

Из ремонтного локомотивного депо Шарья СЖД выпущен первый маневровый тепловоз с гарантией безопасности

Для быстрого пропуска грузов необходимо не только развивать сортировочные станции, но и обновлять парк тяги

Электронные билеты не спешат распространяться на «пространстве 1520»

Победители конкурса «Юрий Гагарин» – ученики железнодорожных школ посетили космодром Байконур

11 мая 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 77 (24797)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	152752
газета	1917 года	экземпляра

ОТ РЕДАКЦИИ

Позаботимся о климате

Правительство утвердило комплексный план реализации Климатической доктрины страны до 2020 года. Документ предусматривает проведение информационной, социально-экономической и научной политики в области климата, а также меры по смягчению антропогенного воздействия на него. Все ведомства теперь должны ежегодно представлять в Минприроды отчёты о выполнении отраслевых мероприятий в этой сфере. Среди важнейших задач – повышение энергоэффективности экономики и её технологическая модернизация. Кроме того, предусматривается ряд мер по минимизации рисков и негативных последствий, связанных с изменением климата, в таких сферах, как энергетика, лесное и сельское хозяйство, строительство и транспорт. Меры по сокращению выбросов в транспортном секторе включают, в частности, повышение экономичности транспортных средств и увеличение производства автомобилей с гибридным двигателем. В нынешнем году Минтранс должен обеспечить разработку техрегламента, устанавливающего требования к безопасности автодорог с учётом требований к сокращению выбросов отработанных газов. До 2013 года Минпромторг и Минэнерго разработают меры по использованию транспортных средств на альтернативных видах топлива, включая газ и водородные топливные элементы. Внесут свой вклад в реализацию новой доктрины и железнодорожники. На внедрение ресурсосберегающих технологий в 2012 году ОАО «РЖД» выделит 2,9 млрд руб., а в 2013-м ещё 3,2 млрд. При этом приоритет отдадут технологиям, снижающим расход топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов. Также планируется строительство модульных котельных на твёрдом топливе и многое другое. Это позволит получить значительный эффект. Так, внедрение каталитической установки в котельной станции Артышта-2 на Западно-Сибирской дороге снизило объёмы вредных выбросов на 150 тонн в год. Специалисты ВНИИЖТа уже испытывают на Экспериментальном кольце в Щербинке энерговагон, использующий водородное топливо и предназначенный для проведения работ в тоннелях, где нельзя применять чадающие дизельные двигатели. Важно, чтобы подобные новшества внедрялись в эксплуатацию в реально обозримые сроки. А для этого, очевидно, необходимо скорректировать отраслевые программы по защите окружающей среды в соответствии с требованиями новой Климатической доктрины.

ЦИФРА ДНЯ

18 млн

руб. заработали железнодорожники на субботниках, посвящённых Дню Победы в Великой Отечественной войне. Средства будут направлены на помощь ветеранам. В мае субботники будут продолжены.

ПЕРЕВОЗКИ

К соседям без задержки

Таможенники и пограничники проверят на вокзале пассажиров поезда Москва – Киев

ОАО «РЖД» начинает подготовку к проведению таможенных и пограничных процедур пассажиров поезда, следующего до столицы Украины, на Киевском вокзале Москвы.

Подписан протокол между Минтрансом, Федеральной таможенной службой и Ространсией, в котором полностью согласована технология работы с пассажирами поезда № 1/2 «Столичный экспресс» Москва – Киев.

Начиная с 29 мая его пассажиры перед посадкой будут проходить пограничный и таможенный досмотр на Киевском вокзале в Москве. Это сократит время в пути на 40 минут, которые раньше занимала стоянка для проведения пограничных формальностей.

– Нововведение в первую очередь принесёт удобство для самих пассажиров, поскольку сегодня прохождение ими таможенного досмотра при въезде

на территорию Украины начинается в 4.27, а на территорию России в 1.05, – пояснил «Гудку» начальник службы организации таможенного контроля Центрального таможенного управления ФТС Владислав Самсонов.

На обратном пути поезд будет делать остановку на станции Лесной Городок в нескольких километрах от Москвы для посадки пограничных и таможенных нарядов, которые на пути, оставшемся до Киевского вокзала, будут проводить контроль.

Между тем изначально ОАО «РЖД», выступая за отмену «ночного» контроля пассажиров на границе, было против того, чтобы госорганы занимали вокзальные площади, тем самым ограничивая свободное пространство для пассажиров.

Железнодорожники предлагали схему, по которой представители госструктур могли бы проводить необходимые процедуры на ходу поезда от станции

Лесной Городок до Малоярославца, в 120 км от Москвы.

Однако, как пояснили в компании, для таможенников и пограничников такая технология оказалась труднореализуемой из-за нехватки персонала и отсутствия специальных каналов связи между Малоярославцем и Москвой.

В результате был найден частичный компромисс, и теперь таможенные и пограничные службы разместятся в здании бывшей конторы станции Москва-товарная-Киевская.

Также ОАО «РЖД» издало внутреннее распоряжение и направило обращение в администрацию «Укрзалізниця» о переходе на данном маршруте на работу с локомотивом двойного питания ЭП10, который позволит ускорить движение поезда, поскольку не будет необходимости менять локомотивы разного рода тока.

Елена Мирошникова

ПЕРСПЕКТИВА

Успеть к бюджету

ОАО «РЖД» подготовило концепцию сетевого контракта с государством



ФОТО: АНДРЕЙ КАШИРИН

Новая форма взаимоотношений РЖД и государства будет испытана на экспериментальных участках

что должно быть в договоре: смета, определяющая размеры бюджетных ассигнований и собственных средств ОАО «РЖД», сроки, порядок и форма оплаты, порядок проверки соблюдения условий и другие параметры».

В частности, установлено требование к РЖД по оптимизации своих издержек при расходах на инфраструктуру. Сетевой контракт будет рассчитан на 5–7 лет и ликвидирует тот законодательный разрыв, который сейчас существует между «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» и финансовыми планами РЖД (действуют не более трёх лет).

Новая форма взаимоотношений будет вводиться постепенно, и на первом этапе она опробуется на нескольких участках сети.

«Сетевой контракт – это механизм взаимной ответственности, – рассказал «Гудку» руководитель департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Валерий Веремеев. – Бла-

годаря ему мы можем найти компромисс по источникам инвестиций – собственным доходам, бюджетным вложениям, частным инвестициям, облигациям».

Возглавляет работу над концепцией сетевого контракта Минэкономразвития. Ранее заместитель руководителя департамента регулирования тарифов Гамид Булатов говорил «Гудку», что сетевой контракт фактически действует уже сейчас, государство выделяет РЖД средства на инфраструктуру, но при этом не может внятно разъяснить, что оно хочет от компании. «Государству придётся провести анализ по направлениям перевозок и по каждому определить, какой вид транспорта здесь будет предпочтительнее», – полагает Гамид Булатов.

По данным «Гудка», уже в июне будут выбраны экспериментальные участки, чтобы в сентябре-октябре этого года документы попали в правительство и необходимое финансирование было заложено в бюджет на 2012 год.

Сергей Плетнёв

СОВЕЩАНИЕ

Грузы охотнее идут на экспорт

Затяжные праздники испортили эксплуатационные показатели

После майских праздников компания не выполняет задания по погрузке, и для вхождения в план придётся предпринять ряд мер.

Об этом шла речь на оперативном совещании у первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова.

По словам первого заместителя генерального директора ЦФТО Сергея Колесникова, отставание от плана погрузки составляет 773 тыс. тонн. За прошедшие праздничные дни основные потери компания несёт по таким номенклатурным группам, как строительные грузы, которых недогружено 456 тыс. тонн, и лесные – их недогруз составляет 336 тыс. тонн.

По видам сообщения наибольшее отставание наблюдается в перевозках на внутреннем рынке, где недогружено 605 тыс. тонн, в то время как на экспорт отправлено всего



ФОТО: ИВАН ТОВАРНО

Лесные грузы оказались в аутсайдерах

лишь на 164 тыс. тонн меньше запланированного.

Вместе с тем по сравнению с аналогичным периодом прошлого года компания имеет всё-таки положительную динамику плюс 0,3%. Сравнивая те же показатели с докризисным маем 2008 года, в этом году грузили меньше на 10%. При этом по экспорту прирост – на 2,7%, по внутреннему рынку

– сокращение на 14,2%. Общая динамика перевозок с начала этого года складывается с приростом 4,5% к уровню 2010 года. Сергей Колесников уточнил, что, исходя из суточной погрузки 3,45–3,5 млн тонн, для входа в план необходимо 10 суток и что к 20 мая отставание должно быть ликвидировано. Между тем Вадим Морозов заявил, что догонять

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Заказ в никуда

Президент Дмитрий Медведев потребовал наказать чиновников, виновных в срыве гособоронзаказа. Глава государства заявил, что необходимо было поставить в прошлом году в Вооружённые силы более 30 баллистических ракет, ракет наземного и морского базирования, пять ракетных комплексов «Искандер», около 300 единиц современной бронетехники и т.д. Эти планы выполнены не были. Глава государства потребовал объяснения причин провала и наказания виновных, а также поручил Минобороны до конца мая завершить размещение гособоронзаказа и представить информацию.

К пожарам готовы

Правительство распределило 5 млрд руб. субсидий из федерального бюджета в 51 регион на приобретение лесопожарной техники и оборудования. Соответствующее постановление подписал премьер-министр Владимир Путин. Деньги пойдут на оснащение специализированных государственных учреждений, подведомственных органов исполнительной власти на местах, а также для выполнения работ по тушению лесных пожаров и осуществлению мер пожарной безопасности в лесах. Ранее Владимир Путин заявил, что более 3,5 млрд руб. федеральных средств дополнительно будет выделено регионам на расчистку лесов и обводнение торфяников. Тем временем, по данным Рослесхоза, в России действует 178 природных пожаров, из которых 174 зарегистрировано на территории лесного фонда.

Слишком много дел

Сроки завершения переаттестации сотрудников внутренних дел, возможно, могут быть перенесены с 1 июня этого года на более поздний срок из-за большого объёма работы, но окончательное решение по этому вопросу примет президент страны. Как заявил член комиссии по внеочередной переаттестации сотрудников органов внутренних дел, адвокат Анатолий Кучерена, требуется время, в том числе и для дополнительных проверок по обращениям, которые поступают от граждан.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

отставание сложно и без напряжённого задания этого не сделать. Первый вице-президент поручил ЦД и ЦФТО в соответствии с оперативной обстановкой подкорректировать свои действия.

В ходе совещания особое внимание было уделено эксплуатационной работе.

По словам вице-президента компании Вячеслава Лемешко, со станций формирования по графику отправилось 98,2% поездов, что на 0,3% ниже аналогичного периода прошлого года. График отправления поездов по станциям посадки пассажиров был выполнен на 97,5%, что на 0,8% выше, чем в мае 2010 года. По станциям прибытия график выполнен на уровне 98,4%, что ниже на 0,5% показателей прошлого года.

За прошедшую неделю было допущено 2 тыс. отказов с приростом 13% к уровню прошлого года.

Марьяна Балашкина

Владимир Якунин
ОНЛАЙН

Тарифы, пригородные перевозки

Спешу поделиться новостью с конференции партии «Единая Россия», на которой я присутствовал сегодня (6 мая. – Ред.) в Волгограде. По поручению премьер-министра Владимира Владимировича Путина было объявлено о решении выделить ОАО «РЖД» 25 млрд руб. на компенсацию расходов на инфраструктурную составляющую в 2011 году и столько же – в следующем.

В силу ограничения роста тарифов в ходе реформирования отрасли сложились две критические ситуации. Первая – дефицит средств на восстановление, содержание и развитие инфраструктуры, вторая – низкое качество и недостаточная интенсивность пригородных перевозок. Правительство соответствующим постановлением определило, что в этом году ОАО «РЖД» должно выйти на безубыточный порядок работы в этом сегменте, и возложило ответственность за регулирование тарифов на субъекты Федерации. Однако пассажиры, наверное, вполне справедливо, адресуют критику нам, железнодорожникам, и за старые электрички, и за корабейников, и за то, что курят в тамбурах, и за многое другое.

Ситуация казалась неразрешимой. Регионы, ссылаясь на то, что у них нет денег и они не понимают, как строятся эти тарифы, не шли на полную компенсацию. В правительстве по этому поводу тоже существовали разночтения. Мы вышли в правительство с аргументированной логикой, показывающей, что железная дорога сегодня поставлена в неравные условия конкуренции с другими видами транспорта. Почему, с точки зрения стоимости проезда, пассажир автобуса находится в более привилегированном положении по сравнению с пассажиром электрички? Потому что автомобильный перевозчик не платит за дорожную инфраструктуру – государство даёт её бесплатно. А наш пассажир обязан оплачивать часть инфраструктурной составляющей. Именно из-за этого стоимость перевозки пассажира в электричке в зависимости от региона в 2,5, а то и в 4 раза дороже, чем в автобусе!

Премьер-министр Владимир Владимирович Путин дал прямое указание проработать вопрос ценообразования в пригородном железнодорожном транспорте системно. На заседании комиссии правительства, которое проходило под председательством вице-преьера Александра Жукова с участием министра финансов Алексея Кудрина и представителей различных министерств и ведомств, позиция РЖД была поддержана. Принято решение, что на ближайшие два года (до завершения процесса реформирования отрасли) для достижения безубыточности пригородных перевозок государство будет компенсировать ОАО «РЖД» инфраструктурную составляющую. По сути – это плата за пути, которую РЖД раньше представляли пригородным компаниям и которая была включена в стоимость билета для пассажиров. Помимо этого субъекты РФ, заинтересованные в развитии пригородных перевозок, должны изыскать необходимые средства, чтобы обеспечить необходимый объём этих перевозок и уровень сервиса для своих жителей. Это потребует дополнительных дотаций в размере около 15 млрд руб. в целом по стране. С учётом того, что по такой схеме достигается безубыточность пригорода, мы вместе с субъектами Федерации начинаем работу по внесению в совместные предприятия (пригородные компании) материальных активов. Со своей стороны РЖД вносит активы в виде электричек, депо, обустройств пригородных станций, а регионы должны в соответствующей пропорции внести деньги, которые пойдут на приобретение нового подвижного состава, улучшение сервисов и т.д. На ближайшие два года – около 40 млрд руб. Это так называемая «переходная схема». Одновременно вместе с региональными властями мы начнём прорабатывать базовую, по сути дела долговечную модель работы пригородного ж-д сообщения, о чём получили соответствующее распоряжение. Уверен, что общими усилиями ситуация в пригороде, которая получает так много нареканий, начнёт выправляться. Отдельная благодарность вице-премьеру Александру Жукову и министру финансов Алексею Кудрину.

Адрес блога главы ОАО «РЖД»: [HTTP://V-YAKUNIN.LIVEJOURNAL.COM](http://v-yakunin.livejournal.com)



ФОТО: АНДРЕЙ СТОПНИК

СИТУАЦИЯ

Наведут к лету

Временная переправа позволит водить поезда



ФОТО: ИРИС-СПИДЖА КИТА

Рядом с разрушенным полководьем железнодорожным мостом через реку Абакан военные строители построят временный. Мост и участок дороги находятся в ведении компании «Русал».

Один из пролётов моста на перегоне Камышта – Алюминиевая в Аскизском районе Хакасии обрушился 7 мая. Пострадавших нет, поезда повреждений не получили.

Правительство Хакасии сообщает, что движение по парализованной ветке планирует восстановить за три недели. Уже к началу лета здесь должны смонтировать рамно-эстакадный мост. Его возведением займётся Железнодорожные войска, которые дислоцируются в Абакане.

Восстановительных работах примут участие и специалисты «Красжельдорпроекта», которые сейчас готовят проектно-сметную документацию новой переправы. Как пояснил «Гудку» директор института Владимир Беспалов, временный мост установят в 150 м от основного.

Мост через реку Абакан не выдержал натиска воды

– По прочности он не будет уступать капитальному сооружению, – сказал Владимир Беспалов. – Он способен выдержать нагрузку более 7 тыс. тонн на один погонный метр.

Однако эта переправа будет всё-таки временным выходом из положения, пока не будет восстановлен разрушенный мост. Что планируют сделать к концу этого года.

Как отметил глава Республики Хакасия Виктор Зимин, сегодня стоит задача максимально быстро запустить движение поездов по этому направлению. Ведь линия, на которой обрушился мост, обслуживает перевозку сырья и продукции Саяногорского алюминиевого завода, а также по ней идут и составы с Восточно-Бейского угольного разреза, принадлежащего ОАО «СУЭК».

– Пока будет устанавливаться временный мост, Министерство регионального развития и Минтранс будут

координировать автогрузоперевозки до алюминиевого завода, с Восточно-Бейского разреза и до Саяно-Шушенской ГЭС, – сказал Виктор Зимин. – Будут задействованы все имеющиеся площадки, с железнодорожниками проведены переговоры о приоритетных условиях выгрузки-погрузки.

Как пояснили в Красноярском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания, пока не начнёт действовать временный мост, рассматриваются вопросы и о переключении погрузки угля на станции Подсиний и Ташеба, а также выгрузке глинозёма на станции Абакан и Ташеба.

– Конечно, нагрузка на них возрастёт, – пояснили в ТЦФТО. – Возможно, потребуются и дополнительно привлечь локомотивы для маневровых работ. Сейчас все эти моменты прорабатываются.

Олеся Мизинко,
соб. корр. «Гудка»
Красноярск

Забайкальская

Двойная тяга

Электрификация не оставит тепловозы без работы

В Забайкальске начали обкатку нового тепловоза.

Как рассказал и.о. начальника локомотивного эксплуатационного депо Борзя Анатолий Петелин, ТМ7 – сильный восьмиосный локомотив, предназначенный для тяжёловесов. «Он тянет состав в 6 тыс. тонн. Бригады уже освоили эту машину», – говорит Анатолий Петелин. В ближайшем будущем на ЗабЖД будут работать семь таких тепловозов.

Эти локомотивы будут выводить составы в Китай по ещё не электрифицированным участкам пути.

«Но и после конца 2013 года, когда участок Карымская – Борзя

часть, что в депо Борзя, которое всегда было тепловозным, будет сокращение штата.

«Наоборот, в связи с растущими объёмами грузопотока будем принимать новых работников, – отметил начальник ЗабЖД. – Наш регион развивается стабильно. Локомотивных и ремонтных бригад не станет меньше. Плюс у многих местных машинистов есть права не только на управление тепловозом, но и электрическим».

Напомним, что железная дорога Нарын – Лугокан – государственно-частный проект по освоению минерально-сырьевых ресурсов юго-востока региона. Она соеди-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Пока составы с грузами в Китай водят тепловозы

будет полностью электрифицирован, тепловозное хозяйство и депо в Борзе будут востребованы, – сообщил начальник ЗабЖД Сергей Иванов. – Ведь большие объёмы перевозок ожидаются в направлении станции Соловьёвск. Плюс продолжается строительство ветки Нарын – Лугокан. А здесь тепловозная тяга».

Поэтому электрификация южного хода ЗабЖД не озна-

нит с Транссибом несколько крупнейших месторождений и горно-обогатительные комбинаты, которые появятся на их базе. К основному ходу ЗабЖД линия примкнёт на станции Борзя. Ожидается, что к 2013 году объём перевозок достигнет 13 млн тонн.

Сергей Донцов,
соб. корр. «Гудка»
Чита

Крупный независимый оператор железнодорожных перевозок промышленных грузов приглашает на работу:

- ▶ Главного специалиста Отдела по организации перевозок
- ▶ Ведущего специалиста Оперативного отдела
- ▶ Технолога по качеству (приемка вагонов)
- ▶ Руководителя проекта по развитию региональной сети
- ▶ Менеджера коммерческого отдела
- ▶ Менеджера Отдела логистики

Мы предлагаем:

- Полное соблюдение ТК РФ
- Высокая заработная плата
- Расширенный соц. пакет

(495) 660-46-25, доб. 1239, 1327
nikonorova@ntsmail.ru

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ ОБЩИЙ СТАНДАРТ ОБЩИЙ ПУТЬ ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994
ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (495) 282-99-69; podpiska@gudok.ru
WWW.GUDOK.RU/1520

Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

РАБОТА ПО СОРТИРОВКЕ

По итогам работы за первый квартал нынешнего года ЮУЖД превысила прошлогодний уровень по грузообороту более чем на 23% и одной из первых на сети дорог достигла по этому показателю докризисного уровня 2008 года. Тенденция роста перевозок как за счёт увеличения собственной погрузки, так и за счёт поступления транзитного груза продолжается. Решающую роль в пропуске и переработке вагонов играют сортировочные станции. Уровень их работы – один из главных факторов, который определит дальнейшие возможности направления Центр – Урал – Сибирь – Дальний Восток. Изменилась ли технология работы станций в связи с ростом вагонопотока? Эта тема была обсуждена за «круглым столом», который «Гудок» провёл на Южно-Уральской дороге. В его работе приняли участие руководители ЮУЖД и начальники сортировочных станций.

Мнения

Владимир Пястолов, первый заместитель начальника ЮУЖД:



– Тепловозный парк, который вывозит поезда со станции Оренбург, изношен. У 35 локомотивов вышли сроки эксплуатации. 15 из них спишем, остальные отправятся на капитальный ремонт. При техническом плане 47 тепловозов мы сохраним в сутки 43, что недостаточно для вывода поездов со станции. Вместе с тем поставка новых тепловозов на дорогу не предусмотрена, поэтому старые будем активно приводить в порядок, ремонтировать с продлением срока службы. Южно-Уральская дирекция по ремонту тягового подвижного состава сейчас обеспечена узлами и запасными частями.

Кроме того, у нас есть взаимная договорённость с Приволжской дорогой по обслуживанию участка Оренбург – Ершов. При получении ПривЖД новых тепловозов они будут работать на этом полигоне и частично снимут нагрузку с нашего парка, а станция Оренбург сможет немного разгрузиться.

Анатолий Храмов, главный инженер ЮУЖД:



– Объём вывозной работы по южному ходу дороги будет увеличиваться – возрастает грузооборот, бразующая база в Орском регионе. А провозные способности здесь ограничены. Больше 12 пар поездов пропустить нельзя, ведь ход электрифицирован лишь наполовину. Результаты проведённых расчётов доказывают необходимость и целесообразность развития этого (параллельного основному) выхода с Урала на Запад. Этот проект рассматривается уже давно. Реализация его позволит замкнуть единый полигон тяги переменного тока от Азово-Черноморского транспортного узла через станции Сенная и Оренбург до Карталов, а по сути, через Казахстан до самой границы Китая. Проект может стать альтернативой транспортному коридору «ТРАСЕКА». Южный ход разгрузит напряжённый лимитирующий кропачевский ход и куйбышевское направление.

Владимир Терехов, начальник Южно-Уральской дирекции инфраструктуры:



– Раньше всё управление было сконцентрировано в руках начальников отделений, и работа сортировочных станций определялась Положением о начальнике станции. Ликвидация отделений и выделение вертикально интегрированных структур породили вопросы. Сегодня мы не имеем переработанного и утверждённого нового положения, в котором точно были бы прописаны регламенты всех взаимодействий. Нет и чётко отработанного алгоритма финансово-экономической ответственности участников перевозочного процесса за достижение бюджетных показателей. А ведь каждый показатель стоит денег. Пока мы только сотрясаем воздух на селекторных совещаниях, но мощного рычага в виде экономической ответственности не применяем. Сегодня есть ряд несоответствий между дирекциями тяги, движения, инфраструктуры. До тех пор, пока на уровне ОАО «РЖД» не будут разработаны централизованные регламенты взаимоотношений, недоработки на местах останутся.

Дмитрий Тишанин, первый заместитель начальника службы движения ЮУЖД:



– У нас на Челябинском узле прежде действовало положение о премировании, в котором были прописаны не только движения, но и вагонники, локомотивщики, путейцы. Оно аккумулировало все службы на единый процесс – своевременную подачу локомотивов, качественныи осмотр и подготовку вагонов. Каждый знал: если со станции будет отправлено определённое количество вагонов, то он получит вознаграждение, поэтому был заинтересован сделать больше и лучше. Сейчас каждый работает в своей вертикали. Предлагаю возобновить положение о премировании, которое увяжет в отправке поездов все смежные службы. Фонд начальника станции тоже мог бы стать хорошей формой стимулирования. При этом начальнику станции дать возможность со своей точки зрения оценивать работу всех хозяйств, задействованных в перевозках. Это должен быть фонд не столько начальника станции, сколько фонда всего региона.

Проблема

Главный фактор перевозки

Станциям требуется развитие и оптимизация



Для быстрого пропуска грузов необходимо не только развивать сортировочные станции, но обновлять парк тяги, а также чётче взаимодействовать с грузоотправителями.

Сегодня на ЮУЖД пять внеклассных сортировочных станций: Челябинск-Главный, Бердяш, Карталы, Орск и Оренбург. Станция Магнитогорск-грузовой – погрузочно-разгрузочная, при этом на ней также ведётся сортировка и формируют поезда. «Южно-Уральская дорога находится в промышленно развитом районе. Она обеспечивает грузоперевозки предприятий рудно-металлургического, горнодобывающего и строительного комплексов, связывает регионы страны с государствами Азии», – отмечает первый заместитель начальника ЮУЖД Владимир Пястолов.

К Твёрдым «ниткам» на изношенном парке

«Челябинск-Главный в числе 15 решающих станций сети попал в программу развития», – говорит главный инженер ЮУЖД Анатолий Храмов. – Модернизировать станцию мы начали ещё в начале 2000-х годов – изменили путевую систему, построили соединительные пути, автоматизировали производственный процесс по уровню мировых стандартов на нечётной горке, подготовили персонал. На автоматике будет работать и чётная горка».

У начальника станции Челябинск-Главный Павла Коваленко задача добиться 100-процентного выполнения графика движения, ускорения продвижения вагонопотока, снижения станционных простоев, увеличения отправления вагонов. «16 марта мы начали эксперимент по отправлению поездов по твёрдым «ниткам» графика», – говорит он. – Прежде всего с целью выявления «барьерных» мест, а также причин, вызывающих увеличение простоя транзитных вагонов, была проанализирована каждая технологическая цепочка. Она рассматривалась с позиции заданного технологического времени на выполнение операции, расчётного и фактического времени выполнения операции, использования автоматизированных систем управления. Оценивалось влияние на её выполнение конкретных работников».

Как показывают результаты эксперимента, при выполнении нормативного графика движения поездов на уровне 53–55% простой транзитного вагона с переработкой не сокращается. Но уже при жёстком графике на уровне 70%, несмотря на увеличение вагонооборота, простой приводится к плановым значениям. Специалисты станции провели расчёты временных интервалов и дали свои предложения по изменению нормативного графика для более оптимального размещения «ниток» грузовых поездов, а также рационального планирования технологических «окон» на прилегающих к Челябинскому узлу участках.

Как подчёркивает Анатолий Храмов, нормативные «нитки» не только твёрдые, но и энергосберегающие. Кроме того, имея расписание, клиент ОАО «РЖД» будет знать время доставки его груза.

Вместе с тем все усилия может перечеркнуть изношенный локомотивный парк. Из-за этого на станции Челябинск-Главный нередко внеплановые заходы маневровых локомотивов в депо. Кроме того, при формировании составов повышенного веса и длины локомотивы ЧМЭЗ не удовлетворяют

Руководители дороги и начальники сортировочных станций обсудили проблемы развития

потребностям в выставлении поездов из сортировочных парков в парке отправления. Однако поставка более мощных современных тепловозов ТЭМ7а пока не предусмотрена.

В одной связке

Проблема с тягой и на станции Оренбург. 65% формируемых здесь поездов отправляются тепловозами, а остальные – электровазми. «Если с ВЛ80, которые обслуживают участок Оренбург – Орск – Карталы, проблем нет, то вопрос обеспечения транзитного вагонопотока машинами 2ТЭ10 стоит остро. Необходимого количества этих локомотивов нет. А это приводит к завышению норматива простоя транзитных вагонов», – делится наболевшим начальник станции Оренбург Владимир Рыбаков.

С каждым годом влияние состояния тепловозного парка на ритмичность работы сортировки становится более ощутимым. Поэтому важно тесное взаимодействие с работниками локомотивных депо. Оперативное взаимодействие проводится маневровым диспетчером. Он ведёт график учёта локомотивов. После прибытия тепловоза на станцию берутся под контроль своевременность прохождения локомотивом технического обслуживания и постановка его в межпоездной ремонт. Состояние локомотивного парка выясняется каждые два часа. Однако нередко взаимодействие диспетчеров с мастерами смены в ремонтном депо сводится лишь к

нитогорском металлургическом комбинате (ММК) и необходимостью дополнительной переработки вагонного парка операторских компаний за счёт средств металлургов был электрифицирован перегон Куйбас (ЮУЖД) – Рудная (ММК). Поезда на станции Куйбас не стали простаивать в ожидании смены локомотивов и выполнения технологических операций. Сократился и простой вагонов. Кроме того, построено дополнительное примыкание к станции Магнитогорск-грузовой со станции Новая. Это исключило дополнительные пробеги 100 вагонов ежедневно по путям комбината и сократило время нахождения вагонов на территории предприятия.

В апреле заканчиваются работы по строительству третьего выхода с путей ММК на станцию, что исключит перепробег вагонов погрузки внутри комбината, а простой местного вагона на станции Магнитогорск-грузовой сократится на 0,9 часа, что составит экономию в 9,8 млн руб. Примыкание выполняется за счёт средств ММК.

Тем не менее и железнодорожникам, и металлургам есть ещё над чем работать. «Необходимо пересмотреть Единый технологический процесс работы железнодорожного пути комбината и станций примыкания ЮУЖД, чтобы уменьшить интервалы подачи вагонов с увеличением их количества в сдаваемой группе», – считает Сергей Горбунов. Ведь в условиях массового подхода груза для ММК работа станции парализуется. Не хватает ёмкости сортировочного парка для

Влияние состояния тепловозного парка на работу сортировки становится более ощутимым

обмену информацией о предстоящей выдаче локомотивов. Исправит ситуацию, что позволит минимизировать время оборота локомотивов, обучение. «Все диспетчеры у нас знакомы с технологией работы эксплуатационного депо, знают порядок проведения локомотивам ТО. Такое же обучение будет проведено и в отношении ремонтного депо, потому что, не зная изнутри процесс работы, невозможно повлиять на её результат», – уверен Владимир Рыбаков.

С другой стороны, в вывозе с узла всего предьявляемого к перевозке вагонопотока, в следовании локомотивов с оборота должны быть заинтересованы и машинисты. Стимулом для этого может стать привязка их премиальной доплаты к выполнению заданных нормативов простоев транзитных вагонов на станции.

Однако, какие бы усилия ни прилагались, без обновления материальной базы достичь поставленных задач будет невозможно.

Частство распределения

«От чёткого взаимодействия наших предприятий зависит успех и металлургов, и железнодорожников. Станция и комбинат совместно работают над сокращением оборота вагона. В прошлом году простой вагона под грузовой операцией составил 49,1 часа», – отмечает начальник станции Магнитогорск-грузовой Сергей Горбунов.

На станции построен специальный цех по подготовке перевозочных документов. Принята в промышленную эксплуатацию АСУ по погрузке и отгрузке продукции. В связи с реконструкцией производства, увеличением объёмов выпуска продукции на Маг-

рспуска прибывающих поездов и освобождения путей в парке приёма. Так, в конце января – начале февраля, когда комбинат заключил дополнительные договоры с собственниками подвижного состава, был массовый подход порожняка на станцию. Из-за несвоевременного принятия подвижного состава на путь комбината станция ежедневно не принимала с ММК до 1200 гружённых металлоломом вагонов. Аналогичное было и с увеличенными в адрес металлургов объёмами поставки угля. Ёмкость тепляков комбината не позволяла принимать больше шести составов в сутки. Ежедневно на путях станции оставалось до четырёх составов.

Кроме того, увеличение объёмов перевозок в вагонах Первой грузовой компании привело к сверхнормативному простоя подвижного состава. В первом квартале 2011-го в сравнении с четвёртым кварталом 2010 года рост простаивающих более 5 суток вагонов на станции увеличился с 24 до 92, а больше 10 суток – с двух до 28 вагонов. «Длительный простой затрудняет работу станции», – говорит Сергей Горбунов. В марте с комбината прибыло 32 состава с порожними полувагонами, из них пятая часть простаивала в ожидании формирования документов в системе АС ДРПВ. Вагоны занимали пути станции и находились на простое ММК. А это не выгодно ни перевозчику, ни отправителю. Выход один – качество работы автоматизированной системы распределения полувагонов должно уделяться более пристальное внимание.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Соседи

В зоне таможенного контроля

Пункты пропуска между Россией и Казахстаном до сих пор не оснащены и не имеют надлежащего статуса.

«Наша станция – ближайшая к государственной границе между Россией и Казахстаном. С 1998 года здесь установлен железнодорожный пункт пропуска «Орск», где осуществляют свои функции государственные контрольные органы», – говорит начальник станции Орск Виталий Травов. Передача вагонов по межгосударственному стыку с территории соседней страны в Россию производится на станции Никельтау, которая находится в Казахстане. Товарные кассиры ОАО «РЖД» и АО «НК «Казахстан темир жолы» вместе составляют передаточную ведомость на вагоны. А таможенный, пограничный и фитосанитарный контроль вагонов проводится на станции Орск. Однако технология работы, путевое развитие и техническое оснащение станции не позволяют это делать в полной мере.

«Существование отдельно друг от друга пункта приёма и передачи вагонов и пункта пропуска, которые находятся на территории разных государств, осложняют передачу вагонов между странами. Задержка вагонов на станции из-за нарушения оформления или отсутствия перевозочных документов влияет на сроки доставки грузов», – делится Виталий Травов. На станции отсутствуют устройства,



Неравномерность приёма и сдачи поездов по межгосударственному стыку приводит к увеличению порожнего пробега локомотивов

которые обеспечивали бы выполнение коммерческих и таможенных операций. Нет путей для отстоя неисправных и других вагонов, не принятых казахстанской дорогой. Нет места для выполнения контроля пограничниками и таможенниками. Показатели эксплуатационной работы и штат работников станции Орск рассчитаны для сортировочной станции без учёта железнодорожного пункта пропуска. В результате один из путей сортировочного парка стал постоянной зоной таможенного контроля. Без разрешения таможенного органа занять путь вагонами, не находящимися под контролем, нельзя, а это резко снижает ёмкость парка, уменьшает пропускную способность станции. Руководитель пункта в случае необходимости не может принять оперативное решение в изменении технологии работы – у него нет на то полномочий. Обладает ими только Координационный совет Ространицы, который находится в Нижнем Новгороде. Неравномерность приёма и сдачи поездов по межгосударственному стыку приводит к увеличению порожнего пробега локомотивов и нерациональному использованию технических средств.

«Пункт передачи вагонов со станции Никельтау должен быть перенесён в Орск. Кроме того, для станции должен быть установлен статус пограничной», – предлагает Виталий Травов. Технология работы и показатели эксплуатационной работы тоже должны быть рассчитаны как для пограничной станции, а штат работников установлен с учётом трудозатрат межгосударственного пункта пропуска вагонов.

Напряжённость проблем снизит создание с соседней дорогой единой информационной сети и унифицированного пакета перевозочных документов. Должна быть установлена ответственность сторон за несвоевременный вывоз поездов на казахстанскую дорогу. По мнению начальника станции, операции по приёму и передаче вагонов должны идти параллельно с работой государственных контрольных органов, а устранение технических и коммерческих неисправностей при приёме и передаче подвижного состава должны вести специализированные бригады.

Схожая ситуация и на станции Карталы, которая также ожидает статуса пограничной. Она принимает из соседней республики через межгосударственный стыковой пункт Тобол в среднем в сутки 17 поездов и передаёт – 16. Карталинский узел – одно из самых проблемных мест на ЮУЖД. Станция, не имея достаточной инфраструктуры, работает как пограничный переход. Железнодорожные платформы трёх парков, контейнерная площадка, багажное отделение, товарный двор, вокзал – всё отдалено для выполнения пограничниками и таможенниками госконтроля. «Пять лет назад институтом «Челябгражданпроект» были начаты проектные работы строительства пограничного перехода Карталы. Но, поскольку этот объект является частью федеральной программы, проектирование было приостановлено», – констатирует главный инженер ЮУЖД Анатолий Храмов. Правда, с июля нынешнего года в пунктах пропуска на российско-казахстанской границе предполагается отменить таможенный контроль – начнётся реализация второго этапа формирования Таможенного союза.

ТЕХНОЛОГИИ

Из Интернета в вагон

Электронные билеты не спешат распространяться на «пространстве 1520»

Железные дороги «пространства 1520» в разное время начали внедрять электронную продажу билетов. Как правило, все начинали с электронного бронирования с последующим оформлением билета в кассе. На сегодня во многих странах уже можно оформить полноценные электронные билеты на многие маршруты, а где-то новые технологии только испытывают.

Украина: стремиться к большему

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзалізниця», УЗ) с 2008 года внедряет автоматизированную систему самообслуживания по оформлению электронных железнодорожных проездных документов «е-квиток» общей стоимостью порядка 45 млн грн (\$5,646 млн). На первом этапе по полученному по электронной почте паролю пассажир до отправления поезда мог приобрести билет в любой железнодорожной билетной кассе Украины. На втором этапе пассажиры могли не только заказывать, но и оплачивать билеты через Интернет, однако в кассу всё равно необходимо было подходить, для того чтобы распечатать билет.

В 2009 году через Интернет было приобретено около 10,5 тыс. билетов на поезда УЗ, а в 2010 году – свыше 29 тыс. Через Интернет в 2009 году было продано около 72 тыс. билетов, а в 2010 году – более 102 тыс. Насколько эти цифры незначительны, становится ясно при их сравнении с общим объемом ежегодных перевозок УЗ – 500 млн человек.

В 2010-м украинские пассажиры получили возможность приобрести железнодорожный билет, не отходя от компьютера. Пользователь Интернета самостоятельно заказывает, оплачивает и распечатывает свой проездной документ. Правда, пока сфера применения этой услуги распространяется только на пять вагонов поезда Днепропетровск – Киев.

Оплата билетов производится при помощи платёжных карт – украинской карточкой системы НСМЭП (Национальная система массовых электронных платежей), а также международными картами – VISA или MasterCard. Проводник вагона с помощью мобильного терминала контроля считывает с документа штрихкод, подтверждая возможность проезда.

По словам начальника управления нормативно-технического обеспечения информационных технологий пассажирских перевозок Главного пассажирского управления «Укрзалізниця» Нины Кострубицкой, с начала внедрения услуги продажи билетов через Интернет с покупателей взымались комиссионные. Они зависели от стоимости билета и от того, какую платёжную карточку использует пассажир. Таким образом, электронный билет обходился дороже приобретённого в железнодорожной кассе. Это сдерживало



ФОТО: ИРИНА КОЛОВИК

На Украине электронные билеты покупает менее одного процента пассажиров

потенциальных покупателей. Только с 10 февраля 2011 года комиссионные при покупке железнодорожных билетов через Интернет упразднены.

Казахстан: плюс борьба с перекупщиками

АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) внедряет свою автоматизированную систему «Электронная коммерция по продаже электронных проездных билетов через Интернет и оплате услуг пассажирских перевозок с применением платёжных банковских карт». Сначала приобрести билет можно было, лишь оплатив его через Интернет банковской картой, а затем оформив в кассах компании «Пасса-

жирские перевозки» («дочка» КТЖ) или в частных агентствах по продаже железнодорожных билетов только на территории Казахстана.

Сейчас «Пассажирские перевозки» предлагают продажу билетов через Интернет на 48 поездов внутригосударственного сообщения, 25 поездов стран СНГ и на все пригородные поезда. В базе компании числится около 20 частных агентств, имеющих более 250 касс в республике.

Второй этап «Электронной коммерции» КТЖ начался в январе 2011 года с установкой транзакционных терминалов самообслуживания (ТТС), позволяющих пассажиру выбирать и приобретать билеты, а также распечатать билеты, заказанные

Внедрение новых технологий не помогает решать проблему продажи билетов перекупщиками

Эстония: всё по карточке

В Эстонии запустили продажу билетов через Интернет с сентября 2010 года. Пассажирская компания Elektriraudtee сразу ввела пластиковые проездные карточки, которые можно приобрести через Интернет или в терминале. «Пассажир покупает билет, стоимость которого заносится на его проездную карточку. Также на карточку можно положить деньги, тогда в поезде не нужно будет расплачиваться наличными. На одну карточку можно приобрести билеты для всей семьи», – сказал пресс-секретарь Elektriraudtee Норберт Кааресте. Первые дни новая система работала с некоторыми перебоями, поэтому пассажирам приходилось покупать бумаж-

ный билет, который в связи с внедрением пластиковых карточек подорожал на 1–3 кроны (около 0,2 евро). Теперь реализация билетов Elektriraudtee через Интернет достигла 60-процентного уровня от общего объёма продаж.

Белоруссия: добавить банков

Белорусская железная дорога (БЖД) ввела услугу продажи билетов через Интернет в феврале 2011 года. Сейчас онлайн-система продажи проездных документов по банковским пластиковым карточкам работает в режиме опытной эксплуатации и пока доступна лишь обладателям пластиковых карт ОАО «Беларусбанк», которые являются зарегистрированными клиентами системы «Интернет-банкинг». По словам начальника службы информационных технологий БЖД Михаила Точилина, услуга, по сути, будет аналогична российской системе покупки железнодорожных билетов: БЖД будет использовать автоматизированную систему управления пассажирским комплексом АСУ «Экспресс-3», разработанную во ВНИИЖТе.

В стоимость билета включён тарифный сбор за оформление через Интернет в связи с тем, что дорога должна отчислять процент банку за предоставление услуг. За республиканские перевозки комиссионный сбор составляет примерно \$0,54, за международные – \$1,88. В процессе оформления билета клиент заходит на сайт, создаёт логин и пароль, выбирает билет, и после этого его автоматически переадресовывают на систему «Интернет-банкинг», где и осуществляется покупка.

Рина Мориц

СТРАТЕГИЯ

Определились с желаниями

На Украине выбирают параметры подвижного состава нового поколения

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзалізниця», УЗ) планирует заказывать грузовые вагоны исключительно нового поколения.

Такое решение было принято на техническом совете ведомства. По словам генерального директора «Укрзалізниця» Владимира Козака, необходимо определить характеристики, которым должны соответствовать вагоны нового типа.

«Мы должны дать сигнал производителям, машиностроителям о том, какие именно вагоны требуются железным дорогам Украины: с каким сроком службы, колёсными парами, нагрузкой на ось, типом и массой кузова, степенью защиты от повреждений. Мы должны дать понять, в какой степени необходимо повысить надёжность деталей», – сказал Владимир Козак.

По его словам, за счёт качественного обновления парка грузовых вагонов «Укрзалізниця» сможет в полной мере обеспечить потребности экономики Украины в перевозках грузов в соответствии с Национальным планом действий на 2011 год по внедрению



ФОТО: ИРИНА КОЛОВИК

Программы экономических реформ на 2010–2014 годы.

На «Укрзалізницю» также будет возложена техническая подготовка мощностей депо для соответствия их вагонам нового типа. При этом, как отметил господин Козак, ведомство будет настаивать, чтобы производство запчастей было налажено именно на Украине. Кроме того, в стране должна осуществляться и сертификация комплектующих во избежание демополизации.

Согласно принятому итогам заседания технического совета УЗ решению обновление парка грузовых вагонов будет опираться как на приобретение новой техники, так и на модернизацию и ремонт имеющегося

Стандарты вагонов нового поколения предстоит выбирать

фонда. Модернизировать будут в основном наиболее востребованный вид подвижного состава – полувагоны.

Согласно оценкам «Укрзалізниця» модернизация за счёт использования износоустойчивых элементов позволит поднять показатель межремонтного пробега полувагонов с сегодняшних 110 тыс. км до 160 тыс. км. При этом межремонтный срок службы вагона увеличится с двух до трёх лет. Что касается новых вагонов, межремонтный пробег должен быть не менее 500 тыс. км, а срок их службы без ремонта доходить до 4 лет.

По мнению руководителя аналитической группы консорциума Management Consulting Group Дмитрия Подтуркина, организация производства грузовых вагонов с такими требованиями возможна на существующих мощностях заводов Украины, однако для этого потребуется порядка двух лет.

«Сейчас рассчитывать на собственные заводы УЗ не приходится, поскольку их мощности до 2013 года полностью загружены заказами, в основном из России. В этой ситуации наиболее реальным партнёром могут стать китайские производители, но на сертификацию их продукции потребуется около года», – считает он.

В соответствии с программой обновления парка подвижного состава «Укрзалізниця» на 2011–2015 годы закупки грузовых вагонов составят 50 тыс. единиц (в том числе 25 тыс. полувагонов заводов Украины). Стоимость программы оценивается ведомством на уровне \$3,5 млрд. Всего в настоящее время в собственном парке УЗ насчитывается 119,871 тыс. грузовых вагонов, 80% из которых исчерпали нормативный срок службы.

Рина Мориц

РЫНОК

Скрытое финансирование

Казахстанские железнодорожные предприятия получили госсредства под видом кредита

АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына» (холдинг по управлению государственными активами Республики Казахстан) предоставило своей дочерней структуре АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ) кредит на сумму 75 млрд тенге (\$515,04 млн). Средства пойдут на обновление локомотивного и вагонного парков компании.



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРЬКОВА

Пополнение парка по-прежнему требует господдержки

рассчитывает получить у предприятий Казахстана. Под эти объёмы КТЖ уже взяла у Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) восьмилетний кредит на \$200 млн.

Что касается стратегии развития АО «Локомотив», до 2020 года компания планирует приобрести свыше 1,1 тыс. локомотивов, что позволит полностью обновить тяговый парк КТЖ. При этом в 2011 году предусмотрена покупка 69 тепловозов серии ТЭЗ3А на сумму более 40 млрд тенге (\$276 млн).

Как объяснил директор по развитию казахстанской

компании SMART Business Solutions Кубат Рахимов, кредитование КТЖ со стороны своей материнской структуры «Самрук-Казына», которая в свою очередь находится под государственным контролем, по сути, является завуалированной формой государственного финансирования компании. «Во-первых, в открытую предоставлять дотации монополистам государству не позволяет законодательство Казахстана», – рассказал эксперт. – Однако оно может выступать гарантом по займам, к примеру, того же КТЖ. Кроме того, большинство инвестиционных проектов «Самрук-Казына» рассчитываются на срок от трёх до семи лет, что логически подталкивает его эффективно использовать бюджетные средства, в частности, финансировать техническое перевооружение своих дочерних предприятий».

По словам эксперта, в целом такая схема рассчитана на установление взаимной ответственности между компаниями и как результат способствует выходу на инновационные рельсы как транспортной отрасли, так и всей казахстанской экономики.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Праздник

Спасибо за Победу

Ветеранов чествовали от Южно-Сахалинска до Калининграда



Паровоз П36 с современными вагонами прошёл маршрут Челябинск – Кыштым – Челябинск



На Киевском вокзале столицы в День Победы царил праздничная атмосфера



Владимир Якунин знаком со многими ветеранами из Волгограда



В Чите цветы и венки возложили к паровозу, памятнику забайкальским железнодорожникам

На железных дорогах России отпраздновали День Победы.

В Москве у ветеранов-железнодорожников праздник начался со встречи на Киевском вокзале. Отсюда они с родными и близкими сели в 12-вагонный «Поезд Памяти» и отправились на Поклонную гору. Поезд вёл паровоз военных лет, оглашая окрестности пронзительным гудком – радостным и в то же время грустным. В вагонах праздничную атмосферу весны 1945 года создавали артисты в солдатской форме и баянисты.

После концерта поезд проехал по Малому кольцу столицы. Пассажиры услышали рассказ об истории создания этой дороги и интересных местах Москвы, мимо которых проезжал состав. Закончился «кружовый» маршрут на Рижском вокзале. Здесь ветеранов встречали духовой оркестр и полевая кухня. Позже они поклонились памятной стеле, открытой здесь несколько дней назад: на ней высечены имена железнодорожников – Героев Советского Союза, полных кавалеров ордена Славы и Героев Социалистического Труда, работавших на предприятиях Московской дороги.

«Поезд Памяти» встречали и на Октябрьской дороге. «Нам захотелось показать детям, как это было. Мой дедушка до Берлина дошёл, бабушка в деревне хлеб партизанам пекла. Нас родители так воспитали, что мы отдаём дань их подвигу. И подрастающее поколение, которое уже очень далеко от этой истории, тоже надо так воспитывать, чтобы и они хранили память о тех годах», – говорит петербурженка Наталья, которая вместе с подругой и детьми пришла на вокзал. «Если бы этого праздника не было, то нас тоже не было бы», – подытоживает маленькая Даша.

Ретропаровоз, украшенный красным флагом и транспарантом «Домой с Победой!», под марш «Прощание славянки» подошёл к платформе. И хотя пассажирами поезда были молодые пары в форме времён войны, сам паровоз – реальный участник битвы за Сталинград. Через несколько минут по залу Московского вокзала «солдаты», сошедшие с поезда, прошли колонной. Её возглавил участник штурма Рейхстага Николай Беляев. Пассажиры, увидев ветерана, повставали со своих мест и встречали его аплодисментами и криками «ура!».

На Восточно-Сибирской ветераны открыли 72-й по счёту пассажирский сезон

Детской магистрали. По традиции это право доверили бывшим членам кружка юных железнодорожников, которые в 1939 году повели первые детские составы. Среди них – Григорий Руденко, которого называют первым машинистом ДЖД. В первой локомотивной бригаде оказались и Андрей Закаблукский, Николай Коваль, Миней Тверских, которых уже через несколько лет предстояло оказаться на фронте. Время не пощадило бывших воинов, увешанных боевыми наградами, но песни военных лет, слова признательности, похоже, придавали им сил. «Нас осталось совсем мало, и только память возвращает нас в те далекие годы. Нам привили чувство ответственности за выполняемую работу, взаимовыручки. Будьте и вы верными своим семьям, своей Родине», – напутствовал гостей Детской железной дороги Миней Тверских.

На Забайкальской празднование началось у Вечного огня, горящего рядом с паровозом-памятником в Чите. Этот старый локомотив – участник войны с

На Южно-Уральской празднование началось в музее железнодорожной техники на станции Челябинск. После митинга и возложения венков к мемориалу боевой и трудовой славы ветераны и труженики тыла совершили праздничную поездку на ретропоезде. Паровоз П36 с современными вагонами прошёл маршрут Челябинск – Кыштым – Челябинск.

«Второй раз веду такой состав. Вместе со мной в бригаде мой помощник, тоже машинист Владимир Мишура, и кочегары, они же помощники машинистов электровазова, Степан Черепанов и Сергей Федюков. Надеюсь, доставили ветеранам радость», – рассказал машинист Валерий Лубшев.

Ретропоезда были организованы и в других регионах дороги: от Орска до Новоорска, от Оренбурга до Бузулука, от станции Каргалы до Магнитогорска и от Кургана до станции Утяк.

На вокзале Челябинска открылась фотовыставка «Дни Победы». Здесь – яркие моменты празднования железнодорожниками Дня Победы в разные годы.

Мой дедушка до Берлина дошёл, бабушка в деревне хлеб партизанам пекла. Нас родители так воспитали, что мы отдаём дань их подвигу

Японией. «В ту пору для военных перевозок ЗабЖД не хватало таких паровозов. Поэтому из США привезли эти машины. Подарок президента Рузвельта», – говорит ветеран Захар Хисматуллин.

На таком паровозе он подростком трудился кочегаром, потом семь лет – помощником машиниста и пять лет – машинистом.

«Доверяли в тяжёлое время эту работу совсем молодым. Ведь кто постарше, были на фронте», – замечает ветеран.

Ушёл на фронт и Виталий Кочев. Его призвали из локомотивного депо Чита в январе 1943 года. После школы снайперов в Иркутске и военной учёбы в Подмоскovie в 1944 году он попал на 3-й Украинский фронт. Виталий освобождал Одессу, Румынию и Болгарию, участвовал в Ясско-Кишинёвской операции. День Победы в 1945 году он праздновал в Греции.

«Население освобождённых стран встречало нас хлебом-солью и цветами. Люди букетов не жалели. Они срезали цветы сотнями, бросали охапками, устилали нам дорогу», – вспоминает фронтовик.

На Западно-Сибирскую для участия в празднике приехала делегация из 28 ветеранов Улан-Баторской дороги. Особый колорит этой необычной группе, приехавшей в Новосибирск, придавали национальные костюмы у женщин и непривычная железнодорожная форма у мужчин. Первым в списке стояла экскурсия по музею железнодорожной техники на станции Саятель. «Меня поразило внутреннее убранство царского вагона, – говорит руководитель делегации Намсрайин Жанчив, – построен он в конце XIX века и, оказывается, бронированный». Говорит она по-русски – окончила Московский институт инженеров транспорта.

Гости познакомились с самой могучей станцией ЗСЖД – Инской. Своими глазами увидели её многочисленные объекты, в том числе прекрасные дом отдыха локомотивных бригад и реабилитационный центр.

«На Инской я когда-то был, – говорит ещё один мой собеседник, бывший машинист Дашлахины Даваахуу, 34 года отработавший на железной дороге, – при-

водил на эту станцию тепловозы в ремонт. Часто езжал в Россию. Больше всего бывал в локомотивном депо Наушки. Там у меня до сих пор есть хороший друг. Познакомились в работе. Сейчас он тоже на пенсии».

А 9 Мая гости из Монголии присутствовали на параде войск Новосибирского гарнизона на центральной площади города, приняли участие в народном гулянье.

На Свердловской с 6 мая привокзальная площадь пестрела от чёрно-оранжевых георгиевских ленточек: их у входа в здание вокзала раздавал паренёк в футболке и кепке с логотипами компании. Те, кто решил в эти праздничные дни купить билет на поезд дальнего следования, вместе с ленточкой и билетом получали в кассе ещё и открытку с маркой, чтобы поздравить друзей и родственников.

А вот праздничный концерт, который прошёл в фойе вокзала, для многих пассажиров не был новинкой: музыканты уже выступали здесь раньше. Судя по количеству зрителей, которые собрали выступающие, такие концерты стали традицией.

Главных же участников праздника – ветеранов войны – поздравил начальник СвЖД Алексей Миронов. Возле установленного в прошлом году мемориала железнодорожников, погибшим в годы Великой Отечественной войны, прошёл праздничный митинг, все гости попробовали солдатской каши из полевой кухни.

В канун Дня Победы президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин приехал в город-герой Волгоград на Межрегиональную конференцию «Единой России». Главу компании встречала делегация ветеранов и тружеников тыла.

«В Волгограде я не первый раз, – сказал Владимир Якунин. – Вижу знакомые лица ветеранов, слава Богу, что все живы и здоровы! Пока вы держитесь и работаете с молодёжью, передавайте им правду».

«Мы наблюдаем за работой транспорта и радуемся успехам компаний, – сказал старейший железнодорожник Волгоградского региона Иван Иванович Малинин, ушедший на пенсию в 90 лет. – Система социальной поддержки тружеников и ветеранов действует успешно, и с počётom всё в порядке. Есть мелкие недоработки, которые можно безболезненно устранить. От имени всех ветеранов войны и транспорта выражаем вам благодарность».

Игнат Вьюгин

Акция

Открытие космоса

Увидеть Байконур и мысленно взлететь удалось юным художникам из железнодорожных школ

Всё уже закончилось: невозможная притяженная, ушёл в космические просторы грузовой корабль «Прогресс». Мы стоим на стартовом столе, пустом и немножко тёплом, и уже не верится, что 15 минут назад прямо здесь ревели, отрываясь от Земли, настоящая ракета. «Мы же... видели!» – кричит кто-то из ребят. Всё случилось. «Здесь гением советского человека начался дерзновенный штурм космоса», – написано на невзрачной памятной стеле. Пора домой.

Путешествие, точку в котором поставила исчезнувшая в небе ракета, было недолгим, но насыщенным – за два дня наша группа успела и основные объекты Байконура изучить, и в окрестностях космодрома побывать. Сорок мальчишек и девчонок, ставших победителями конкурса «Юрий Гагарин», с космической скоростью напивались знаниями и впечатлениями. Впрочем, эмоциональный взлёт начался у них задолго до начала поездки.

– Люблю смотреть на звёзды – это невероятный мир. И когда узнала, что еду на Байконур, наверное, весь город слышал, как я пищала от счастья. Ещё бы – ведь именно там были сделаны первые шаги к покорению космоса, – призналась мне в самолёте Дарья Койдан из школы № 28 РЖД посёлка Смольяниново Приморского края.

А ещё ей хотелось узнать, почему космодром построили именно в далёкой казахской степи. Этот и другие вопросы школьники смогли задать на борту спецрейса настоящему космонавту: делегацию возглавлял Герой СССР, вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. Больше всего ребят интересовал путь самого Олега Юрьевича – как случилось, что он, врач, стал летчиком-космонавтом. А также как стать космонавтом и чем занимаются покорители космоса на орбите в свободное время.

«Космонавты всё время заняты осмысленной деятельностью, и чем меньше у них остаётся свободного времени, тем лучше, – сказал Олег Атьков. – Перед нашим экипажем стояло две задачи. На станции была нарушена система трубопровода, произошла разгерме-

тизация, нужно было найти, в каком месте это случилось, и устранить поломку. Для этого понадобилось пять выходов в открытый космос. Вторая задача – предстояло выяснить, может ли человек летать очень долго, больше года, и что нужно, чтобы он вернулся живым и здоровым. Я отвечал за медицинскую часть, и за время экспедиции мы провели более 40 медицинских опытов».

В часе езды от космодрома, в излучине реки Сырдарья, построен жилой и административный центр космодрома, город Байконур. Здесь главное богатство – чистая вода, а тень от деревьев – настоящая роскошь. Для местных ребятшек «три-два-один-пуск» – самая верная считалка, а самая привычная игрушка, конечно, маленькая ракета.

Даже школы здесь особенные. В Международной космической школе, где побывала наша делегация, на партах рисуют ракеты и пишут «Гагарин». Здесь «КПД сгорания топлива» – проблема более существенная, чем глобальное потепление или мировой финансовый кризис, а «сады на Марсе» – не цветистая метафора, а реальная жизненная цель, достижение которой всего лишь дело времени. Уроки здесь ведут из космоса – школьники узнают про быт космонавтов, изучают физику космоса, осваивают чертежи ракет, а на уроках труда делают не табуретки, а летательные аппараты. Кстати, ребята собирают их по реальным чертежам – с точностью до последней заклёпки.

В музее космодрома ребята узнали, что такое ложемент и почему шлемы скафандров покрывают настоящим золотом, увидели личные вещи великих конструкторов, космические продукты питания и патефон, под звуки которого в байконурском Доме культуры зарождались первые космические семьи, детали космических аппаратов и множество других интересных вещей. «А теперь я расскажу вам то, чего не сказал экскурсовод», – с такими словами Олег Атьков частенько обращался к ребятам.

«То, что нашу делегацию возглавляет настоящий космонавт, хорошо влияет на программу, – отметила Ангелина Беликова из школы № 38 РЖД города



ФОТО: АНДРЕЙ СЕРГЕЕВ

Мичуринска. – Олег Юрьевич открывает секреты тех мест, где мы бываем, рассказывает про ту технику, которую нам показывают. Всем своим друзьям я расскажу о нём и покажу его автограф».

Недалеко от музея уже больше 50 лет стоят невзрачные деревянные домики – «гагаринский» и «королёвский», как называют их байконурцы. Великий конструктор Сергей Королёв очень ценил время – и своё, и своих коллег, чтобы не тратить время на дорогу домой, попросил построить жильё прямо на космодроме. Второй домик был построен для маршала Неделина, который трагически погиб 24 октября 1960 года на Байконуре при взрыве ракеты Р-16, и домик пустовал. В ночь перед историческим стартом 12 апреля 1961 года там ночевали Юрий Гагарин и его дублёр – Герман Титов.

Мы видели музеи и монтажные цехи, впереди главное – запуск ракеты

«Эти домики такие маленькие, старенькие, скромные, и с тех старых пор никто в них ничего не менял – как стояла койка, на которой спал первый космонавт перед стартом, так и стоит. Своими руками наяву прикоснуться к истории космической эры дорогого стоит», – считает Тимур Шеуджен из Адыгейска.

Попасть на Байконур Тимур помог исследовательский проект. «Мои ровесники мало интересуются космосом, по сравнению с нашими родителями, которые были детьми, когда Гагарин совершил свой полёт, мы знаем совсем мало. В своей работе я предложил меры по привлечению внимания школьников к этой интереснейшей теме», – рассказывает он.

В монтажно-испытательном корпусе «Прогресс», где ракеты проходят подготовку перед стартом, ребята смогли рассмотреть огромные ступени ракеты-носителя. Их производят в Самаре, а потом по железной дороге перевозят на Байконур, где в огромном ангаре монтируют и готовят к пуску. «Чистота в монтажных залах такая, что не силится медицинским операционным. И это в полупустыне, где кроме ветра и песка вообще мало что есть! Нам рассказали, что этот стандарт был разработан, ещё когда создавались первые космические аппараты – не более 3 тыс. пылинок на кубический метр воздуха!» – восторгается Глеб Рябов из села Веруновка Пензенской области.

Церемония награждения лауреатов конкурса прошла в городском музее Байконура: Олег Атьков вручил ребятам памятные альбомы и дипломы лауреатов. Автограф космонавта хотелось получить даже директору музея, что уж говорить о детях. Свой автограф получила и Роза Карапетян из иркутского лицея № 36 РЖД. «За эти два дня мы сильно замотались, но оно того стоило. Нам показали музеи и монтажные площадки, я узнала много нового о кораблях и людях, их создававших. Впереди ждёт самое главное – запуск ракеты», – поделилась она впечатлениями.

Старт космического корабля действительно стал кульминацией всей поездки. В бескрайней степи сложно оценить истинные размеры ракеты. С наблюдательной площадки № 18 в трёх километрах от места старта космического корабля,

«Прогресс» кажется совсем крошечным. Наконец, «протяжка, продувка, ключ на старт». Ещё несколько мгновений – и со страшным шумом ракета отрывается от земли. 27 апреля 2011 года в 17 часов 05 минут 21 секунду с космодрома Байконур успешно осуществлён запуск ракеты-носителя «Союз-У» с грузовым космическим кораблём «Прогресс М-10М». На борту корабля более 2,6 тонны грузов – топливо, вода, контейнеры с рационами питания, свежие продукты, медицинское оборудование, посылки для экипажа, а также оборудование для научных экспериментов.

«За эти годы на Байконуре многое изменилось – появилось много международных проектов, раньше это была редкость. Мы не можем бесконечно эксплуатировать пусть надёжную, но собранную ещё в 60-х годах технику. Российскому космосу необходимы новые технологии, материалы, специалисты, – обратился Олег Атьков к ребятам. – Вы приняли участие в конкурсе, то есть вы активны в этой жизни и чем-то похожи на людей, которые пришли сюда почти 60 лет назад. Вы станете такими, как я, придут другие, и важно, чтобы эта цепочка не прерывалась. Вы многое увидели и узнали. Теперь вам предстоит поделиться этими знаниями с теми, кто рядом с вами. Хочу пожелать, чтобы вы были здоровыми, умными, настойчивыми, чтобы жизнь вы прожили не зря, всё успевая – веселиться, работать, думать, учиться, мечтать».

Улетать с Байконура было немного грустно – здесь уже наступило настоящее лето, а дома ребята ждали последние апрельские заморозки, итоговые контрольные работы и окончание учебного года. Владимир Мищенко, вице-президент Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного – а именно эти организации при поддержке РЖД устроили поездку – подметил, что, раз конкурс получился настолько интересным, было бы неправильно провести его лишь однажды, в честь 50-летия первого полёта человека в космос, и предложил сделать конкурс «Юрий Гагарин» ежегодным. Идея была встречена аплодисментами.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА
ФОТО АВТОРА

ПОДДЕРЖКА

Двойной доход

МАТЕРИНСКИЙ КАПИТАЛ, ВОЗМОЖНО, ВЫДЕЛЯТ И НА КАЖДОГО ИЗ БЛИЗНЕЦОВ

Пермские депутаты предложили материально поддерживать родителей, у которых родилась двойня или тройня.

Заксобрание края внесло в Госдуму соответствующий законопроект. Сегодня сертификат на 365 тыс. руб. получают семьи, у которых появился второй ребёнок. Но если вместо одного малыша родились двое или трое, сумма маткапитала остаётся той же, однако материальная нагрузка на семью возрастает.

Деньги после рождения двойни пермские депутаты предлагают выплачивать только тем семьям, где уже есть один ребёнок. Если у матери родилась тройня, то выдавать сертификаты предлагается на каждого малыша, вне зависимости от того, есть ли в семье ещё дети. Такая же схема будет действовать, если малыш одновременно рождается больше. Региональные депутаты отмечают, что расходы федерального бюджета серьёзно не увеличатся. По предварительным расчётам, на маткапитал для близнецов придётся потратить около 1,2 млрд руб. в год.



ФОТО: СЕРГЕЙ КОКИН

По данным Фонда социального страхования (ФСС), всего в нашей стране рождается порядка 1,5 млн детей в год. Из них только 11 тыс. – двойни. Меньше 200 женщин в год рожают тройню.

Первый уполномоченный по правам ребёнка Алексей Головань считает, что при предоставлении маткапитала в двойном размере семьям будет проще планировать свои расходы. «Это не такие уж большие деньги, мы тратим больше на спортивные мероприятия международного уровня», – отметил Алексей Головань.

Между тем председатель комитета по социальной политике Совета Федерации Валентина Петренко заявила «Гудку», что в поддержке нуждаются все многодетные родители. «Семьи будут поставлены в неравное положение, – пояснила она. – У кого-то родились двойняшки, а у кого-то – малыши-погодки. И тем, и другим тяжело в финансовом плане».

С 2007 года сертификат на материнский капитал получили уже 2,8 млн семей. В 2011 году его сумма составляет 365 тыс. 698 руб. Эти деньги можно потратить на формирование накопительной части пенсии матери, оплату обучения ребёнка в вузе или колледже, улучшение жилищных условий, строительство индивидуального жилого дома, а также на погашение ипотеки.

Пусть средства материнского капитала на уплату жилищного кредита можно в любой момент, в то время как на другие направления деньги направить разрешается лишь после того, как второму ребёнку исполнится три года.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Инициатива

Квартиры – рабочим

ПРЕДПРИЯТИЯ ОБЕСПЕЧАТ СВОИХ СОТРУДНИКОВ ЖИЛЬЁМ

Предоставление льготного жилья может стать обязательным пунктом при заключении трудового договора между работником и работодателем.

С таким предложением выступил президент Дмитрий Медведев. Льготы предполагаются для рабочих промышленных предприятий и заводов.

По мнению президента, если работодатель хочет удержать специалиста, он должен прописать в трудовом договоре право работника на льготное жильё, а также назвать ему чёткие сроки предоставления средств на его покупку. Это один из способов привлечь на предприятия квалифицированную рабочую силу, отметил глава государства.

Кроме того, он пояснил, что, даже если у предприятия или организации нет своего жилищного фонда, можно разработать схему выдачи денежных средств на льготных условиях. При этом работодатель может представить персоналу условие: допустим, только через 5 лет работы на предприятии он даст сотруднику деньги на покупку жилья.

Дмитрий Медведев также уверен, что решать этот вопрос работодатели будут не в одиночку. По его словам, мест-



ФОТО: WWW.PHOTOXES.RU

ные власти должны помочь в создании системы льготного ипотечного кредитования.

Как заявили «Гудку» в департаменте анализа и прогноза развития здравоохранения и социально-трудовой сферы Минздравсоцразвития, подобных программ ещё не было. «Сегодня есть только федеральная целевая программа «Жилище». Однако она предполагает обеспечение жильём только молодых семей, а также отдельных категорий граждан, установленных законодательством. При этом квартиры выдают в порядке очереди. Зачастую даже многодетным семьям приходится ждать жильё, – рассказали в департаменте. – Если заводы будут прописывать в трудовом договоре обязательства по пре-

НОВАЯ КВАРТИРА – ЛУЧШАЯ МОТИВАЦИЯ

доставлению жилья на льготных условиях, то можно будет избавиться от дефицита кадров на некоторых должностях».

В то же время в ведомстве отметили, что многие заводы и предприятия не потянут такие программы. Например, завод в небольшом населённом пункте вряд ли сможет предоставить субсидии.

Вместе с тем первый заместитель председателя Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (Роспруджел) Сергей Черногаев подтвердил, что сегодня действительно привлечь и удержать рабочих сложно. «Например, предприятия не всегда

могут найти высококвалифицированного токаря. Люди скорее выберут должность «охранник», а не «рабочий завода», так как посчитают эту профессию престижной, – предположил эксперт. – Но в ОАО «РЖД» уже несколько лет действует программа ипотечного кредитования. Ипотечные субсидии предоставляются на льготных условиях для всех сотрудников компании. Однако в первую очередь РЖД всё же помогают молодым специалистам и людям с острodefицитными специальностями».

По его словам, эта программа прописана в коллективном договоре компании и действует с мая 2005 года. Кстати, за 5 лет улучшили свои жилищные условия свыше 20 тыс. человек. «Мы понимаем, что такие проекты нужны, так как банковская ипотека неподъёмна для простого рабочего», – считает Сергей Черногаев.

Он отметил, что в России мало заводов имеют подобные ипотечные планы. Предприятия не выгодно давать кредиты работникам под низкие ставки, поэтому правительство должно помочь им. Например, поддерживать заводы налоговыми льготами.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

Исследования

Взгляд из космоса

Снимки с орбиты помогут решить проблемы лесопользования

Архангельские учёные разработали проект «Информационные системы в государственном управлении лесами».

Он предусматривает дистанционное зондирование территорий с помощью снимков, полученных с космических спутников. Данная информация затем будет обрабатываться с помощью компьютеров



Информация со спутников ускорит процесс лесоустройства по всей стране

по созданной специалистами Северного арктического федерального университета программе. По мнению директора Института информационных и космических технологий этого вуза Александра Гурьева, такой подход позволит создать наиболее полную базу данных, необходимую для учёта лесов, а затем постоянно её корректировать в реальном времени. До сих пор полученные с самолётов аэрофотоснимки обрабатывались вручную, что занимало довольно много времени. Учёные надеются, что теперь сроки работ значительно сократятся, а качество используемой информации существенно повысится, поскольку увеличился масштаб получаемых фотографий. Преимущество космической съёмки состоит ещё и в том, что она не требует длительной процедуры согласования с государственными органами. Благодаря этому снимки можно получить быстро, затем обработать их на компьютере, дешифровать и передать заказчику. Причём при использовании фотографий из космоса с высоким разрешением лес можно детально исследовать по многим параметрам, вплоть до определения диаметра конкретных деревьев. Полученные таким способом высокоточные данные оперативно представят объективную картину происходящего, что позволит специалистам быстрее решать проблемы лесопользования. Например, традиционными методами лесоустройство по всей Архангельской области не провести даже за 10 лет. А применение в этих целях космической информации позволит выполнить данную работу всего за один-два года. Как считает Александр Гурьев, новая разработка учёных должна заинтересовать прежде всего сотрудников предприятий лесного хозяйства, а также экологов и представителей органов государственного надзора. Кроме того, точные сведения с орбиты необходимы специалистам МЧС и Минприроды для предотвращения лесных пожаров, также они пригодятся при проектировании и мониторинге лесовозных автомобильных дорог.

Андрей Стрельцов

Цифры и факты

1 000 000

желудей на площади 3 га посадили экологи, учёные-лесоводы и журналисты в национальном парке «Угра» (Калужская обл.). Данная акция, организованная Всемирным фондом дикой природы и компанией «Родники России», прошла в рамках объявленного ЮНЕСКО Международного года лесов. По мнению профессора Московского государственного университета леса Сергея Ижевского, подобные мероприятия позволят скорее восстановить угоды с ценными породами деревьев, пострадавшими от прошлогодних аномальных пожаров. Кроме того, они послужат хорошим примером для всех желающих сохранить природу для будущих поколений россиян.

Подготовил Андрей Владимиров

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ТИИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 сж / д администрация стран ближнего зарубежья. Плател Краинов (милет) Советник главного редактора: Валентин Зипелович Научный редактор: Анатолий Хадоровский Номер вела Анна Зотраф.

Главный редактор: Александр Ретинин Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь) Редакционные редакторы: Павел Белов, Анна Зотраф Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сущин (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черевин (экономики, бизнеса и по работе сж / д администрация стран ближнего зарубежья), Павел Краинов (милет) Советник главного редактора: Валентин Зипелович Научный редактор: Анатолий Хадоровский Номер вела Анна Зотраф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новости (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстрации 624-73-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск: (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ (газеты «Гудок»

Выход в свет: 11 мая 2011 года Номер: 77 (24797) | Тираж: 152752 экз. Время подписания по графику: 19.15 Подписано в печать: 20.55 Цена свободная Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Битве», 23 км | Заказ № 11-05-00077 | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

Мелодии души

Хиты от Анны

«Красная горка» впервые на сцене ЦДКЖ



Анна Сизова более всего любит гастрольные поездки по железным дорогам России

– ЦДКЖ – одна из ведущих сценических площадок России. Как вы себя здесь ощущаете?

– Ну конечно же, петь здесь чрезвычайно престижно! В Москве этническое шоу «Красная горка» мы проводим вот уже в четвёртый раз, но впервые – на таком высоком уровне. Поистине это новый виток как в моей музыкальной карьере, так и в творческой жизни всей нашей семьи. Глубоко благодарю ОАО «РЖД», которое всячески нас поддерживает, а теперь вот предоставило для выступления такую великолепную площадку! О работе на сцене ЦДКЖ другие исполнители могут только мечтать, ну а нам удалось не только показать себя взыскательной московской публике, но и презентовать мой третий альбом «На Ивана да на Купала».

– Насколько вы считаете железнодорожников взыскательной публикой?

– Перед выступлением я сильно волновалась, потому что в зале были близкие мне люди. Знаете, всё в нашей жизни совсем не слу-

чайно. Когда-то я записала песню «Мамочка», которую посвятила как всем мамам России, так и своей матушке в частности, ведь она у меня – мать-героиня. Её услышали и отметили работники Фонда Святого апостола Андрея Первозванного. А председателем попечительского совета фонда, как известно, является президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. Но, конечно же, железные дороги мне близки не только по этой причине. Представляете, не так давно – гораздо позже того, как меня пригласило к сотрудничеству ОАО «РЖД» – я узнала, что мой дедушка по отцовской линии был почётным железнодорожником. Поистине пути Господни неисповедимы! Бабушка почти всю жизнь работала в области строительства, и я всегда думала, что и дедушка – где-то рядом с ней. Но однажды сестра моего отца рассказала мне, что, оказывается, дед трудился на железной дороге, и ни много ни мало – 25 лет!

Что касается уважения к труду железнодорожников, то разве можно относиться к нему без уважения? Это одна из основ

Футбол

Упорные гости

«Локомотив» на выезде сыграл вничью с «Зенитом» – 1:1

В непростом матче ничью железнодорожникам принёс удар бразильского форварда Майкона.

После трёх подряд побед игроки и тренерский штаб «Локо», забравшего по итогам предыдущих семи туров на второе место, наверняка хотели бы продолжить выигрышную серию и дальше. Но уж больно непростой соперник ждал команду Юрия Красножана в восьмом туре – действующий чемпион России «Зенит».

Встреча в итоге получилась сложной, причём для обеих команд. Для москвичей острой оказалась потеря Дмитрия Лоськова, который пропущал эту игру из-за перебора

жёлтых карточек. Потому если в обороне «Локо» сыграл относительно надёжно, то с нападением были определённые проблемы. Впрочем, и «Зенит» особой изобретательностью не блистал. И всё же именно хозяева открыли счёт: пенальти реализовал Данко Лазович. Но уже через три минуты нападающий «Локомотива» Майкон счёт сравнял. И в дальнейшем у команд ещё было несколько реальных возможностей забить, но в итоге встреча так и завершилась вничью.

– Зенит» нас ничем не удивил, – признался главный тренер «Локомотива» Юрий Красножан. – Мы постарались исключить опасные моменты у наших ворот, что почти уда-

лось. Но и наши атаки не принесли результата. Работы впереди много. В атаке нужно добавит агрессии, в обороне действовать более дисциплинированно.

Центральным матчем тура стала встреча столичных «Динамо» и ЦСКА. Игра получилась интересной и интригующей. Её судьба определилась на последних секундах, когда динамовцы сумели сравнять счёт – 2:2. Московский «Спартак» проиграл дома «Амкар» – 1:2. Тройка же лидеров выглядит пока несколько своеобразно – «Кубань», «Зенит» и «Анжи», у которых по 15 очков. «Локомотив» с 14 очками идёт четвёртым.

Владимир Матвеев

ЧМ-2011

Хуже норвежцев

Сборная России заняла в своей группе четвёртое место

Потерпев в конце второго группового этапа чемпионата мира два поражения подряд, российские хоккеисты пробились в четвертьфинал с последнего места в группе.

Нынешний чемпионат пока складывается для нашей сборной ни шатко ни валко. На предварительном этапе был проигрыш немцам, натужные победы над Словенией и Словакией. На втором этапе, с трудом одолев датчан, подопечные Вячеслава Быкова не смогли справиться с командами Чехии и Финляндии. Именно встреча с финнами должна была решить, какое место займут россияне в группе и с кем встретятся в четвертьфинале. И ещё немаловажный факт: в День Победы болельщики нашей сборной ждали только успеха. Но не дождались.

Если в основное время матча российские хоккеисты с трудом, но сдерживали

атаки соперника и даже вели в счёте две шайбы, то затем позволили сопернику отыграться, а в серии буллитов финны оказались на голову сильнее. Не помог нашей команде ни приехавший из-за океана Александр Овечкин, чей «Вашингтон» выбыл из розыгрыша Кубка Стэнли, ни голкипер Константин Барулин, уставший выручать раз за разом ошибавшуюся оборону. В итоге сборная России выступила на этом этапе даже хуже норвежцев, которые в другой группе стали третьими. Правда, наши игроки, переживая поражение, уверены, что смогут в плей-офф прибавить. Хотя противник их ждёт серьёзный – Канада. Но капитан нашей сборной Алексей Морозов признался, что не важно, против кого играть в четвертьфинале, ведь россияне смогут справиться с любым соперником.

Роман Вишнёв

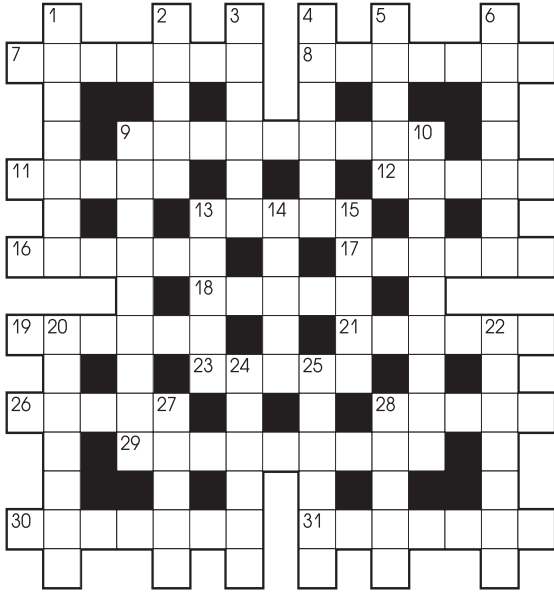
Кроссворд

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Коллектив футбольных судей. 8. Самое длинное легкоатлетическое состязание. 9. Где всегда сыр бесплатный? 11. И камешек круглый, и пупсик-малыш, и то, и другое зовётся ... 12. Куда ходил за три моря Афанасий Никитин? 13. Широкое меховое женское пальто. 16. Точка эстрадного общения. 17. Головной убор народов Азии и Африки. 18. Улица, загнанная в угол. 19. Чудовище из фильма-ужасстика. 21. Нечто, выпавшее в осадок. 23. Сбор информации у разговорчивых прохожих. 26. Устная благодарность артисту от зрителей. 28. «Горячая точка» на кухне. 29. Абориген жилища или местности. 30. Лёгкое раздвижное кресло, в котором можно скорее лежать, чем сидеть. 31. В неё можно попасть, войти и влипнуть.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Сухопутная «Полундра». 2. Источник шума, когда «деревья гнулись, а ночка тёмная была». 3. «Фабрика» по произ-

водству мёда. 4. Ножки Буша, перешедшие нашу границу. 5. Превращаются в элегантные шорты в «Бриллиантовой руке». 6. Опп, «разбежавшийся» по торговым точкам. 9. Для всех – мука мученическая, для налогового – нормальная профессия. 10. «Филиал» кладовки под потолком. 13. Городской транспорт, ведущий подземный «образ жизни». 14. Без него нельзя помыться, ну а с ним легко пробиться, если хочешь победить, его надо проявить. 15. Под него идёт состав, сошедший с пути истинного. 20. Пример для подражания. 22. Знак препинания после недосказанного. 24. Усилия, которые часто оказываются бесплодными. 25. У иглы – противоположность ушку, а у гвоздя – шляпка. 27. Был сзади – стал впереди: что он сделал (дорожно-транспортное)? 28. Актёр, сыгравший пастора, который совсем не умел ходить на лыжах.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 6 мая

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Панель. 4. Осадок. 10. Ноготки. 11. Антипод. 12. Март. 13. Скрип. 14. Стек. 17. Щепетильность. 18. Восьмигранник. 23. Итог. 24. Паром. 25. Опал. 28. Сумерки. 29. Тройник. 30. Ратуша. 31. Нокаут.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Панама. 2. Нагорье. 3. Лото. 5. Сито. 6. Депутат. 7. Кодекс. 8. Дискриминация. 9. Фамильярность. 15. Келья. 16. Мошна. 19. Оборот. 20. Испанка. 21. Миксер. 22. Платак. 26. Грош. 27. Поло.