бригад к работе на новых машинах.

Наблюдения тех, кто обучает...

Локомотивщики собрали ценный багаж знаний и теперь извлекают из него массу полезных вещей. Интересную тенденцию отследили в крупнейшем депо магистрали – Свердловск-Сортировочный. Она касается тонкостей обучения бригад на 2ЭС6.

– Те ребята, которые не работали машинистами старых электровозов, гораздо



НЕ ВСЕМ МАШИНИСТАМ ЛЕГКО ДАЁТСЯ ПЕРЕХОД НА НОВЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

быстрее адаптируются к системам управления 2ЭС6. А машинистам, которые уже давно водят одни и те же локомотивы, переход даётся тяжело. Есть у них какая-то боязнь управления, – делится наблюдениями машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Свердловск-Сортировочный Андрей Николаев.

Между тем особенности управления – это самое важное, что нужно донести до каждого машиниста, считает мой собеседник. Ведь старожилы до сих пор ещё не сталкивались с электронными системами управления и независимого возбуждения. Да и к «чёрному ящику» на борту не привыкли.

– Конструктивно электровозы абсолютно разные, – подтверждает

машинист-инструктор отделения локомотивного хозяйства Екатеринбургского учебного центра № 1 Александр Мальгин. – ВЛ11 и ВЛ11К – и те трудно сравнивать, а уж сопоставлять их с «Синарой» и «Гранитом» просто некорректно. Я, когда пересаживался со старой машины на 2ЭС6, почувствовал: да, она может меня «поймать».

Александр Александрович объясняет: у большинства опытных машинистов действия в поездкеведены до автоматизма. На электровозах новых серий это может сыграть злую шутку. Избавиться от излишнего теперь автоматизма и приобрести действительно нужные навыки помогают тренажёры.

...и взгляд тех, кого обучают

Любопытно, что сами машинисты не считают переход к управлению новой техникой слишком трудным. Единственными барьерами в процессе обучения респонденты называют резкое неприятие и боязнь перемен. Такое, признают они, порой встречается среди возрастных машинистов.

– Пневматическое оборудование, микропроцессорные системы управления и диагностики, унифицированный комплекс тормозного оборудования – нужно лишь посчитать определённое количество занятий, чтобы научиться пользоваться всем этим и набить руку. Всё для нашего удобства, электровоз даже подсказывает, где и какие неисправности скрываются, – отмечает машинист эксплуатационного локомотивного депо Камышлов Владимир Подкорытов.

В то же время машинисты не припомнили случаев, когда опытным коллегам так и не удалось «подружиться» с новой тех-

никой, – опыт есть опыт. Для себя же мои собеседники вывели формулу из трёх составляющих: большое желание, неподдельный интерес и регулярная самоподготовка.

– Мне 52 года, почти 30 из них работаю помощником и машинистом, есть у меня права на ВЛ11, ВЛ11К, 2ЭС6. Вроде бы достаточно, но я человек такой любознательный, поэтому обучился и на «Гранит». 90% навыков дали тренажёры. Как говорится, теория без практики мертва, – рассказывает машинист эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Николай Кораблёв.

Выходит, некоторые трудности в управлении электровозами 2ЭС6 и 2ЭС10 машинисты могут испытывать. Однако при желании и должном подходе к подготовке они преодолимы. Тогда и многолетний опыт работы пойдёт на пользу, а не во вред.

ЕВГЕНИЙ НЕВОЛЬНИЧЕНКО,
корреспондент газеты
«Уральская магистраль»

Мнения

Валентин Осадчук, председатель Совета ветеранов Каменск-Уральского узла, машинист электровоза локомотивного депо Каменск-Уральский (1972–2002):

– Сейчас готовить машинистов, на мой взгляд, даже проще. Есть тренажёры. Может быть, мало, но у нас-то их вообще не было. Памяток не хватало. Больше проблем не было, даже когда приходили новые серии, а застал я ВЛ22, ВЛ8, ВЛ10, ВЛ11. Основа-то всё равно одна.

Валерий Чумаков, заместитель начальника Екатеринбургского учебного центра № 1 – начальник отделения локомотивного хозяйства:

– Мне всё-таки кажется, легче обучить человека опытного, чем того, который не имеет никаких знаний. Безусловно, в локомотивах старых и новых серий разное оборудование, но сами принципы управления остаются неизменными. Так что первоначальные навыки важны независимо от серии электровоза.

ИНФРАСТРУКТУРА

С учётом ограничений

К РАЗРАБОТКЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ СХЕМЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОДКЛЮЧИЛИСЬ ВСЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ

Алексей Бакирей,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
КОМИТЕТА
ПО ТРАНСПОРТНО-
ТРАНЗИТНОЙ
ПОЛИТИКЕ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



ФОТО: WWW.STRONGFILE.RU

Для более эффективной работы Санкт-Петербургского железнодорожного узла надо увязать все поставленные задачи в единый комплекс.

Не случайно к разработке генеральной схемы развития узла, помимо ОАО «РЖД», подключились правительства Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Кроме того, средства в железнодорожную инфраструктуру запланированы и в рамках федеральных целевых программ развития транспортной отрасли РФ. Поэтому к проекту привлечено и ФГУ «Ространсmodernизация».

Эту работу не надо было начинать с нуля: отраслевой документ, где содержался подробный план развития узла, был разработан специалистами Октябрьской дороги. В нём содержались ключевые инженерные решения, которые требовалось реализовать для обеспечения растущих грузопотоков. Их предстоит актуализировать и дополнить документ новыми блоками.

Первый из них – резервирование территорий под объекты узла, для того чтобы в ближайшие годы не застраивать жильём и офисами те участки, где предполагается



ФОТО: ИРИНА КОТЛОВА

Ладожский вокзал пока работает не в полную силу

строительство. Иными словами, увязать генсхему узла с генпланом города и области.

Второй блок – финансово-экономический. Предстоит определить экономический эффект от развития железнодорожной инфраструктуры для ОАО «РЖД» и города, чтобы с учётом этого составить перечень региональных проектов, усиливающих эту инфраструктуру. Но для этого в правительстве Санкт-Петербурга должны понимать, сколько потребуется вложить денег и насколько обосновано создание новых объектов, чтобы можно было уточнить их конечную стоимость.

В свою очередь власти города хотели бы высказать и свои пожелания, прежде чем содействовать привлечению в проекты частных инвесторов. Например, в Санкт-

Петербурге построен Ладожский вокзал. Но технической станции, где бы отстайвались и формировались поезда, для него до сих пор не построили. Поэтому эти операции проходят на площадке Московского вокзала. Из-за этого новый пассажирский комплекс работает не в полную силу. Однако где строить станцию, какие маршруты заводить на Ладожский вокзал – пока неизвестно.

Другой пример – проект освобождения территорий станции Московская-сортировочная под комплексную застройку. Надо уточнить сроки, в которые можно реально уложиться и куда именно переносить сортировку вагонов. Есть несколько вариантов: Мга, Кириши. Однако в Ленобласти пока нет соответствующего зонирования земель. Надо решать и этот вопрос.

Модернизация

Надёжный эксперимент

НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖИТЬ ОПТИМИЗАЦИЮ СИСТЕМЫ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ЛОКОМОТИВОВ

Сергей Шантаренко,
начальник НИЧ
ОМГПСА,
д.т.н.



ФОТО: АНДРЕЙ СТРЕЛКОВ

Многие элементы конструкции тягового подвижного состава эксплуатируются уже более 25–30 лет. Не случайно ежегодно по вине локомотивного хозяйства происходит до трети всех задержек отправления поездов.

Для обеспечения растущих объёмов грузовых и пассажирских перевозок требуется уделять большое внимание обновлению парка локомотивов, его своевременному и качественному ремонту, а также эффективному использованию в эксплуатации.

Например, отсутствие контроля комплектования переходных комплектов оборудования привело к установке узлов и агрегатов с различным остаточным ресурсом, что значительно снизило надёжность локомотивов. С 2005 года, когда подошли к концу сроки службы линейного оборудования локомотивов, стало расти число их неплановых ремонтов.

С введением в прошлом году регистрации отказов системой «Касант» удалось



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАКОВ

На ряде железных дорог корректируют межремонтные пробеги локомотивов

выявить реальное техническое состояние тягового подвижного состава.

На основе этих и других данных учёные и специалисты компании разработали Программу оптимизации системы планово-предупредительного ремонта локомотивов с учётом их фактического состояния. Её стратегической целью является надёжное обеспечение перевозок при обеспечении безопасности движения поездов и повышении эффективности работы железнодорожного транспорта в современных и перспективных условиях эксплуатации.

В рамках данной программы в отрасли начат широкий эксперимент по корректировке межремонтных пробегов. В частности, на Восточно-Сибирской, Северной, Дальневосточной и Западно-Сибирской магистралях реализуют пилотный проект по организации новой цикличности ремонта локомотивов.

Промежуточные итоги проводимого на этих дорогах эксперимента по эксплуатации грузовых электровозов серий 2ЭС5К, ВЛ10, ВЛ80, ВЛ85 с увеличенными межремонтными пробегами показали, что надёжность электровозов, определённых в экспериментальные группы, осталась на уровне работа-

ющих по существующим нормам. При этом важной составляющей эксплуатационной надёжности локомотива является заводской ремонт, в рамках которого можно применять инновационные технологии по восстановлению и упрочнению металлов.

В прошлом году на заводах ОАО «Желдорремаш» начали эксперимент с заменой узлов и агрегатов, выработавшими свой ресурс, на новые при капитальном ремонте. В результате внедрения подобной технологии появляется реальная возможность увеличения межремонтных пробегов на 50% от нормы эксплуатации.

Вместе с тем для совершенствования этой работы необходимо разработать руководство и технико-экономическую модель комплексной системы технического обслуживания и ремонта магистральных локомотивов на базе оптимизации их ресурсных параметров.

Именно на основе данных документов формируются инфраструктура базовых ремонтных локомотивных депо, рассматриваются серии локомотивов на предмет оптимизации межремонтных пробегов и построения модели межремонтных циклов, утверждаются регламенты оснащённости предприятий технологическим и диагностическим оборудованием.

Кроме того, для внесения корректировки в руководства по техобслуживанию и ремонту участвующих в эксперименте серий локомотивов необходима организация их эксплуатационных испытаний.

Безопасность

Порядок – дело общее

Частные охранные предприятия нуждаются в координации

Станислав Сенченко,
начальник
линейного
отдела МВД
на станции Тверь,
подполковник
полиции



ФОТО: ОЛЕГ МИЛАСОВИЧ ТИЕР

Усиление координации деятельности частных охранных структур, задействованных на одном транспортном узле, будет способствовать улучшению безопасности.

Транспортная полиция работает бок о бок с различными частными охранными структурами, которые по договорам работают с предприятиями, ранее входившими в ОАО «РЖД».

Однако каждый вокзал или станцию обслуживает свой ЧОП. Поэтому на крупных узловых станциях складывается парадоксальная ситуация: безопасностью на них ведают множество не всегда эффективно взаимодействующих друг с другом структур. Так, например, на станции Тверь задействованы: стрелковая команда на станции Тверь ФГП ВО ЖДТ



ФОТО: АНДРЕЙ ШИЛОВ

России и целый ряд частных охранных предприятий.

Дирекцию железнодорожных вокзалов обслуживают одни, Дирекцию пригородных перевозок – другие, инфраструктуру – третьи, а ОАО «МТППК» – четвёртые. С одной стороны, такое количество частных предприятий помогает работе транспортной полиции – множество охранников отбивают у потенциальных правонарушителей желание совершать противоправные действия. Благо, что все работники охранных структур облачены

в форму единого образца. Но, тем не менее, каждый из них подчиняется своему руководству, выполняет свои задачи, поставленные заказчиками. А единый орган, приводящий деятельность всех этих структур к общему знаменателю, отсутствует. Поэтому, когда полицейские получают оперативную информацию – сообщение об угрозе взрыва, например – и требуется скоординировать все структуры, приходится тратить много драгоценного времени на то, чтобы проинформировать все частные охранные организации.

А это может негативно сказаться на оперативности принимаемых решений.

Кроме того, если требуется усилить отдельные участки, иными словами, увеличить количество людей, следящих за порядком, то оказывается, что сотрудников разных ЧОПов задействовать для этого нельзя. Сотрудники частных охранных предприятий требуют согласования этих распоряжений со своим руководством. При этом никакой оперативной связи с начальниками этих охранных структур зачастую нет.

В законе «О частной детективной и охранной деятельности» сказано, что охранники должны оказывать содействие полиции. Но на деле этот пункт не всегда выполняется.

В итоге, возвращаясь к той же станции Тверь, выходит, что людей, задействованных в обеспечении безопасности, там очень много, но в экстренных ситуациях от этого мало толку.

Очень хотелось бы, чтобы охранники и полицейские работали сообща, распределяя при этом силы и функции. Со своей стороны мы стараемся взаимодействовать с охранными предприятиями, но пока свести всех воедино не получается. А ведь от этого зависит уровень безопасности на конкретном объекте. Хотелось бы всегда рассчитывать в этом вопросе на помощь охранных структур.

Мнения и оценки | 5.

ВОПРОС ДНЯ?

Как вы оцениваете качество и стоимость питания в железнодорожных столовых?

Мария Дячкина, дежурная дома отдыха локомотивных бригад на станции Обозерская:

– У нас на первом этаже большая столовая. Кормят вкусно, и я бы не сказала, что дорого. Хорошо пообедать можно за 150 руб. В меню всегда есть разные супы, мясо, котлеты. А салаты по вкусу и разнообразию не хуже домашних. В общем, ассортимент меня устраивает. Отдыхающие машинисты из Няндомы, Исакогорки, Малюшуйки предпочитают обедать здесь, хотя поблизости есть ресторанчик и кулинария. По крайней мере, с собой еду они сюда не привозят. Да и мы, персонал дома отдыха, частенько едим в нашей столовой. Всем нравится, даже очереди бывают.

Артём Будко, заместитель начальника Лискинской путевой машинной станции:

– Нашу столовую мы с тоской вспоминаем. Раньше работники ПМС обедали в столовой Лискинского опытно-экспериментального завода (ЛОЭЗ), расположенного рядышком. Было вкусно и недорого. Года три назад столовую закрыли, когда ЛОЭЗ потерял объёмы и влился в нашу путевую машинную станцию. Ближайшая столовая теперь в локомотивном депо. А так как территория у нас большая, то только до проходной топтать минут 20, не говоря уж о времени до самой столовой. Тут или на машине езжай, или бегом, или неси с собой из дому и ешь в перерыве, где пристроишься. При этом помещение столовой в здании завода сохранилось, стоит сейчас запертым. Вот если б её открыли... Посетителей бы хватило, ведь только в ПМС 400 человек работают, да ещё 60 заводчан. Конечно, летом работники ПМС на линии трудятся, в столовой редко можно быть, но ведь можно оттуда возить еду к месту работ, а не заказывать её в железнодорожных, но всё же неродных столовых в Россоши или Валуях. На линии ведь не всегда чужим привозят вкусную еду, а свои бы точно кормили хорошо.

Вячеслав Герасимов, помощник машиниста моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский:

– Вообще-то я стараюсь всегда обеда с собой брать, потому что в принципе не люблю общепитовскую еду. А в столовую хожу только от безысходности. Единственная столовая, которую я периодически посещаю, – на станции Бологое в доме отдыха локомотивных бригад. Есть ещё столовая в доме отдыха возле Московского вокзала. Но хожу туда крайне редко и только в том случае, если у меня незапланированная поездка и не успел с собой ничего собрать из еды. По-моему,



ФОТО: СЕРГЕЙ РАЧИН

там дорого и невкусно. Меню надо кардинально менять, да и методы приготовления пищи тоже, потому что в столовых умудряются простые блюда испортить и сделать невкусными. И хорошо бы, конечно, чтобы цены были ниже.

Сергей Ильиченков, слесарь ремонтного локомотивного депо Калининград:

– Обед для рабочих – дело святое. Должно быть вкусно, полезно и недорого. Качество питания в нашей столовой меня вполне устраивает, повара готовят вкусно и разнообразно. В каждодневном меню – несколько видов салатов, первое блюдо, а то и не одно, ассортимент вторых с разными гарнирами, компот или чай. В буфете всегда есть свежие пирожки, булочки. За довольно плотный обед отдаю около сотни рублей, иногда сотню с небольшим. Конечно, за такие деньги в округе нигде больше не поешь, да и в городе вообще. Но, если питаться в столовой каждый день, всё равно получается накладно, так что частенько прихватываю еду из дому. В столовой вообще не появляются те, кому общественное питание не подходит по состоянию здоровья. Было бы хорошо, если бы готовили блюда для «желудочников», то есть с меньшим количеством жиров и не жареные, а приготовленные на пару.

Сергей Максимов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Кинель:

– В основном питаться приходится в столовой на станции Октябрьск. Питание нормальное, а главное – устраивает стоимость. К примеру, полноценный обед – первое, второе, салат и компот – стоит в среднем 100 руб. Иногда, правда, возникает проблема с горячими блюдами. Бывает, собирается много бригад, кто-то привёз еду с собой, кто-то взял в столовой. Одно дело, когда пришёл в обеденное время – в столовой всё горячее, другое – если приехал ночью. Нужно разогревать, а микроволновка всего одна, поэтому образуется очередь. Если приехал из поездki, конечно, можно подождать. А, наоборот, если подняли в рейс, то времени не остаётся – ешь холодное. Хорошо бы ещё один микроволновку в столовую – и все бы успевали есть горячее.

Александр Головатый, начальник отдела по организации работы локомотивных бригад Западно-Сибирской дирекции тяги:

– Откровенно говоря, я не всегда даю столовым. Предпочитаю домашнюю кулинарию, в которую, образно говоря, вкладывается душа. По роду своей работы приходится ездить в командировки, однако и там, как правило, находят альтернативные варианты. Конечно, иногда столовые всё же посещаю, но претензий к меню, ценам и качеству приготовленной пищи у меня пока не возникало.

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

МИЛОСЕРДИЕ

Бригада едет в дом

В Кирове и Самаре сироты ждут железнодорожников как дорогих гостей

Люди, которые помогают другим искренне и от души, не кричат об этом и не просят благодарности. Они просто знают, что надо помочь. Если бы не письмо в редакцию главного врача Самарского дома ребёнка, мы могли бы и не узнать о бригаде поезда 9/10, которая живёт ровно по такому принципу, и об их коллегах из Кировского пассажирского депо.

Родители по факту и по призванию
Задавать вопросы о чужих детях, тем более с отклонениями от нормы, мне всегда неловко. Отвечать на такие вопросы тоже любят не все. Главврач коррекционного дома ребёнка «Малыш» Наталья Шибанова как настоящая мама, защищающая интересы детей, была насторожена в общении. И контактами добровольцев, в адрес которых и была ею отправлена благодарность, делиться сначала не хотела. Но что-то, видимо, подсказало: нам – можно.

Год назад бригада пассажирского вагонного депо Самара узнала, что в одном из кировских депо сотрудники взяли шефство над детским домом. Идея оказалась настолько близка и понятна, что на планёрке начальник фирменного поезда 9/10 Самара – Москва Светлана Петровна Корнева выступила с инициативой организовать клуб добровольцев. Неравнодушные сразу откликнулись.

«Мы не просто слепо выбрали именно этот дом ребёнка. В Интернете нашли несколько интернагов, съездили, посмотрели, пообщались с администрацией. Но «Малыш» сразу пришёлся нам по душе, да и с главным врачом общий язык быстро нашли», – рассказывает начальник поезда.

Подкупило её и отношение Натальи Викторовны к детям: «Когда я захожу в какую-то группу, ребёнок главврача сразу узнаёт, идёт на руки. Это говорит о том, что она много времени детям посвящает». Женщины настолько сошлись, что и по личным вопросам, связанным с подрастающим внуком, Светлана Петровна теперь частенько советуется с Натальей Викторовной.



Председатель профкома депо Киров Ирина Сергиенко и воспитанники школы-интерната с двумя велосипедами – одним из самых ценных, по мнению детей, подарков от шефов

«В Кирове, насколько я знаю, целое депо помогает. У нас ещё одна бригада хочет последовать нашему примеру. Мы для себя решили, что будем этим заниматься и уже не бросим», – говорит Светлана Корнева.

Члены бригады по очереди наезжают к подопечным несколько раз в месяц. Никогда с пустыми руками! Но прежде чем что-то везти, обязательно спрашивают, каких предметов или вещей на данный момент в Доме ребёнка не хватает, что из фруктов или сладостей можно детям, чтобы не спровоцировать аллергию. Хотя главное место в таких поездках занимает, конечно, общение с детьми.

– Я всегда хотела помогать. 22 года назад работала в детском санатории, поэтому общение с ребятами для меня – привычное дело, – рассказывает проводник фирменного поезда 9/10 Самара – Москва Алсу Искендарова. – В нашей команде я отвечаю за лекарства: договариваюсь с аптеками, выкупаю необходимые медикаменты и вожу их. Часто с моим кол-

легой по бригаде проводником Андреем Спирихиным ездим. Естественно, не просто выгружаем и уезжаем, проводим какое-то время. Стараемся детей не выделять, общаемся со всеми равноценно. Они очень открытые, любят нас. И я их люблю. Не все ребяташки здоровые. Много маленьких, недоношенных, к ним даже заходить нельзя. Но открытые.

С тех пор, как мы начали помогать, 38 детей усыновили, 14 взяли в приёмные семьи, на 11 детей оформили опеку и 12 детей вернули родным матерям. И мы очень рады – это воспринимается уже как какое-то личное торжество.

ХОРОШИЙ ПРИМЕР ЗАРАЗИТЕЛЕН

А теперь, пожалуй, пора рассказать о зачинщиках волонтерского движения на Горьковской и Куйбышевской дорогах. В 2000 году начальник пассажирского вагонного депо Киров Владимир Корнилов вместе с председателем профсоюзной первички Татьяной Багаевой обратились к кол-

лективу с предложением взять шефство над детьми, обделёнными родительским теплом и вниманием. За помощью в выборе подшефного учреждения обратились в Кировский филиал детского фонда им. Альберта Лиханова. Там предложили посотрудничать

В депо стараются, чтобы как можно больше сотрудников побывало в интернате. С одной стороны, детишкам польза, с другой – это воспитание уже взрослых людей

с коррекционной школой-интернатом в посёлке Бурмакино Кировской области.

Нынешний председатель профкома Ирина Сергиенко хорошо помнит, как впервые приехала в интернат. Она тогда была инструктором резерва проводников и занималась подготовкой Светланы Юдниковой на Всероссийский конкурс проводников. Светлана тогда победила и стала «Мисс Российские железные дороги». После как раз все вместе и поехали.

«Сейчас я спокойнее там бываю, но тогда еле сдерживалась

от слёз, – рассказывает Ирина Сергиенко. – Смотреть на милые лица и осознавать, что эти существа кто-то оставил, было невыносимо».

Те, кто хотя бы раз бывали в интернатах коррекционного типа, знают, дети с отклонениями в развитии не приговор. Порой они даже чаще идут на контакт, чем сверстники обычных школ. «Они поют,

польза, с другой – воспитание уже взрослых людей.

А у Владимира Корнилова, как оказалось, бурмакинские дети не первые. До депо он трудился в дистанции гражданских сооружений. Там впервые и была создана команда помощников детдому в посёлке Стрижи Кировской области. Сейчас коллектив дистанции уже без Владимира Николае-

танцуют – у них глаза горят! А как они вяжут! Многие из них, к слову, воспитаны даже лучше, чем наши собственные дети: всегда поздороваются, попрощаются, поблагодарят. Я уже столько раз там была, но это каждый раз производит впечатление», – делится эмоциями Ирина.

Она уверена, человек, который побывает в подобных учреждениях, меняет взгляды на жизнь. В депо стараются, чтобы как можно больше сотрудников там побывало. С одной стороны, детишкам

вича продолжает заботиться о подопечных. И он уже не смог жить иначе – постарался найти себе заботу на новом месте.

– Что может служить мотивом для взрослого семейного человека? Это дети нашей страны. Когда мы уйдём из жизни, они встанут у руля. Любому здравомыслящему честному человеку, любящему детей, это небезразлично, – смутился он в ответ на мой вопрос. Зачем, мол, спрашивать то, что и так понятно?

Владимир Николаевич горд, что его поддерживает коллектив: «Мне однажды сотрудники

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Свои дороже

Сдача в аренду площадей в депо Аркаим не лишит ремонтников заработков

– Мы, работники Троицкого производственного участка локомотивного депо Аркаим, обеспокоены сложившейся у нас ситуацией. В настоящее время часть площадей депо передана в аренду ОАО «УралРемМаш», специалисты которого выполняют заказы Южно-Уральской и других дорог. Мы также занимаемся ремонтом самоходного подвижного состава и колёсных пар для своей дороги. Но сейчас, по сути, идёт захват площадей депо «УралРемМашием», в связи с чем мы рискуем остаться без работы. Не хотим, чтобы чужие люди работали на наших площадях, а те, кто трудится в депо много лет, очутились за бортом.
АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВ (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

– Работниками ремонтного локомотивного депо Аркаим неправильно оценивается ситуация и, как следствие, делаются ошибочные выводы.

На сегодняшний день между ОАО «УралРемМаш» и ОАО «РЖД» заключено два договора аренды недвижимого имущества, находящего в собственности компании. Первый был заключён в 2009 году от лица ЮУЖД, согласно ему ОАО «УралРемМаш» были переданы в аренду нежилые помещения по адресу: Челябинская область, город Троицк, улица Кирова, дом 43. Их балансодержателем является депо Аркаим. Площадь сданного в аренду объекта недвижимости составила 9% от общей площади в здании депо.

В соответствии со вторым договором, заключённым в ноябре 2011 года от лица Южно-Уральской дирекции по ремонту



РАБОТАЮЩИЕ ЦЕХА В АРЕНДУ НЕ СДАЮТСЯ

нормальной экономической политикой компании, позволяющей нам конкурировать на рынке с другими хозяйствующими субъектами. Это не оказывает влияния на организацию производственного процесса самого депо. Работа продолжается в нормальном режиме в соответствии с утверждёнными объёмами всех видов технического обслуживания, ремонта и модернизации локомотивов ОАО «РЖД» и других собственников.

Считаю, что опасения работников Троицкого производственного участка депо Аркаим являются напрасными, так как никаких изменений в трудовых правоотношениях с ними это не повлечёт.

СЕРГЕЙ ЧАЛЬЦЕВ, и.о. начальника Дирекции по ремонту тягового подвижного состава ЮУЖД

тягового подвижного состава, «УралРемМашу» передано в аренду нежилое помещение по тому же адресу, но уже в другом здании, что составило 19% от общей площади депо.

Поскольку наша дирекция является структурным подразделением Центральной дирекции по ремонту тягового подвижного состава, у нас нет права принимать решение о сдаче в аренду недвижимого имущества, находящегося в собственности ОАО «РЖД». Такое решение принимается комиссией по распоряжению недвижимым имуществом. При заключении первого договора аренды решение принималось комиссией Южно-Уральской дороги, второго – комиссией центральной дирекции.

Сдача в аренду площадей сторонним организациям приносит прибыль ОАО «РЖД» в виде арендной платы и является

– Наши дети посещают железнодорожный детсад № 252 в посёлке Сибирицево. Ежемесячная плата составляет 3050 руб. Но каждый год эта сумма меняется, в основном в сторону увеличения. В отделе образования Приморского края нам объяснили, что наш сад принадлежит ОАО «РЖД» и там решают, на сколько повышать ежегодную плату. Мы не за то, чтобы садик стал муниципальным, просто хотим, чтобы сумма была приемлемая. Городские власти компенсируют затраты на содержание ребёнка в детсаду исходя из среднего размера родительской платы, которая составляет 700 руб. В садике нам говорят, скажите спасибо, что хоть с этой суммы вам что-то возвращается.
АННА ИВАНЧЕНКО

– Негосударственные образовательные учреждения ОАО «РЖД» финансируются за счёт средств компании. Расчёт родительской платы проводится ежегодно по состоянию на 1 февраля следующего за отчётным года в соответствии с порядком определения ежемесячных затрат на содержание одного воспитанника в дошкольном учреждении. Этот порядок утверждён положением о плате за содержа-



ние детей в детсадах и школах-интернатах ОАО «РЖД» (распоряжение от 6 сентября 2004 года № 3234) и в течение года не изменяется. В расчёт платы включён минимизированный перечень затрат.

Ежегодный рост оплаты обусловлен увеличением налоговых сборов, повышением цен на продукты питания и коммунальные услуги. Также на рост родительской платы влияет регулярность посещения воспитанников, а в детском саду № 252 она низкая.

В 2012 году ожидается увеличение оплаты в среднем на 11%, в детском саду № 252 для железнодорожников она составит 3316 руб. (20% от полной стоимости).

Одновременно сообщаем, что размер компенсации за со-

так сказали: если не будет возможности помогать от предприятия, будем сами складываться и покупать всё необходимое. У нас уже есть пример. Начальник фирменного поезда «Вятка» Олег Белобородов, получив премию, купил в интернат два велосипеда. Вы бы видели реакцию деток!»

Да что коллектив депо – о нуждах интерната знают проводники в разных уголках страны. Чуть больше года назад, когда Федеральная пассажирская компания проводила сетевую школу на базе Кировского депо, руководители резерва проводников со всей сети приехали с подарками для детей, ни одного не оказалось с пустыми руками!

Не только железнодорожники ездят к детям, но и ребята навещают своих шефов. В День Победы у памятника погибшим в войну работникам депо проходит митинг, на котором непременно присутствуют воспитанники интерната. Когда у выпускников из Бурмакина бывает областной бал в Кирове, они тоже заглядывают в депо в гости. А на праздниках в ДК железнодорожников ребята из интерната общаются с детьми сотрудников. «Им важно знать, что у них есть друзья и вне стен интерната, – говорит Ирина Сергиенко. – Спонсоры ведь могут прислать подарок или деньги, а мы остаёмся общаться и играть».

– Я знаю некоторых бизнесменов, которые, имея огромное состояние, не помогают, говорят: а почему мы должны? Неужели ради избавления от налогов только надо детям помогать? Меня воспитывали по-другому. Правильно или нет – не знаю, но я постарался передать эту тревогу о детях всему своему коллективу. Если государство не имеет возможности заботиться, то должны это делать мы, простые люди. Я буду помогать столько, сколько хватит моих сил и возможностей. И когда на пенсию выйду, не брошу это дело. А вообще, это афишировать не надо, – впервые в разговоре пользуясь начальственной интонацией, заявляет Владимир Николаевич. И тут же мягче поясняет: – Это же нормально, детям помогать!

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Расчёт по минимуму

Рост платы за детский сад зависит от увеличения налогов, цен на продукты и коммуналку

держание детей в дошкольных образовательных учреждениях определён статьёй 52.2 закона «Об образовании» в соответствии с нормативными актами субъектов РФ и не зависим от стоимости содержания ребёнка в этих детских садах.

В настоящее время по Приморскому краю установлен средний размер родительской платы в сумме 727 руб. и соответственно начисление компенсации муниципальными органами проводится с учётом этой суммы и фактического количества дней посещения ребёнком данного учреждения.

ЕЛЕНА ИВАНОВА, заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД»

Молодёжь

Трасса четвёртого измерения

Главное на проекте «Сеть 3Д» – убедить окружающих, что твоя фантазия реальна

РЖД больше не являются крупнейшей транспортной компанией. Руководство принимает решение о срочном создании четырёх рабочих групп, которые должны найти выход из сложившейся ситуации. По мнению одной из них, положение спасёт телепортация, так что под неё нужно готовить инфраструктуру.

«Миссия 2030» – единственное, чем заняты умы молодых железнодорожников, приехавших на зимнюю сессию корпоративного проекта «Сеть 3Д: Дорога. Дом. Друзья». В этом году она проходит на пяти дорогах. Я еду посмотреть, как выглядит спасение родной компании в ближайшую «точку» – подмосковный дом отдыха «Берёзки».

– Мы предлагаем создать первую дорожную корпорацию, сокращённо ПДК, которая будет заниматься доставкой пассажиров и грузов до телепорта и обратно. Чтобы покрыть расходы, придётся взять непрофильные активы, такие как связь, электроэнергия, строительство, реклама, – агитирует коллег президент «корпорации», в миру – дорожный мастер Московско-Смоленской дистанции пути Александр Решетников.

Это сейчас он работает на Московской дороге, а в 2010 году, когда миссию по спасению родной «железки» пришлось проходить впервые, он трудился на Октябрьской.

«Мне на работе предложили поехать на проект «3Д». Сказали на море. Тогда этот фактор стал решающим. О том, какая будет программа, не предупредили, – признаётся Александр. – А о том, что с ней познакомлюсь, и вовсе представить не мог!»

Она – Елена, дама сердца. «Помог, что называется, чемодан соседке донести. А спустя две недели, прощаясь на вокзале, понял: жить без этого человека не смогу. Понадобилось порядка двух месяцев, чтобы утраты из экономики времени, так как их транспорт сможет без дополнительных приспособлений везти пассажиров по земле, по воздуху и по воде.

Обилие креативных идей и хорошие презентации привели первого заместителя начальника департамента социального развития ОАО «РЖД» Вячеслава



корпорации, инженер Юго-Восточного территориального ЦФТО Екатерина Мордвинова. – По дороге пассажиров ждут всевозможные развлечения, а путешествие будет дешевле, чем с помощью телепортации. Стратегия третьей компании – Мобильной железной дороги – расширение пространственно-временного континуума, в результате чего в поезд сможет поместиться любое количество пассажиров. Их символ – дельта, знак изменений. «Выбирая нас – выбираете будущее!» – убеждали в актуальности идеи представители «мобильной».

Четвёртая команда – «3Д-транс» поставила основной акцент на экономии времени, так как их транспорт сможет без дополнительных приспособлений везти пассажиров по земле, по воздуху и по воде.

Обилие креативных идей и хорошие презентации привели первого заместителя начальника департамента социального развития ОАО «РЖД» Вячеслава

Батаева в затруднение. Наконец решили усложнить соревнования за счёт дополнительных конкурсов. Заодно организаторы проверили участников на знание коллективного договора и компании в целом.

– А сейчас вам придётся выйти в прямой эфир! – объявили следующий конкурс. – Оцениться будет актуальность событий, быстрота реакции и креативность. Одно условие: текст должен содержать выпавший вам набор слов.

– Кажется, это самый живой конкурс, – заметила инженер технического отдела ПЧ-13 Приволжской дороги Юлия Нигматулина. – Мне приходится защищать интересы ПДК впервые, но я настроена на победу! Мы столько спорили в процессе создания корпорации, что теперь по-другому нельзя!

Когда команды сыграли все конкурсы, а счётная комиссия подвела итоги, выяснилось, что две компании набрали одинаковое количество баллов. На правах главного судьи Вячеслав

Батаев принял решение о проведении дополнительного раунда. Пьедестал почёта сулили тому, кто правильно сопоставит ценности бренда с моделью корпоративных компетенций.

Обе команды знали все ценности и все компетенции, но немного запутались в сопоставлении. Пришлось жюри объявить ещё один тур «РЖД в цифрах». Время было позднее, все устали, а жюри никак не могло решить: кто лучший. И, наконец, с перевесом в один балл победила Первая дорожная корпорация.

«На прошлых зимних играх мы были вторыми. В этот раз победили. Видимо, опыт сказывается», – отмечает Александр Решетников.

Проект «Сеть 3Д: Дорога. Дом. Друзья» для молодых железнодорожников и студентов стартовал в 2008 году, и за это время участниками летних и зимних смен стали уже более 3,3 тыс. человек. Как отмечают сами ребята, которые неоднократно попадали в «сети», летние и зимние выезды абсолютно

разные по наполнению, но одинаково интересны.

«Дни были очень загружены, мы постоянно генерировали идеи, проекты. И всё это было незря. Проект помог узнать тонкости колдового, о чём на производстве рассказывают мало, посмотреть столицу, пообщаться с руководителями Московской железной дороги», – делится впечатлениями Юлия Нигматулина. Полученные знания и эмоции оправдывают и потраченную в счёт отпуска неделю, и использование бесплатного разового проезда по железной дороге.

По словам члена жюри, ведущего инженера Дирекции социальной сферы МЖД Марины Алексаниной, с каждым годом программа «Сети 3Д» становится профессиональнее, конкурсы разнообразнее. «В таких проектах разрушается мнение о том, что железнодорожник – техническая специальность», – отмечает она.

Это, в общем-то, подтвердила и «Ярмарка идей», которая прошла в один из дней смены. На

ней группы защищали свои проекты. Одни предложили создать «семейную няню» – выделять по очереди сотрудника, который будет проводить время с детьми коллег. Другая команда решила менять сигареты на конфеты. «Тимуровцы. Перегрузка», – так окрестил следующий проект председатель дорпрофжела на Московской дороге Николай Синицын, и поддержал ребят, которые считают, что ветеранам

отрасли стоит уделять больше внимания. «ЦУСИ. Ускорение» – был единственным техническим проектом, предлагающим изменить регламент работы с автоматизированной системой инфраструктуры.

Примечательно, что некоторые из своих идей участники проекта реализуют, возвращаясь на рабочие места. Выход за рамки пространственно-временного континуума – не просто фантазирование, а попытка встряхнуться, посмотреть на окружающую жизнь другими глазами, найти вещи, которые можно улучшить.

– Не только молодым железнодорожникам полезен этот проект. «Сеть 3Д» – это ещё и социальная площадка для работодателей, – отмечает заместитель начальника департамента социального развития РЖД Татьяна Глазкова. – Проектом должны активно пользоваться руководители. В неформальной обстановке молодёжь задаёт волнующие её вопросы. Руководство может обратить внимание на активных, инициативных работников. Полностью обсудить на проекте трудовые отношения невозможно, но это может помочь в получении обратной связи.

Важно, что молодёжь, которая приезжает на проекты, не проходит никакого отбора, подчёркивают в департаменте. При этом «Сеть 3Д» является отличной площадкой для создания локальных проектов с последующей их реализации, а «это приводит не только к улучшению условий труда, но и налаживанию микроклимата в коллективе».

Наталья Савельева
Фото Павла Горбатского

Справка «Гудка»

Корпоративный проект «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья» – это уже традиционный, полюбившийся многим активный формат полезного и нескучного отпуска для молодых работников ОАО «РЖД» и студентов железнодорожных вузов и техникумов. Проект организован департаментом социального развития совместно с Роспрофжелом и год от года стремительно развивается. В этом году в рамках зимнего заезда с 30 января по 5 февраля он был реализован сразу на пяти площадках – на Московской, Свердловской, Горьковской, Октябрьской, Дальневосточной дорогах. Число участников составило 524 человека. В мероприятиях проекта участвовали начальник и заместители начальника департамента социального развития ОАО «РЖД», начальники Горьковской и Свердловской дорог.

Рынок

Несвежий портвейн

Мелкие производители вина хотят уйти от ответственности за качество

Союз виноградарей и виноделов предлагает освободить мелких производителей алкоголя от непосильных затрат.

Представители союза начали переговоры с Министерством экономического развития и Росалкогольрегулированием об изъятии малых виноделов от акцизов и регистрации в Единой государственной автоматизированной системе (ЕГАИС). Ведь оборот производимой ими продукции не может восполнить затрат от соблюдения всех норм контроля.

Директор Центра исследования федерального и региональных рынков алкоголя Вадим Дробиз сообщил «Гудку», что в стране под виноградарями занято 60 тыс. га, в то время как в разных странах этот показатель достигает 800 тыс. га.

При этом даже существующий потенциал отрасли по выращиванию и переработке винограда не использован должным образом. По подсчётам эксперта, под виноградарство и виноделие может быть задействовано до 400 тыс. га. Пока что наша страна зависит от зарубежного сырья, потребляя до 90% импортного винограда.

При этом производители отечественного вина фактически



ФОТО: ИТАР-ТАСС

работают в подполье, не имея ни экономического, ни юридического статуса.

«Их положение можно упростить, приравняв их, например, к работникам сельского хозяйства», – пояснил Вадим Дробиз. – Что касается акцизов и лицензий, то при всей строгости проверок у нас около 40% фальсифицированного вина, шампанского и коньяка».

По мнению заместителя председателя Союза производителей алкогольной продукции Дмитрия Доброва, говорить о послаблении можно, только когда доля псевдовина на рынке минимальна.

«У нас большой сегмент винного рынка занят недобросовестными производителями. Цена вина в пакетах, которое продаётся в магазинах, –

60–70 руб. за литр. Сами виноделы признаются, что настоящее вино столько стоить не может. Скорее всего, в этих пакетах смесь виноматериала, красителей, глицерина и спирта», – предложил г-н Добров. При этом эксперт уверен, что правила на рынке должны быть едины для всех производителей спиртосодержащей продукции, вне зависимости от её крепости.

По словам сопредседателя Союза потребителей Анатолия Голова, малых производителей вина держит в рамках сама процедура получения акцизов. «Когда производитель выкладывает деньги и силы для получения акцизной марки, он дорожит своей репутацией. Но для потребителей отмена акцизов не играет роли», – считает он.

Алла Панасенко

Кадры

Экономике нужны руки

Среднее образование выигрывает у обычного высшего

Большинство учащихся колледжей и техникумов считают, что им будет несложно найти работу. Студенты вузов оказались менее уверенными.

Таковы результаты опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения. Социологи опрашивали школьников 9-х и 11-х классов, их родителей, учащихся техникумов и колледжей, студентов вузов.

Начальное и среднее профобразование высоко оценили сами учащиеся средних специальных учебных заведений (ссуз), а также школьники – 58% и 56% опрошенных соответственно. Родители и студенты вузов «непрестижным» образованием пренебрегают – его ценность признают лишь 38% и 36% соответственно.

При этом ссузы получили более высокие оценки качества образования, но главное – большинство ребят из техникумов и колледжей уверены, что у них не будет проблем с трудоустройством (так высказались 61%). На этом фоне лишь 42% студентов твёрдо верят в свою востребованность после получения диплома о высшем образовании.

– Сегодня выпускнику вуза действительно непросто найти работу, – констатирует президент Ассоциации колледжей и техникумов транспорта, проректор МИИТа по среднему образованию Николай Разинкин. – Мест в высших учебных заведениях больше, чем выпускников школ, количество специалистов с высшим образованием превышает потребности экономики. А на предприятиях нужны люди, которые могут работать не только головой, но и руками.

Выпускники ссузов востребованы, поскольку в рабочей профессии поменялась



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

За два-три года ученики колледжей успевают получить несколько профессий

специфика. «К примеру, чтобы управлять с машинным комплексом на путевых работах или проводить разные виды ремонта в депо, требуются очень серьёзные знания», – отмечает заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Олег Шунатов. – И здесь мы стараемся смотреть на перспективу, ведь в этом году заказ на целевую подготовку нужно сделать на специалистов, которые закончат учёбу в 2015/2016 году в техникумах и в 2017 году – в вузах». Ежегодно компания формирует целевой набор в равной пропорции – около 3 тыс. студентов вузов и столько же ребят со средним специальным образованием.

Николай Разинкин считает, что разницу между «качественным средним» и «обычным высшим» образованием лучше всех понимают родители, определившие своих детей в ссузы, чтобы чада не просто имели диплом,

но умели что-то делать и нашли работу. «Наш выпускник не только техник, то есть имеет среднее профобразование, но, как правило, ещё и слесарь, помощник машиниста. Имея две-три рабочие профессии и диплом ссуза, найти работу на производстве вполне реально», – отмечает Николай Разинкин.

Студентка Новосибирского техникума железнодорожного транспорта Екатерина Васильева в отрасль пошла по папиным стопам. «К нам в школу приехали из техникума и принимали экзамены на факультет «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», – рассказывает она. – Сейчас я учусь здесь по целевому направлению. Практику проходила уже на дороге – работала на станции в должности оператора станционного технологического центра и ещё получила «корочки» приёмосдатчика». Поиск работы ей не грозит: «Доучиваюсь последний семестр, а в марте выхожу на стажировку и сразу же устраюсь на работу».

Ирина Заверняева

Лёгкая атлетика

Набирая высоту

Чемпионка мира Анна Чичерова установила рекорд России в прыжках в высоту.

На традиционном турнире в Арнштадте (Германия), участники которого состязались в прыжках под музыку, Анна Чичерова стала единственной спортсменкой, которая смогла преодолеть высоту в 2 м. С первой попытки она взяла 2,03 м, а затем с третьей – 2,06 м, что стало новым рекордом страны в закрытых помещениях. Прежнее достижение – 2,04 м – также принадлежало Чичеровой, но она его делала с олимпийской чемпионкой Еленой Слесаренко. Сейчас же Анна стала единоличной рекордсменкой страны. Причём ей принадлежит и зимний рекорд России, и летний, который равен 2,07 м.

Также нужно отметить, что результат 2,06 – третий, показанный в помещениях, за всю



На очередных соревнованиях Анна Чичерова доказала, что она одна из лучших в мире по прыжкам в высоту в закрытых помещениях

историю мировой лёгкой атлетики. Выше прыгали только шведка Кайса Берквист, взявшая в 2006 году 2,08 м и установившая мировой рекорд, а также немка Хайка Хенкель, прыгнувшая на 2,07 в 1992 году. Второе место в Арнштадте заняла ещё одна россиянка Ирина Гордеева, которая преодолела планку в 1,97 м и по попыткам опередила олимпийскую чемпионку Тиа Хеллебаут из Бельгии. Светлана Школина с результатом 1,94 заняла шестое место. У мужчин два первых места так же заняли наши спортсмены. Лидер мирового сезона Алексей Дмитрик и Иван Ухов показали одинаковый результат в 2,30 м, но Дмитрик опередил Ухова и занявшего третье место грека Костадиноса Баниотиаса по числу попыток.

Виктор Романов

Премия

Герои года

В Лондоне названы лауреаты престижной международной спортивной премии Laureus. Спортсменом года признан сербский теннисист Новак Джокович, который в прошлом году выиграл три турнира серии «Большого шлема». Спортсменкой года названа Бивиян Черуйот из Кении. На её счету две золотые медали чемпионата мира по лёгкой атлетике в беге на 5 и 10 км. Обладателем Laureus в номинации «Спортсмен года с ограниченными возможностями» стал Оскар Писториус из ЮАР. Будучи инвалидом-ампутантом, он на чемпионате мира по лёгкой атлетике выступал вместе с полноценными спортсменами и выиграл серебряную медаль в эстафете 4х400 м. Испанская «Барселона», выигравшая в 2011 году финал футбольной Лиги чемпионов, а также чемпионат мира среди клубов, стала «Командой года». Американский сёрфингист Келли Слейтер в четвёртый раз назван лучшим в экстремальных видах спорта.

Матвей Володин

Фигурное катание

Достойное выступление

В подмосковном Новогорске завершилось первенство России среди юниоров. В соревнованиях танцоров выступили и представители ЦСК «Локомотив» – призёры первых зимних юношеских Олимпийских игр Мария Симонова и Дмитрий Драгун, а также Софья Евдокимова и Егор Базин. После короткого танца Евдокимова и Базин занимали седьмое место, а Симонова и Драгун – девятое. Однако после произвольной программы обе пары смогли улучшить свой результат. В итоге Евдокимова и Базин заняли шестое место, а Симонова и Драгун – седьмое. «Золото» выиграли победители финала юниорского Гран-при Виктория Синицина и Руслан Жиганшин. «Серебро» – у Александры Степановой и Ивана Букина. «Бронза» – у Валерии Зенковой и Валерия Синицина.

Роман Вишнёв

Линия атаки

Высшая проба

Главный трансфер «Локо» нынешнего сезона состоялся



Сегодня «Локомотив» вместе со всеми своими новичками тренируется в португальском Лагусе

а крайний, но ведь ему уже 38! И ничего – у него по-прежнему на высочайшем уровне и движение, и скорость, и выносливость. Полагаю, за это отвечает генетика человека, его врождённые способности. Но ведь и у Павлюченко в этом плане всё отлично! Уверен, по крайней мере на протяжении трёх-четырёх ближайших лет он будет в числе лучших.

– Не принёс ли каких-либо неприятных неожиданностей итог его медосмотра?

– Наши врачи мне сказали, что всё нормально. Да и могло ли быть что-то ненормальное у человека, который ещё вчера

они ни были, очевидно, Роман их заслуживает.

– Насколько сложными были переговоры с ним и его прежним клубом?

– На самом деле всё было сложно, об этом говорит хотя бы тот факт, что начались переговоры уже достаточно давно. На позицию нападающего нам требовался футболист высокого класса, и более достойной кандидатуры, чем Павлюченко, мы не видели. Могу вам сказать, что мы не боялись сложностей в переговорах и настойчиво добивались того, чтобы Роман наконец-то стал нашим игроком, локомотивцем.

Футбольная весна-2012, когда на поле сойдутся лучшие из лучших, подарит нам потрясающее зрелище

спокойно выдерживал чрезвычайно высокие нагрузки чемпионата Англии? – Практически все зимние новички команды – россияне. Ждать ли болельщикам пополнения из дальнего зарубежья? – Трансфер иностранца целесообразен лишь тогда, когда на своей позиции он на самом деле сильнее конкурентов-россиян. Считаю, на сегодня все позиции команды заняты про-настоящему сильными игроками, ну а раз так, то зачем приглашать кого-то ещё? – Какова всё-таки реальная стоимость трансфера Павлюченко, в прессе называют совершенно разные суммы... – Точный размер этой сделки знают только те люди, которые в ней были непосредственно задействованы. Но, какими бы

– Сычёв, Обинна, Кайседо, Павлюченко. Как эти четыре форварда будут делить места в нападении? – Этот вопрос может решить только наш главный тренер Жозе Коусейру. Но посудите сами: как правило, команда играет с двумя центрфорвардами. У нас их три – Кайседо, Сычёв и Павлюченко. Обинна же – скорее крайний нападающий. Но ведь и Дима Сычёв умеет здорово атаковать с фланга. Так что никаких проблем я тут не вижу. – В последнее время слухи регулярно «свалили» в другие команды лидеров «Локомотива» Рената Янбаева и Дениса Глушакова. Клуб уже сообщил о том, что не собирается отпускать Янбаева, а вот Глушакова, опять же по слухам, по окончании сезона отправляют в питерский «Зенит»...

Составил Михаил Сергеев

– О Глушакове я знаю лишь то, что читаю в газетах. Как известно, в прошлом году Денис наконец-то раскрылся, чего от него ждали давно. Он стал ведущим игроком «Локомотива», и недаром порой в отсутствие Димы Лоськова он носит капитанскую повязку. Раскрыться ему помогли наши футболисты, наши тренеры. И, наконец, та отличная атмосфера, что создана в нашей команде. На моём веку было много примеров, когда в одной команде игрок был лучшим, а с переходом в другую становится совершенно незаметным. И я бы посоветовал Денису играть именно там, где он стал настоящим мастером.

– Не за горами старт второй части чемпионата страны. По-вашему, как сложится борьба за медали?

– Я бы не стал прогнозировать её ход. Знаю только, что будет просто качественный футбол. Ведь когда играют команды высокой квалификации, и футбол-то смотрится по-другому, и поле кажется очень большим. Ну а когда матчи проводят аутсайдеры или представители низших лиг, и поляна кажется какой-то маленькой, и видно на ней лишь суету и толкотню. Так что футбольная весна-2012, когда в жёстких битвах сойдутся лучшие из лучших, подарит нам потрясающее зрелище.

Андрей Мельников

Вниманию болельщиков

Игру обновлённой команды «Локомотив» можно будет увидеть в Москве уже 16 февраля в матче 1/16 Лиги Европы с испанским «Атлетико». В связи с морозами встреча футболистов пройдёт не в Черкизове, как предполагалось ранее, а в «Лужниках», начало в 21 час.

Хоккей

Серия удалась

Важный шаг на пути к плей-офф ярославцы сделали на своей «Арене-2000»

Домашнюю серию чемпионата Высшей хоккейной лиги ярославский «Локомотив» завершил двумя яркими победами.

В них железнодорожники провели в ворота соперников в общей сложности десять шайб, а в свои пропустили всего три. При этом особенно приятно, что все без исключения главные тренеры гостивших в Ярославле команд в один голос признавали, что «Локомотив» для их команд является серьёзным раздражителем. И встречи с ним требуют максимальной концентрации внимания и самоотдачи.

В матче с клубом «Рязань» хозяева льда провели в ворота гостей четыре безответные шайбы. Одна из них на счету защитника ярославцев Максима Осипова. Это первый гол Максима в чемпионате ВХЛ. Без заброшенной шайбы в очередной раз не ушёл с площадки и форвард Даниил Апальков. Отметим, что этот талантливый хоккеист пополняет свой очковый багаж по системе «гол + пас» практически в каждом матче.

Однако на данный момент самым метким снайпером «Локомотива» остаётся Эмиль Галимов. Кстати, по итогам январского отрезка чемпионата, где лидер атак «Локомотива» забил семь голов и сделал три результативные передачи, эксперты комиссии ВХЛ по определению лучших хоккеистов назвали Галимова лауреатом месяца в номинации «Надежда Лиги».

Эффектную победу – 6:3 – «Локомотив» одержал и во встрече с «Динамо» (Балашиха).

Главный тренер «Локомотива» Пётр Воробьёв, комментируя на послематчевой пресс-конференции домашнюю серию, сказал, что она удалась. И на пути к плей-офф команда сделала важный шаг. Впереди «Локомотив» ждёт ещё одно серьёзное испытание: турне по Казахстану и Сибири, где его соперниками будут «Казцинк-Торпедо» (Усть-Каменогорск), «Ермак» (Ангарск) и «Сокол» (Красноярск). После чего железнодорожники возвратятся в Ярославль и до начала плей-фф проведут на «Арене-2000» два матча.

Владимир Суетин

Лыжные гонки

Здоровые амбиции

Кто бросит вызов лыжникам Западно-Сибирской магистрали

В подмосковном Красногорске 13–14 февраля РФСО «Локомотив» проведёт чемпионат работников железнодорожного транспорта по лыжным гонкам.

Как стало известно «Гудку», в соревнованиях примут участие и взрослые, и дети – в общей сложности 13 команд со всех железных дорог страны, за исключением Приволжской, Калининградской и Северо-Кавказской.

«Чемпионат пройдёт в самых современных условиях, а судейство обеспечит Федерация лыжных гонок Москвы», – рассказал главный специалист спортивной дирекции РФСО «Локомотив» Виктор Краев. – Победители прошлогоднего турнира – представители Западно-Сибирской магистрали – понимают, что конкуренция будет высокой, но свои позиции сдавать не собираются».

Амбициозный настрой спортсменов ЗСЖД подтвердил руководитель Новосибирского обособленного подразделения РФСО «Локомотив» Николай Лукашов. «Лыжи – самый любимый вид спорта в Сибири, – подчеркнул он. – У спортсменов нашей дороги сильные традиции, и мы обязательно будем подкреплять их новыми победами. При этом мы осознаём, что вполне могут «выстрелить» лыжники Свердловской дороги».

«Действительно, мы настроены биться только за победу, – утверждает руководитель Екатеринбургского подразделения Сергей Неплюев. – Но всё решит только борьба».

Участникам соревнований предстоит не только мериться силами на лыжне – для них железнодорожное РФСО подготовило массу сюрпризов, увлекательных программ и ценных призов.

Андрей Мельников