

Решая локальные технические задачи, молодёжь вносит свой вклад в развитие железных дорог

12 сентября 2011 года WWW.GUDOK.RU
понедельник WWW.GUDOK.INFO
№ 163 (24883) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ОАО «РЖД» выделит средства на формирование проектной документации по программе развития БАМа

Формирование общеевропейского транспортного пространства создаст новые возможности

Сегодня классику мировой литературы польскому писателю Станиславу Лему исполнилось бы 90 лет

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152 055
экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Ушедшие в небо

Ярославль плакал. У десятков тысяч людей, пришедших в субботу на «Арену-2000» попрощаться с командой «Локомотив», по щекам вперемешку с каплями дождя катились слёзы.

Трагедия затронула не только Ярославль. И не только спортсменов страны и мира. Она с особой болью воспринята в среде железнодорожников. В компании тяжело переживают горечь утраты. У железнодорожников была своя любимая команда и свои любимые игроки, которые во время телевизионных трансляций матчей «приходили» в дома желанными гостями, заряжая зрителей энергией, поражая волей, мастерством, азартом. Хоккейная арена Ярославля практически всегда была заполнена зрителями под завязку.

В эти дни в адрес семей погибших из уст железнодорожников звучат слова поддержки и сочувствия.

Спортсмены, выступающие с логотипом «Локо» на майках, выходили на матчи с траурными повязками на руках, бились отчаянно, посвящая свои победы памяти погибших товарищам. Футбольный клуб «Локо» переиграл одного из лидеров чемпионата страны питерский «Зенит». Памяти ярославцев посвятили свою победу над Сальвадором и выход в финал чемпионата мира пляжные футболисты нашей сборной, основу которой составляют игроки «Локо». О памятных акциях можно говорить и дальше...

Нет сомнений в возрождении звёздной команды. Команды, которая впитала и своей игрой передавала присущий железнодорожникам корпоративный дух, основанный на сплочённости, огромной воле к победе, умению достигать высоких целей. Поэтому важно при формировании нового состава «Локо» эти черты сохранить. Этому будет способствовать приглашение в Ярославль хоккеистов, которые там когда-то уже играли. Кстати, в каждом из них дух «Локо» жив до сих пор. Об этом говорит тот факт, что более тридцати игроков, прежде игравших в составе железнодорожников, в том числе и легенда российского хоккея Алексей Яшин, уже выражали желание вернуться в Ярославль. Ну и, конечно же, привлечение в основной состав молодых воспитанников «Локомотива» поможет сохранить в клубе преемственность.

Но «Локомотиву» всегда был присущ принцип: «Если что-то делать, то делать хорошо». Разделяя связанные с воссозданием команды эмоции, следует признать, что за считанные дни или недели такую задачу решить практически невозможно. Текущий хоккейный год должен быть потрачен на кропотливую подготовительную работу по формированию нового состава с тем, чтобы образованный коллектив профессионалов и единомышленников в следующем сезоне мог не просто принять участие в чемпионате КХЛ, но и быть нацелен на самые высокие места.

ПОДДЕРЖКА

Сбор пожертвований

ОАО «РЖД» и благотворительный фонд содействия развитию железнодорожного транспорта «Транссоюз» открыли счёт по сбору пожертвований для оказания помощи родственникам погибших в авиакатастрофе хоккеистов.

Локомотив
ЯРОСЛАВЛЬ

Реквизиты расчёта
Получатель: благотворительный фонд содействия развитию железнодорожного транспорта «Транссоюз».
ИНН 7708237553
КПП 770801001
Расчётный счёт: 407 038 109 000 1 000 58 52
в ОАО «ТрансКредитБанк», г. Москва
БИК 044 525 562
Кор. счёт: 301 018 106 000 000 00 562
Назначение платежа:
«Помощь пострадавшим и семьям погибших в авиакатастрофе 07.09.2011. НДС не облагается».

Справки по телефонам:

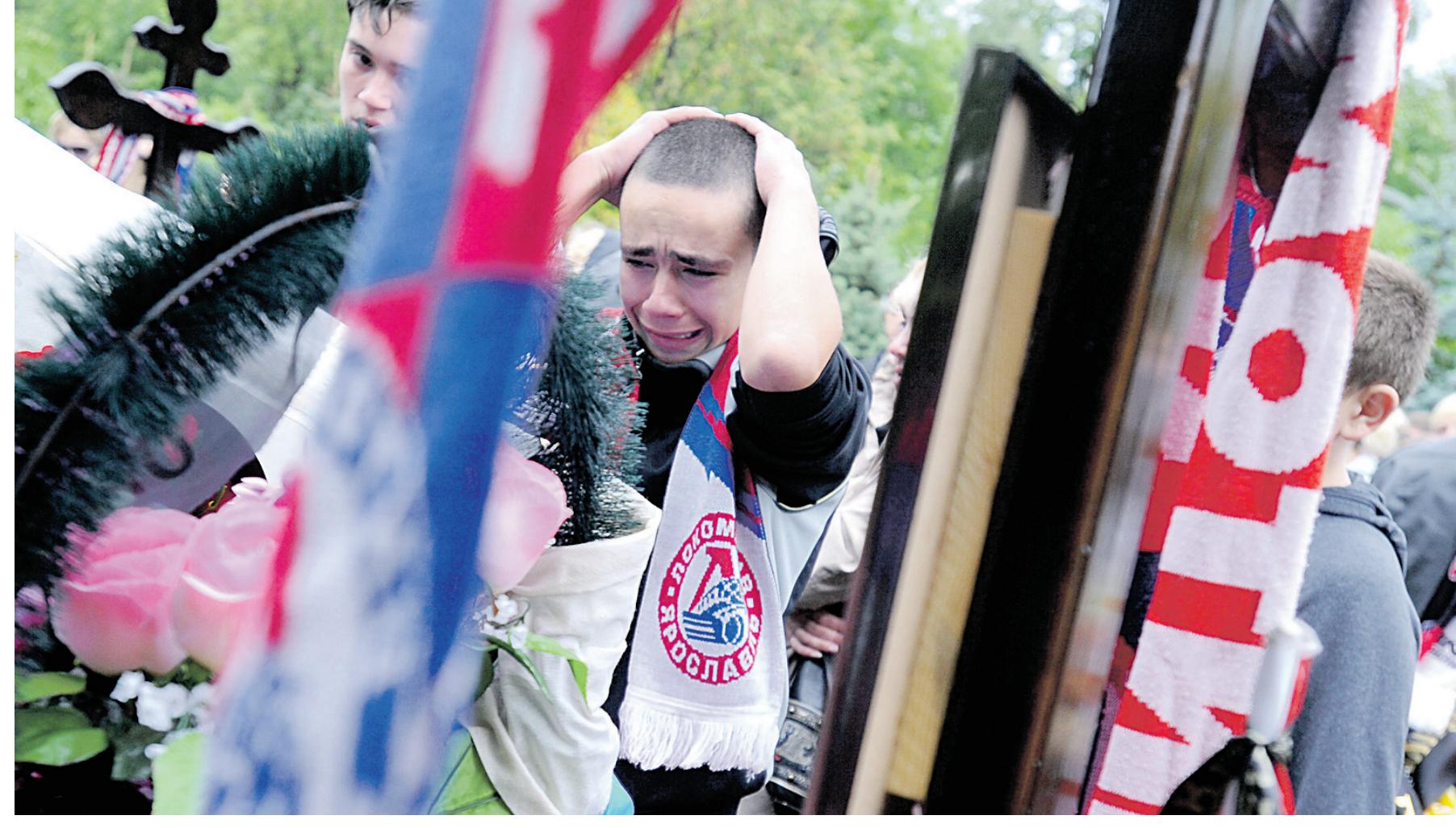
(495) 921-02-77, (495) 921-02-78,

(499) 262-56-75, (499) 262-45-66.

ТРАГЕДИЯ

В последний раз на льду

ЯРОСЛАВЛЬ ПРОСТИЛСЯ С ХОККЕИСТАМИ «ЛОКОМОТИВА»



Пасмурная суббота началась для Ярославля в 6 утра отпеванием усопших. Люди собирались у кафедрального Успенского собора заранее, но в храм смогли попасть только родственники и близкие. Остальные слушали трансляцию прощальной службы на улице, под дождём. Тела новопреставленных находились в соборе ещё с вечера, над ними всю ночь читали Псалтыри. После отпевания, проведённого архиепископом Ярославским и Ростовским Пантелеимоном, траурный кортеж направился в «Арену».

АРЕНА СКОРБИ

Закрытые гробы и портреты 14 ребят разместили прямо на ледовой площадке, где они тренировались накануне трагедии.

С 8.30 субботы сквозь ледовый дворец под приглушенную траурную музыку сплошным потоком потянулись люди с цветами. Многие не скрывали слёз.

Первыми прошли хоккеисты с хоккеистами их одноклубники. Приехали и недавние соперники из других клубов – «Ак Барса», ЦСКА, московского «Динамо», «Авангарда», «Металлурга»... Да и на проходивших болельщиках были фанатские шарфы с символикой не только «Локомотива», но и других команд КХЛ.

На церемонии прощания были председатель правительства Владимир Путин, министр внутренних дел Рашид Нургалиев, лётчик-космонавт Валентина Терешкова, руководитель отечественного хоккея Александр Медведев, Вячеслав Фетисов, Владислав Третьяк и глава Международной федерации хоккея Рене Фазиль.

«Все наши слова о скорби, о трагедии не идут ни в какое сравнение с теми чувствами, которые сегодня происходят в душах отцов, матерей, жён, детей, – говорит президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. – Мы с вами должны проявить и

деликатность, и сознательность. Важно, что произошла консолидация спортивной общественности, которая поддерживает клуб, поддерживает родственников. Я хочу высказать слова благодарности ярославичам за эту поддержку. РЖД сегодня вместе с командой, вместе с городом, вместе со спортом. Мы приехали отдать дань памяти нашим молодым игрокам, которых все считают железнодорожниками. Клуб должен быть восстановлен, но при этом надо проявить деликатность, неторопливость, ведь команда – это не только игроки, это не клоуны, это дух командный, ту культуру, которая возникла вокруг клуба. Надеюсь, что в сезоне 2012–2013 годов мы свою великое слово скажем».

«Они были настоящими мужиками, преданными своему делу...» – пытается отвечать, сбрасывая волю в кулак, Алексей Трошинский из чеховского «Витязя» на вопрос телерепортёра, какими запомнились вам ярославские хоккеисты. Но отворачивается от камеры и уходит, не справившись с эмоциями.

ВЫСОКАЯ ПЛАНКА

«Весь спортивный мир скорбит вместе с нами, – сказал президент ярославского «Локомотива» Юрий Яковлев. – В эти тяжёлые времена мы должны очень правильно поступать, соблюдая все ценности и общечеловеческие, и клубные. Наша первоочередная задача – позаботиться о семьях погибших, проводить достойно ребят в последний путь. Вторая задача – воссоздать команду соответствующего уровня, планка которой – погибшая команда. Для этого нужно время, нужны люди. Поэтому выступление в Континентальной хоккейной лиге мы начнём со следующего сезона. Этого мы твёрдая позиция, другую не будет».

«У меня два года назад сына убили, взорвали в «Невском экспрессе». Завтра суд начинается. Я знаю, что такое потерять близ-

ких, – признался «Гудку» бывший хоккеист и тренер ярославской команды Геннадий Халецкий. – Сын у меня тоже в хоккей играл здесь, в ярославской спортивной школе. Я многих из ребят знаю. Артёма Ярчука, например, набирал в детскую команду 90-го года, пришёл с папой – вот такой шкет, быстренький. Хорошо знаю погибший обслуживающий персонал – старую гвардию. Лучшего врача Андрея Зимина, других. Для родственников сейчас самый сложный период наступает. Им должно хватить силы воли, чтобы жить дальше».

На трибуне молчаливо сидят и смотрят на площадку мальчишко в фанатском свитере с № 11 и надписью «Галимов». Шестиклассник Артур Никифоров. Вместе с папой уже простился с погибшими. «Майку его в прошлом году купил, нравится, как играет Александр Галимов. Надеюсь, что живёт», – говорит он.

Чудом выживший в катастрофе хоккеист Александр Галимов всё ещё остаётся в крайне тяжёлом состоянии. За жизнь форварда «Локомотива» борются врачи из Московского института хирургии им. Вишневского.

Второй выживший в катастрофе Як-42 – бортмеханик Александр Сизов – находится в тяжёлом, но стабильном состоянии, сейчас он в сознании и может разговаривать. Им занимаются врачи из НИИ им. Склифосовского.

Земля пухом...

Траурный митинг был запланирован на 12.30, людской поток не иссякал шесть часов подряд. Говорят, проститься пришли больше 100 тыс. человек.

«Мы потеряли частичку себя. Справиться с этим горем мы можем только вместе, – заявил губернатор Ярославской области Сергей Вахруков. – Лучшей памятью о ребятах будет наше объединение вокруг клуба и воссоздание команды. Это непросто, и

такую команду, которая у нас была, мы никогда уже не создадим. Но мы должны сделать наш ярославский хоккей вечно. И мы сделаем всё, чтобы родственники погибших не чувствовали себя забытыми и обделёнными. А светлая память о ребятах навсегда останется в наших сердцах».

На месте падения Як-42 Сергей Вахруков обещал установить мемориал погибшим.

«Я впервые в жизни сегодня не мог переступить порог хоккейного дворца: ноги не шли», – признался председатель совета директоров КХЛ Вячеслав Фетисов. Он пообещал собравшимся сделать всё для возрождения «Локомотива».

В память о погибших ярославских хоккеистах стартовая игра каждого сезона КХЛ отныне будет вместо «Кубка открытия» называться матчем за «Кубок «Локомотива».

К вечеру субботы 14 хоккеистов были с почестями похоронены на Леонтьевском кладбище Ярославля. Захоронение разместили в обособленной части некрополя у парка Дома культуры железнодорожников улицы Ярославль-Главный.

Погибшие из других городов и стран были погребены на родине.

ВЫНУЖДЕННЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ

Между тем специалисты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) занимаются расшифровкой «чёрных ящиков» разбившегося Як-42. Уже отпали две версии случившегося. «У нас была версия, что стабилизатор не был установлен на взлётное положение. Когда подняли киль и сделали замеры, стало ясно, что был установлен на взлётное положение», – заявил заместитель министра транспорта Валерий Окулов.

Кроме того, специалисты МАК сообщили, что двигатели самолёта работали до момента столкновения с препятствием. Выяснилось также, что у Як-42 не было проблем с топливом – оно соответствовало всем стандартам.

В качестве основной версии следствие сейчас рассматривает человеческий фактор.

По всей стране начинается масштабная проверка авиакомпаний. Президент Дмитрий Медведев поручил правительству до 15 ноября 2011 года закрыть авиакомпании, которые не в состоянии обеспечить безопасность полётов. Кроме того, до 20 декабря в Госдуму должны быть внесены поправки в Воздушный кодекс, позволяющие без суда приостанавливать деятельность перевозчиков, не выполняющих требований законодательства. Также будут увеличены штрафы за нарушения правил полётов. До 1 января 2012 года все воздушные суда должны быть оборудованы системами предупреждения столкновения с землёй и системами предупреждения самолётов в воздухе в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации.

Игнат Выогин
Николай Порецкий,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль



2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

12 сентября 2011 года

понедельник

№ 163 (24883)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ПОДДЕРЖКА

Президенту ОАО «РЖД»

Владимиру Якунину

Уважаемый Владимир Иванович!
Примите глубочайшие соболезнования руководства и коллектива Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темир жолы», всех поклонников хоккея в Казахстане в связи с трагической гибелью в авиакатастрофе основного состава игроков хоккейного клуба «Локомотив», тренеров, врачей и обслуживающего персонала.

Искренне разделяем боль утраты с родными и близкими погибших.

Ярославский «Локомотив» был одной из самых ярких команд Континентальной хоккейной лиги, дважды финалист КХЛ, трёхкратный чемпион России, игравший в настоящий, зрелищный, наступательный хоккей. Блистательные спортивные победы этой команды, неповторимый стиль её игроков навсегда останутся в памяти и сердцах казахстанских железнодорожников, болельщиков, поклонников спорта.

А. МАМИН,

президент АО «НК «Казахстан темир жолы», президент Казахстанской Федерации хоккея с шайбой

Уважаемый Владимир Иванович!

В национальной компании «Кыргыз темир жолу» с прискорбием узнали о трагической гибели спортсменов и тренеров команды ярославского хоккейного клуба «Локомотив».

Случившаяся трагедия, унесшая жизни молодых людей, смотревших с оптимизмом в будущее, блистательных игроков, талантливых тренеров, известных своими достижениями на мировой спортивной арене, общей болью отозвалась в сердце каждого из нас.

От имени Кыргызской железной дороги и от себя лично выражают самые искренние соболезнования родным и близким погибших спортсменов, разделяю с ними боль и горечь невосполнимых утрат.

С соболезнованием,

А. МАЛАБАЕВ,

генеральный директор

Уважаемый Владимир Иванович!

Хоккейный клуб «Салават Юлаев» выражает искренние соболезнования по поводу трагической гибели игроков, тренеров и персонала команды «Локомотив». Для всех нас известие об этом стало огромным, невероятным потрясением. С глубокой печалью в сердцах мы вместе будем переживать эту невосполнимую потерю. Мы всецело разделяем с вами постигшее вас горе и боль утраты. Скорбим вместе с вами и вашими близкими.

П.Р. КАЧАЕВ,

президент – председатель правления
АНО «ХК «Салават Юлаев»

Игроки, тренерский состав и руководство гандбольного клуба «Локомотив» (г. Челябинск) выражают искренние соболезнования семьям, близким, друзьям, болельщикам в связи с трагической гибелью хоккейной команды «Локомотив» (г. Ярославль).

Светлая память о погибших будет жить в наших сердцах, и уход из жизни настоящих мастеров своего дела является для всех нас невосполнимой утратой.

Светлая им память!

В.В.Мешков,

директор клуба

Президенту хоккейного клуба «Локомотив» (Ярославль)
Ю.Н. Яковлеву

Уважаемый Юрий Николаевич!

С глубоким прискорбием мы узнали о трагической гибели игроков, тренеров и сотрудников хоккейной команды «Локомотив». Примите наши самые искренние и глубокие соболезнования в связи с постигшим вас и весь хоккейный мир несчастьем. Мы вместе со всеми железнодорожниками разделяем вашу боль и скорбь в связи с безвременной гибелью молодых, сильных и прославленных спортсменов.

Хоккеисты ярославского «Локомотива» вписали яркие страницы в историю железнодорожного и российского спорта, и мы всегда будем гордиться их успехами и заслугами. От имени работников компаний, сотрудников департамента социального развития и от себя лично выражают вам, всем родным и близким погибших и пострадавших наши соболезнования и нашу поддержку в связи с постигшим вас горем.

Эта утрата невосполнима.

Олег Дудкин,

начальник департамента социального развития ОАО «РЖД»

Нет слов, чтобы выразить нашу боль, вызванную трагической гибелью хоккеистов, тренеров и сотрудников ярославского «Локомотива». Мы всегда с большим вниманием и поддержкой следили за выступлением команды. В новом веке ярославский «Локомотив» с двумя чемпионскими титулами был одной из самых ярких, зрелищных команд. Мы знаем, что в стартовавшем сезоне игроки мечтали завоевать первый в истории Ярославля Кубок Гагарина. Увы, мечта прервалась на взлёт. От имени клуба хочу передать семьям погибших слова искреннего соболезнования. Мы разделяем с вами боль невосполнимой утраты. Мы будем хранить память о наших одноклубниках.

Евгений КЛЕБАНОВ,

президент, главный тренер регбийного клуба «Локомотив» (Москва)

СЛЁТ

Тоже в гонке

РЕШАЯ ЛОКАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ,
МОЛОДЁЖЬ ВНОСИТ СВОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ МАГИСТРАЛЕЙ



ФОТО: СЕРГЕЙ ГУСЕЙНОВ

ЗАВТРА ЖЮРИ ИЗ ЧИСЛА РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ БУДЕТ ОЦЕНИВАТЬ ОЧЕРЕДНУЮ ПАРТИЮ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ МОЛОДЁЖЬ РЖД ПРЕДЛАГАЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ, ЧТОБЫ СДЕЛАТЬ РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ БЫСТРЕЕ, ЛУЧШЕ, ЭФФЕКТИВНЕЕ.

Expo 1520 поразил участников Слёта молодёжи не только подвижным составом, но и разработками в области информационных технологий

рассказывает генеральному директору Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта Борису Лапидусу о возможных путях повышения ресурса электрического тягового подвижного состава. Очереди презентовать проект гостям ждут у стендов авторы предложений о развитии волонтёрского движения в РЖД, совершенствовании системы технического обслуживания вагонов и других – всего представлено 125 работ.

После просмотра динамической экспозиции молодёжь с этим согласилась. «Все слышали про «Сапсан», а вёс, что касается грузового движения или пригородных перевозок, выпадает из поля зрения, и возникает ощущение, что там ничего не происходит. Но когда видишь эти новые машины, проезжающие мимо, слышь от руководителей, что есть широкомасштабные планы по их внедрению, это вселяет уверенность», – отметил заместитель начальника Центра охраны окружающей среды Октябрьской железной дороги Олег Афанасьев.

После просмотра динамической экспозиции молодёжь с этим согласилась. «Все слышали про «Сапсан», а вёс, что касается грузового движения или пригородных перевозок, выпадает из поля зрения, и возникает ощущение, что там ничего не происходит. Но когда видишь эти новые машины, проезжающие мимо, слышь от руководителей, что есть широкомасштабные планы по их внедрению, это вселяет уверенность», – отметил заместитель начальника Центра охраны окружающей среды Октябрьской железной дороги Олег Афанасьев.

Вернувшись с выставки, участники продолжили работать по своей программе: разнообразные тренинги и лекции, деловые игры, диспуты и многое другое. В том числе непрекращающаяся даже ночью работа над проектами, их презентациями – чтобы на отлично защититься во вторник перед руководством РЖД и получить от компании поддержку в реализации проекта.

Ирина ЗАВЕРНЯЕВА

Итоги конкурса «Новое звено» традиционно подводятся на Слёте молодёжи РЖД. Этот ежегодный форум, пятый по счёту и самый многочисленный (800 участников), открылся в Подмосковье в четверг, одновременно с выставкой проектов-финалистов конкурса.

«Когда всё начиналось, кому-то могло показаться, что первый слёт будет и последним, – сказал участникам начальник департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» Сергей Михайлов. – Но прошло пять лет, и мы видим хорошие результаты. Компания готова вкладывать серьёзные средства в развитие тех из вас, кто проявляет инициативу. Вам даётся шанс продемонстрировать всё, на что вы способны, доказать, что компания может на вас положиться».

Участники форума и постарались доказать это на открытии выставки: вот, например, ассистент кафедры электроподвижного состава Иркутского государственного университета путей сообщения Екатерина Лыткина

одним из ключевых событий слёта стало посещение Expo 1520, которое состоялось в пятницу. Старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович рассказал молодёжи об инновационных технологических решениях, внедряемых в компании, и перспективах технического раз-

ПРОГРЕСС

Подмога тяге

НОВАЯ ПОДСТАНЦИЯ ОБЛЕГЧИТ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ

В НЫНЕШНEM ГОДУ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТЯГОВОЙ ПОДСТАНЦИИ РЕМОНТНАЯ НА ЛИНИИ КОТЕЛЬНИКОВО – ТИХОРЕЦКАЯ.

«Это главный грузовой ход дороги, – поясняет начальник технического сектора службы электрификации и электроснабжения Дирекции инфраструктуры СКЖД Андрей Агеев. – Здесь идёт основной грузопоток к южным портам – Новороссийску, Туапсе, на Таманский полуостров. И сегодня для

вания контактной сети и воздушных линий электропередачи. Кроме того, подстанция полностью оборудована цифровыми комплектами релейных защит, что, естественно, повышает степень защищённости оборудования».

Для работы подстанции не требуется обслуживающего персонала. Это стало возможным за счёт применения новых систем телекоммуникаций, основанных на цифровых каналах связи. Кроме того, работа подстанции контрол-



С ПОЯВЛЕНИЕМ СОВРЕМЕННЫХ ТЯГОВЫХ ПОДСТАНЦИЙ ПРОПУСКАННАЯ СПОСОБНОСТЬ НАПРАВЛЕНИЯ КОТЕЛЬНИКОВО – ТИХОРЕЦКАЯ УВЕЛИЧИТСЯ

обеспечения перевозок необходимы дополнительные электрические мощности. С вводом в эксплуатацию новой подстанции проблему можно считать решённой».

По словам Андрея Агеева, за счёт сокращения межпоездных интервалов и активного использования «тяжеловесных» поездов, возрастёт пропускная способность участка.

Новая подстанция должна состоять из модульных блоков с оборудованием высокой готовности. Такой модуль собирается прямо на заводе, и во время монтажа его достаточно просто установить и произвести пуско-наладочные работы. Это значительно сокращает сроки строительства аналогичных объектов.

Кроме модульного построения, новая подстанция имеет ещё ряд преимуществ.

«Здесь используется современное коммутационное оборудование, – рассказывает Андрей Агеев. – К примеру, все выключатели вакуумные и элегазовые. Их использование повышает надёжность отключения, увеличивает скорость гашения дуги, продлевает ресурс самих выключателей и защищаемого ими оборудо-

вания за счёт дистанционной системы диагностики, позволяющей в режиме реального времени отслеживать все параметры – ток, напряжение по всем при-

соединениям, качество трансформаторного масла.

Сегодня уже построено здание тяговой подстанции, заложены фундаменты под силовым электрооборудованием, установлены порталные опоры. Сейчас идут отделочные работы, а ввод в эксплуатацию намечен на следующий год. Общая стоимость работ оценивается в 800 млн руб.

Пока таких «новостроек» на дороге немного. Только в Адлере и Мацесте ввели в эксплуатацию две тяговые подстанции в блочно-модульном исполнении. До конца года реконструируют ещё три.

Кроме того, для обеспечения движения возрастающего грузопотока на направлении Котельниково – Тихорецкая в следующем году в районе станции Ея Краснодарского края запланировано строительство аналогичной тяговой подстанции.

Игорь Евдокимов,

соб. корр. «Гудка»

Ростов-на-Дону

ПЕРЕВОЗКИ

От «отчуждения» к пониманию

В ПОИСКЕ ОТВЕТА НА ПРОБЛЕМУ ДЕФИЦИТА ВАГОНОВ

НЕОБХОДИМА КОНСОЛИДАЦИЯ ОПРЕДЕЛЁННОГО ОБЪЁМА ВАГОННОГО ПАРКА У ПЕРЕВОЗЧИКА, ПРИЗНАЛИ НА НЕДАВНЕМ СОВЕЩАНИИ ПО ПРОБЛЕМЕМ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В МИНЭКОНОМРАЗВИТИИ.



процессом и реализуемые в компании комплексные научные и различные пилотные проекты, по мнению главы компании, не дают положительного результата. Поэтому необходимо продолжать работу по совершенствованию математического обеспечения организации управления перевозками, созданию специальных программ, которые могли бы применяться в управлении движением как гружёных вагонов, так и пустых. Глава РЖД поручил разработать конкретный регламент анализа, разбора и принятия мер по улучшению эксплуатационной работы. Такой регламент должен содержать проведение ежемесячных разборов на станциях, в регионах, на территориях дирекций, на дорогах, в центральных дирекциях и у вице-президентов.

Исходя из стоящих на сегодня задач определены целевые показатели эффективности дирекций компаний на ближайшие четыре года. При этом особые требования предъявляются к Центральной дирекции управления движением, так как решения, принимаемые руководителями этой дирекции, зачастую влияют на эффективность, стабильность и обеспечение безопасности движения поездов на сети.

Олег Сергеенко

Необходимо ликвидировать искусственный дефицит вагонов

государственных органов власти такие решения, которые бы позволили ликвидировать искусственный дефицит подвижного состава.

Сложности эксплуатационной обстановки свидетельствуют и тот факт, что с планом среднесуточной погрузки, которая в августе составила 3 млн 401 тыс. тонн (что лишь на 0,5% выше прошлогоднего уровня), справились лишь шесть дорог из шестнадцати.

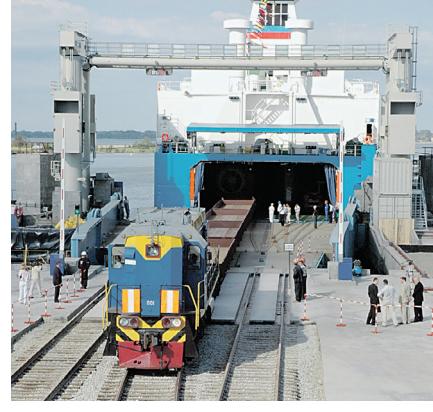
Не меньшее влияние на уровень эксплуатационной работы оказывает недостаточность подвижного состава, в первую очередь тягового. Количество внеплановых ремонтов возросло с 6,5 тыс. в 2004 году до 22,5 тыс. в 2010 году. Соответственно по электровозам эти данные составляют 7,6 тыс. и 36,2 тыс. внеплановых ремонтов. Причём каждый третий отказ технических средств по сети приходится

на лок

ПЕРЕВОЗКИ

Вышел из отпуска

ПЕРЕПРАВЕ ПОМОГУТ ВАГОНЫ



Порт Усть-Луга прирастает паромными перевозками к Евросоюзу

В порту Усть-Луга открылась третья паромная линия.

Перевозку осуществляют автомобильно-железнодорожный паром «Каунас» по маршруту Усть-Луга – Засниц – Киль. В тестовом режиме он начал свою работу ещё в конце мая.

Основные грузы, которые перевозит «Каунас», – это техника, автопоезда, строительные материалы.

«Первые рейсы были пустые, загрузка составляла порядка 50%, ведь линия открылась, когда начался отпускной сезон», – отметил на открытии генеральный директор филиала компании DFS (владелец парома) в России Зигмунд Янковский.

Пока паром по маршруту Киль – Засниц – Усть-Луга – Засниц – Киль ходил раз в неделю. Сентябрь и октябрь покажут, насколько быстро паром можно загрузить на 100%. Компания может запустить второй паром, когда загрузка существующего составит по меньшей мере 75%. Но для этого необходимо привлекать в порт новые грузопотоки, в том числе доставляемые железнодорожным транспортом.

«Каунас» пока не может брать на борт вагоны. Но, как рассказал Зигмунд Янковский, с мая переговоры на эту тему ведутся с ОАО «РЖД», компанией Deutsche Bahn и с частными операторами. «Для этого нужны соответствующие договоры и соглашения. Мы надеемся, что в скором времени они будут заключены», – сказал он.

Сложностей с доставкой в порт и транспортировкой грузов по железной дороге нет. По ней в Усть-Лугу доставляется более 70% грузов. Дорога способна ежегодно перерабатывать 30 млн тонн. В порт идут уголь, сера, генеральные грузы, металлы. Как пояснил генеральный директор ОАО «Компания «Усть-Луга» Максим Широков, в тестовом режиме работает комплекс нефтесаливных грузов, который переваливает до одного млн тонн тёмных нефтепродуктов в месяц. «При полном развитии порта 80–85% грузов будет заводиться железнодорожным транспортом», – сказал он.

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

Развитие

Планы на Востоке

На БАМе предстоит новое строительство



ОАО «РЖД» выделит средства на формирование начального технического задания и проектной документации по программе развития Байкало-Амурской магистрали.

Такое заявление сделал в пятницу глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин во время своей поездки на Дальневосточную дорогу.

В настоящий момент по участку Комсомольск – Ванино (Хабаровский край) возможно провезти почти 16 млн тонн в год. Но уже сейчас железнодорожники столкнулись с нехваткой пропускной и провозной способности на подходах к портам Ванинского – Согдаванского узла в размере 3 млн тонн. А через четыре года потребность в перевозках на данном направлении может вырасти более чем вдвое.

«Если не обеспечим развитие инфраструктуры железных дорог в ближайшее время, то к 2015 году не сможем провозить 70% от объёма грузов. Через Хабаровский край проходит грузопоток в Приморье, и если будут возникать проблемы, то это существенно скажется на краевом бюджете», – отметил Владимир Якунин на встрече с полпредом президента на Дальнем Востоке Виктором Ишаевым.

Заместитель директора Дальневосточного НИИ морского флота Евгений Новосельцев отметил, что сегодня возможности северного широтного хода достаточно ограничены. «Транссиб в этом отношении чувствует себя лучше, он не загружен. Речь заходит о перетекании грузов с БАМа на

на подходах к портам не хватает пропускной и провозной способности

Транссиб и их выходом на порты Приморья. Выйти с грузом через порты Хабаровского края при нынешней инфраструктуре почти не получается. Но в Приморье другая ситуация: железная дорога может обслужить этот грузопоток, а порты – нет», – сказал он.

С учётом ввода в строй нового Кузнецковского тоннеля и открытия дополнительных станций по линии Комсомольск – Ванино – Согдавань можно будет перевезти 35–36 млн тонн грузов. Правда, это не решит проблему увеличения провозной способности

можно говорить о конкретных цифрах». По словам Владимира Якунина, он уже распорядился выделить первичные ресурсы на формирование начального технического задания и документации.

В этот же день президент компании заявил о том, что в октябре РЖД планируют запустить демонстрационный поезд по трансграничному участку Хасан (РФ) – Раджин (КНДР).

Напомним, в настоящее время ОАО «РЖД» реализует проект «Реконструкция участка железной дороги Хасан (РФ) – Раджин (КНДР)», который предусматривает модернизацию уже существующего участка

железной дороги, – подчеркнул губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт. – В соглашении намечены пути совместных действий».

Однако главной целью визита главы ОАО «РЖД» в Хабаровск стало вручение награды Дальневосточной магистрали за победу в сетевом соревновании по итогам второго квартала текущего года.

«Несмотря на все сложности, я с удовольствием выполняю данное некоторое обещание лично участвовать в церемонии награждения, хотя иногда это и происходит с задержками», – отметил Владимир Якунин. – Дорога показала очень хорошие результаты, несмотря на определённую критику, её показатели продолжают оставаться высокими и по некоторым направлениям превосходят сетевые».

Начальник Дальневосточной дороги Михаил Заиченко подчеркнул, что победа в соревновании во втором квартале – результат слаженной работы коллектива магистрали.

Награды получили лучшие сотрудники компаний. «Для меня этот второй квартал, ставший победным для нашей дороги, не был каким-то особым. Просто работали, старались как всегда», – сообщил машинист-инструктор локомотивных бригад Дальневосточной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Роман Горлов. – Так держать желаю всем коллегам».

ЕКАТЕРИНА КРЮКОВА
ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Если не обеспечим развитие, то к 2015 году не сможем провозить 70% от объёма грузов

БАМа, если заявляемые планы грузоотправителей свершатся.

«Только «Мечел» готов везти 30–35 млн тонн угля, СУЭК – 20–25 млн тонн. В Якутии добывается уголь, а это ещё порядка 10 млн тонн. Если не будет развития железной дороги, то она не сможет перевезти грузы в порты. Нужно строить вторую линию и переходить на электрическую тягу. Для Дальнего Востока – это мощное строительство, привлечение инвестиций, дальнейшее экономическое и социальное развитие», – заявил Виктор Ишаев.

Как уточнил полпред, «об окончательной стоимости проекта пока судить сложно, когда будет разработано разумное техническое задание и проектная документация,

дороги, строительство в порту Раджин грузового терминала и использование этой инфраструктуры для организации транзитных перевозок с выходом на Транссибирскую магистраль».

«Цель проекта не только в том, чтобы отреставрировать этот участок дороги, но и насытить контейнерами порт Раджин. Сейчас рассматривается вопрос о перевозке угля», – отметил президент РЖД.

Во время визита в Хабаровск Владимир Якунин также подписал соглашение между РЖД и правительством Хабаровского края о взаимодействии и сотрудничестве на 2012–2014 годы. «Завершился кризисный период, появились новые задачи, новая стратегия развития. Ведущее место в ней занимает

также строительство в порту Раджин грузового терминала и использование этой инфраструктуры для организации транзитных перевозок с выходом на Транссибирскую магистраль».

«Невозможно понять, как в условиях подобной необходимости, неопределенности, переменчивости планировать развитие пригородных перевозок в регионе, вкладывать инвестиционные ресурсы, готовить персонал. К сведению – временные затраты на подготовку машиниста электропоезда составляют 4 года. Марьяна Балашкина

ИТОГИ

Рейтинг предприятий пригородного комплекса

В РЕЙТИНГЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА ЗА ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА ПЕРВОЕ МЕСТО ЗАНЯЛА ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, КОТОРАЯ ЛИДЕРИРУЕТ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ, ОТРАЖАЮЩИМ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ.

Согласно итогам за восемь месяцев в рейтинге предприятий пригородного комплекса определилось пять лидеров, среди которых Западно-Сибирская, Московская, Приволжская, Дальневосточная, Северо-Кавказская дороги.

Московская железная дорога заняла второе место в рейтинге, подвинув Приволжскую и Дальневосточную дороги. Как сообщила «Гудку» главный специалист департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Елена Лонина, увеличение числа отправленных пассажиров повлияло на показатель качества обслуживания, что и вывело дорогу на лидирующие позиции. При этом остальные показатели остались на прежнем уровне.

Вместе с тем ЦППК и Московской дороге, равно как и другим ППК и дорогам, необходимо предпринять исчерпывающие мероприятия по заключению (перезаключению) в этом сентябре договоров на

оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в соответствии с требованиями РЖД. При не выполнении данного условия результаты рейтинга железных дорог и ППК за 9 месяцев будут снижены.

Из-за снижения уровня рентабельности продаж с учётом компенсаций Приволжская железная дорога переместилась на одну позицию вниз и заняла только третье место в рейтинге. На четвёртое место переместилась и Дальневосточная дорога.

Северо-Кавказская дорога практически сохранила свои позиции по всем показателям и осталась на пятом месте. По словам Елены Лониной, только два показателя изменились у этой дороги. Снизились на одну позицию уровень рентабельности. Однако высок показатель качества обслуживания, поскольку дорога получила много благодарностей от пассажиров.

Положение среди «отстающих» дорог изменилось. Теперь аутсайдерами рейтинга стали Калининградская, Северная, Забайкальская и Южно-Уральская дороги.

Благодаря тому что у ППК «Краспригород» отражены в отчётиности объёмы работ и расходы, связанные с предо-

ставлением услуг инфраструктуры и аренды подвижного состава на полигонах Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог, её показатели стали учитываться по интегральному показателю экономической эффективности. Это привело к тому, что Краснодарская дорога взлетела сразу

на восемь позиций и заняла

седьмое место в рейтинге, при

этом улучшив ещё и качество

обслуживания пассажиров.

Восточно-Сибирская дорога

поднялась на четыре позиции

вверх – на девятое место.

Поскольку в течение года Самарская область несколько

раз сокращала параметры

на транспортного заказа, что привело к отмене 30% поездов (с 70 до 49 пар), Куйбышевская дорога сместилась на две позиции вниз и заняла 12-е место. Основной причиной отмены многих поездов является нежелание региона согласовывать поезда, связанные Самарскую область с

соседними регионами. Кроме

того, с начала сентября ре-

гион планирует отменить ещё

не менее 10 пар поездов. В ре-

зультате по количеству жалоб

и обращений, связанных с от-

менами поездов, регион зани-

мает первое место в стране.

Невозможно понять, как в

условиях подобной необяза-

тельности, неопределенности, переменчивости планировать развитие пригородных перевозок в регионе, вкладывать инвестиционные ресурсы, готовить персонал. К сведению – временные затраты на подготовку машиниста электропоезда составляют 4 года. Марьяна Балашкина

Рейтинг работы пригородного комплекса за 8 месяцев 2011 года

Использование подвижного состава	Качество обслуживания и безопасность пассажиров	Интегральный показатель экономической эффективности	Интегральное значение рейтинга, баллы	Место в рейтинге										
ПривЖД	34,3	ВСЖД	1278,5	ЗСЖД	19,1	ЮЖД	16,3	ЗСЖД	0,0	ОЖД	-0,11	ЗСЖД	76,55	1
ДВЖД	28,6	МЖД	1210,5	ЮВЖД	43,9	ПривЖД	15,8	КрЖД	0,0	МЖД	-0,24	МЖД	64,53	2
ЗСЖД	27,8	ПривЖД	1140,1	ЮЖД	54,3	СЖД	8,8	СКЖД	0,0	ЗСЖД	-0,77	ПривЖД	61,35	3
ВСЖД	26,6													

Ситуация

Партизанские вёрсты

**САМЫЙ КРУТОЙ И «КРИВОЙ» УЧАСТОК СЕТИ
УМЕЕТ СПРАВЛЯТЬСЯ С ТЯЖЕЛОВЕСАМИ**

Партизанская дистанция пути одна из сложнейших по своему плану и профилю не только на Дальневосточной дороге, но и на всей сети. Но особенно трудности эксплуатации проявились здесь с открытием на Восточном полигоне Транссиба сквозного движения тяжеловесов.

Из 580 км развернутой длины дистанции, открывающей выход к портам Находкинского узла, почти 47 км – кривые. Из них радиусом 350 м и менее – 64,4 км. Уникальность в том, что путь, пролегающий через три тяжёлых перевала, идёт под затяжной уклон – до 27 тысячных и даже круче.

На один из таких участков, перегон Фридман – Красноармейский, я еду со старшим дорожным мастером дистанции пути Николаем Туренко. Николай Алексеевич, невзирая на то что наша машина трясётся по ухабам при трассовой автодороги, невозмутимо рассказывает:

– Когда увеличили вес поездов с 5500 до нынешних 6300 тонн, резко выросла и нагрузка на путь. И это несмотря на то, что стали укладывать рельсошпальная решётку на железобетонном основании вместо деревянного. Вот на этом перегоне новый путь с применением шурупно-дюбельного скрепления уложили всего два с половиной года назад. Однако, я считаю, здесь конструкция не оправдывает себя, хотя хорошо лежит на прямых участках, кривых большого радиуса. Да сейчас сами всё видите.

Мы забираемся на высокую насыпь, где проходит кривая радиусом менее 200 м.

– Смотрите, изолирующие пластины между шпалой и рельсом – так называемая упорная прокладка, которая должна снижать выброудинамическое воздействие на путь, – со временем отскакивают. Из-за интенсивного бокового износа требуют замены рельсы. Мы уже меняли внутреннюю нитку, где больше идёт воздействие колеса, на наружную. Боковой износ у той достиг 16 мм. Перекинуты рельсы, возможно, ещё два года послужат. Ещё ломаются болты, скрепления, даже железобетонные шпалы не выдерживают нагрузок, – показывает Николай Туренко на отколовшийся кусок железобетона.

Мимо нас проносится «Ермак» с вереницей цистерн для нефтепаливного терминала в бухте Козьмино. С пронизительным скрипом от контакта колес с рельсами проходит состав малую кривую. Локомотив выбрасывает песок, чтобы увеличить силу сцепления при преодолении подъёма. Словно грузовик на грунтовой дороге, он оставляет за собой тучу пыли.

– Это ещё одна наша проблема – запасочность балласта, – продолжает дорожный мастер. – Из-за этого образуются выплески, ведь засорённое полотно приводит к тому, что вода не уходит через призум, как надо. Приходится внепланово очищать балласт. Кроме того, остающийся на рельсах песок, как наездак под колесом, только усиливает износ рельсовой нити.

Уже в Партизанске беседую с начальником дистанции Максимом Мишко. Он отмечает, что за последние несколько лет грузонапряжённость участка в направлении Угловая – Находка выросла вдвое: с 35 до 74 млн ткм. По проекту Восточная Сибирь – Тихий океан открылся нефтеналивной терминал в Козьмино, который ежегодно отгружает на танкерные суда 12–15 млн тонн «чёрного золота». Растут перевозки и в адрес порта Восточный. Вместе с вводом в постоянное обращение грузовых составов весом свыше 6 тыс. тонн для эксплуатационников всё это – очередное испытание на прочность.



На Партизанской дистанции есть кривые, радиус которых составляет всего 200 метров

– С началом движения поездов повышенной длины и массы с инфраструктурой стали происходить изменения, с которыми раньше никогда не сталкивались. Например, с 2009 года на некоторых километрах, где расположены перевалы, начались деформации земляного полотна: путь словно пошёл волнами. Возведённое больше 70 лет назад оно, во-первых, получило нагрузку в виде уложеных вместо дерева железобетонных шпал, и к тому же возросли весовые нормы поездов. Старая насыпь таких нагрузок не выдерживает. Конечно, большую работу по её усилению произвела ГМС-220. Водоотводными бермами, контранкетами было укреплено земполотно на ряде участков подъёма, начиная с перегона Анисимовка

– Если лубрикаторы стоят в кривых и обслуживаются правильно, периодически заполняются смазкой, они тоже дают эффект, рельсы изнашиваются меньше. Но локомотивные бригады наносят смазку выборочно, не на всех кривых, так как у них есть некоторая боязнь, что длинносоставный поезд может не забраться на перевал, поэтому спрыск форсунки рельсосмазывателя с электровоза делается меньше, – говорит Елена Ольховик.

И всё же, несмотря на трудности, капитальные вложения и силы, затрачиваемые на текущее содержание пути, делают своё дело. Средняя балльность по дистанции при плане 45 в июле оценивалась в 24 балла. В прошлом году выполнен большой объём летних путевых работ. Модернизацией были охвачено 45,3 км пути, не говоря о прочих видах ремонта. В нынешнем году задание хотя и меньше, но также существенно: в

За последние несколько лет грузонапряжённость участка в направлении Угловая – Находка выросла вдвое: с 35 до 74 млн ткм

– Тяговый. Оказалось, что действовали на опережение, и это предотвратило массовость таких дефектов.

Но проблема с боковым износом и выплесками остаётся острой. Борьба с ними оборачивается дополнительными эксплуатационными затратами.

– Ранее предполагали делать очистку балласта раз в два года. Но такая система сейчас не годится. Не проходит и года, чтобы не появились вновь выплески, – рассказывает Максим Мишко. – Когда в кривых малого радиуса укладывали решётку с железобетонными шпалами, а ещёшли поезда весом 5500 тонн, стабильность пути улучшилась, рельсы стали менять раз в два года, тогда как раньше меняли их через год. Но с весовыми нормами 6300 тонн мы вернулись к тому же периоду.

По словам начальника технического отдела дистанции пути Елены Ольховик, для снижения бокового износа в контакте колесо – рельс на дистанции установлены 47 стационарных лубрикаторов типа РС и СПР-02. В этом году будут поставлены ещё десять. Регулярно ездят передвижные средства лубрикации – локомотивы и вагоны с рельсосмазывающими устройствами.

частности, будет модернизировано 17 км на участке Фридман – Красноармейский – Партизанск.

Кстати, реконструкцией верхнего строения пути предусматривается спрямление сложных участков, чтобы малые кривые стали побольше радиусом. Это снизит интенсивность бокового износа. Такие предложения давала дистанция.

…Из Партизанска возвращаюсь электричкой во Владивосток. Проезжаем перевальные участки, где сопки возвышаются, как густые зелёные головы великанов. Ход поезда настолько плавный, что и не подумаешь, сколько забот у работников Партизанской дистанции. Не догадываясь об этом и мои попутчики. Мне тут же вспомнились слова мастера Туренко, когда кривую проезжал тот состав-шестидесятчик с нефтью:

– Скрипит, но ведь едет.

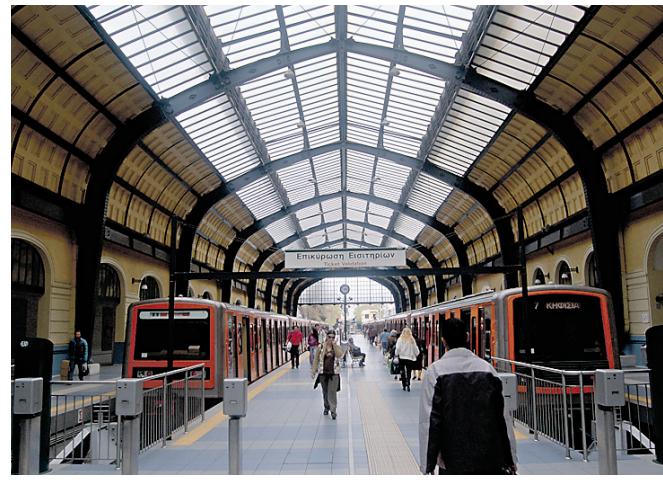
И главное, безопасно, добавил бы я.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
ПАРТИЗАНСК
ФОТО АВТОРА

Поиск

Риск в нагрузку

ГРЕЦИЯ ПЫТАЕТСЯ ПРОДАТЬ СВОИ МАГИСТРАЛИ



Покупка ОСЕ предполагает ряд рисков

По мнению Сергея Старых, перенести российский опыт управления железными дорогами на греческую почву быстро не удастся, по крайней мере в ближайшей перспективе.

Эксперты также считают, что у РЖД могут возникнуть проблемы с испытывающим глубокий кризис греческим активом. «Сейчас в Греции активно происходит либерализация внутреннего рынка, в рамках которой проходит продажа госпакетов инфраструктурных компаний. Преимущество продажи греческих железных дорог в том, что купить данный актив сейчас можно достаточно дёшево на падающем рынке.

«С точки зрения интеграции в глобальную транспортную сеть присутствие компаний на зарубежных транспортных рынках следует оценивать положительно», – заявил «Гудку» заместитель начальника департамента экономической конкуренции и стратегического развития ОАО «РЖД» Сергей Старых. – Но перспектива покупки ОСЕ предполагает ряд рисков. Прежде всего нестабильное финансовое положение Греции влияет на реальный сектор экономики, который в стране и так традиционно недостаточно развит. Следовательно в самой Греции потенциал грузовой базы незначителен. Говоря о транзитных возможностях, следует отметить, что у сухопутных маршрутов в Греции очень маленькое плачо. Следовательно доля доходов по сравнению с другими европейскими государствами, по территории которых проходят международные транспортные коридоры из Александрии и Салоников, будет невелика.

Кроме того, грузовые перевозки в Греции осуществляются преимущественно автотранспортом, и конкурировать с ним будет довольно сложно».

Эксперт компании «Банк Москвы» Дмитрий Доронин считает, что «всё зависит от того, на каких условиях будет происходить продажа железных дорог Греции. И, скорее всего, их покупка может только осложнить финансовую ситуацию РЖД».

Анна Мурзина
Денис Виксане

НОРМОТВОРЧЕСТВО

Документ не для всех

ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРО ВНУТРИЗАВОДСКОЙ ТРАНСПОРТ ЗАБЫЛИ



Соответствие ПТЭ реальным условиям работы внутризаводских железных дорог разработчиками не учтывалось

Протяжённость железнодорожных путей отдельных ППЖТ, как правило, составляет от 3 до 25 км. ППЖТ не являются промышленным транспортом, они непосредственно не участвуют в промышленном производстве, осуществляя в основном функции подачи, уборки вагонов на места погрузки, выгрузки грузов.

Иной тип железнодорожного транспорта необщего пользования представляют собой железнодорожные подразделения промышленных предприятий, то есть внутризаводской же-

лезнодорожный транспорт (ВЗЖТ). Этот вид железнодорожного транспорта помимо подачи, уборки вагонов на пути погрузки, выгрузки в свой адрес и в адрес контрагентов обеспечивает маневровую работу с подвижным составом на путях промышленного предприятия по расформированию прибывающих составов и формированию отправляемых составов с готовой продукцией или горючими вагонами, выполняя

одновременно функции технологического транспорта. Протяжённость железнодорожных путей, например, отдельных металлургических комбинатов составляет 400–450 км, а в ряде случаев, как на Магнитке или в «Северстали», достигает 750–800 км. С неизменной, что суммарная протяжённость путей ППЖТ составляет около 6–8% от общей протяжённости путей железнодорожного транспорта необщего

пользования. Инфраструктура внутризаводского транспорта создавалась по нормативам соответствующих министерств и ведомств, зачастую отличающихся от нормативов МПС. В настоящее время действуют отдельные ПТЭ для предприятий металлургической промышленности, угольной промышленности, строительных материалов, лесной и торфяной промышленности, открытых горных разработок. Исходя из этих отраслевых ПТЭ строилась работа подвижного состава. ПТЭ ВЗЖТ имеют определённые различия не только между собой в различных областях транспорта необщего пользования, но и с железнодорожным транспортом общего пользования, в них учитывается специфика различных производств, что определяло и определяет их отличия от актов МПС.

Поэтому было бы целесообразно и необходимо в первую очередь в качестве железнодорожного транспорта необщего пользования принимать внутризаводской железнодорожный транспорт. Как известно, разработка и согласование ПТЭ велись в течение нескольких лет. Инициатива по исключению представителей ВЗЖТ из участников на последнем этапе доработки проекта новых ПТЭ исходила от работников

Минтранса. Согласиться с этим недопустимо по той простой причине – соответствие новых ПТЭ реальным условиям работы подразделений железнодорожного транспорта промышленных предприятий этого нормативного акта не учитывается.

Следует отметить, что работники федеральных органов, а также ОАО «РЖД», видимо, недостаточно информированы об особенностях работы ВЗЖТ, в том числе и Правилах технической эксплуатации железнодорожного транспорта промышленных предприятий.

Экономическая природа промышленного транспорта определяет два основных требования к его техническим средствам и организаций работы: с одной стороны, промышленный транспорт должен полностью удовлетворять условиям технологического процесса работы предприятия, а с другой стороны – соответствовать уровню технического развития железнодорожного транспорта общего пользования.

Игнорирование предложений представителей ВЗЖТ обязательно отразится на безопасности движения поездов, безопасности работников железнодорожного транспорта необщего пользования.

Политика, направленная на отстранение специалистов ВЗЖТ от участия в разработке нормативных правовых актов, в настоящее время продолжается. В рабочую группу Минтранса по разработке инструкций по сигнализации, маневровой работе, по движению поездов и других актов включены представители ППЖТ (и это хорошо), но представители ВЗЖТ не включены, несмотря на неоднократные обращения в департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса. Признать такой состав рабочей группы при Минтрансе полонценным нельзя.

Союзгруппромтранс в своём обращении к министру транспорта высказывался за включение представителей ВЗЖТ в рабочую группу по разработке инструкций по сигнализации, по маневровой работе, по движению поездов, других инструкций и нормативных правовых актов, разрабатываемых Минтрансом в развитие ПТЭ. И хотя рабочая группа в настоящее время сформирована и проводит согласительные процедуры, мы надеемся на положительный ответ министра.

Виктор Евпаков, вице-президент Союзгруппромтранса, к.т.н.

ПАРТНЁРЫ

Европа открывает коридоры для грузов

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ОКАЗЫВАЕТСЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ АВТОМОБИЛЬНОГО

Сергей Столяров,
начальник
департамента
международных
связей ОАО «РЖД»



ФОТО: WWW.GUDOK.RU

Летом в Люксембурге руководителями транспортных ведомств семи стран – Австрии, Болгарии, Венгрии, Греции, Словакии, Румынии и Чехии – был подписан меморандум о создании «железнодорожного грузового транспортного коридора № 7», точный маршрут которого планируется определить к 2013 году.

Как сообщают СМИ, на территории Румынии новый коридор может совпасть с маршрутом Панъевропейского коридора № 4, который проходит через Арад, Сибиу, Брашов, Бухарест и Констанцу.

Данный документ отражает реформу транспортной системы стран Евросоюза, которая особо активно осуществляется на протяжении последних нескольких лет и затрагивает различные аспекты и виды транспорта. Одна из главных задач реформы – создание более благоприятных условий для переключения части грузовых перевозок с автомобильного на экологичный железнодорожный транспорт.

Люксембургский меморандум – первый из подобного рода документов, которые должны быть подписаны представителями заинтересованных стран ЕС в соответствии с совместным решением № 913/2010 Европарламента и Еврокомиссии от 22 сентября 2010 года. Это решение направлено на совершенствование системы грузоперевозок в ЕС и выделение в этих целях к 2013–2015 годам девяти железнодорожных маршрутов, предназначенных преимущественно для грузового сообщения. Исходя из упомянутого решения, вовлечённые страны должны будут создать совместные органы для улучшения координации развития инфраструктуры в рамках этих коридоров, обеспечивая достаточную пропускную способность для грузоперевозок, повышения уровня предоставляемых услуг (в том числе предоставление услуг в рамках «одного окна»). Предполагается, что в увязке с развитием железных дорог будет обеспечиваться развитие и терминального бизнеса.

Разработка конкретных маршрутов будет в 2011–2012 годах сопровождаться проведением маркетинговых исследова-

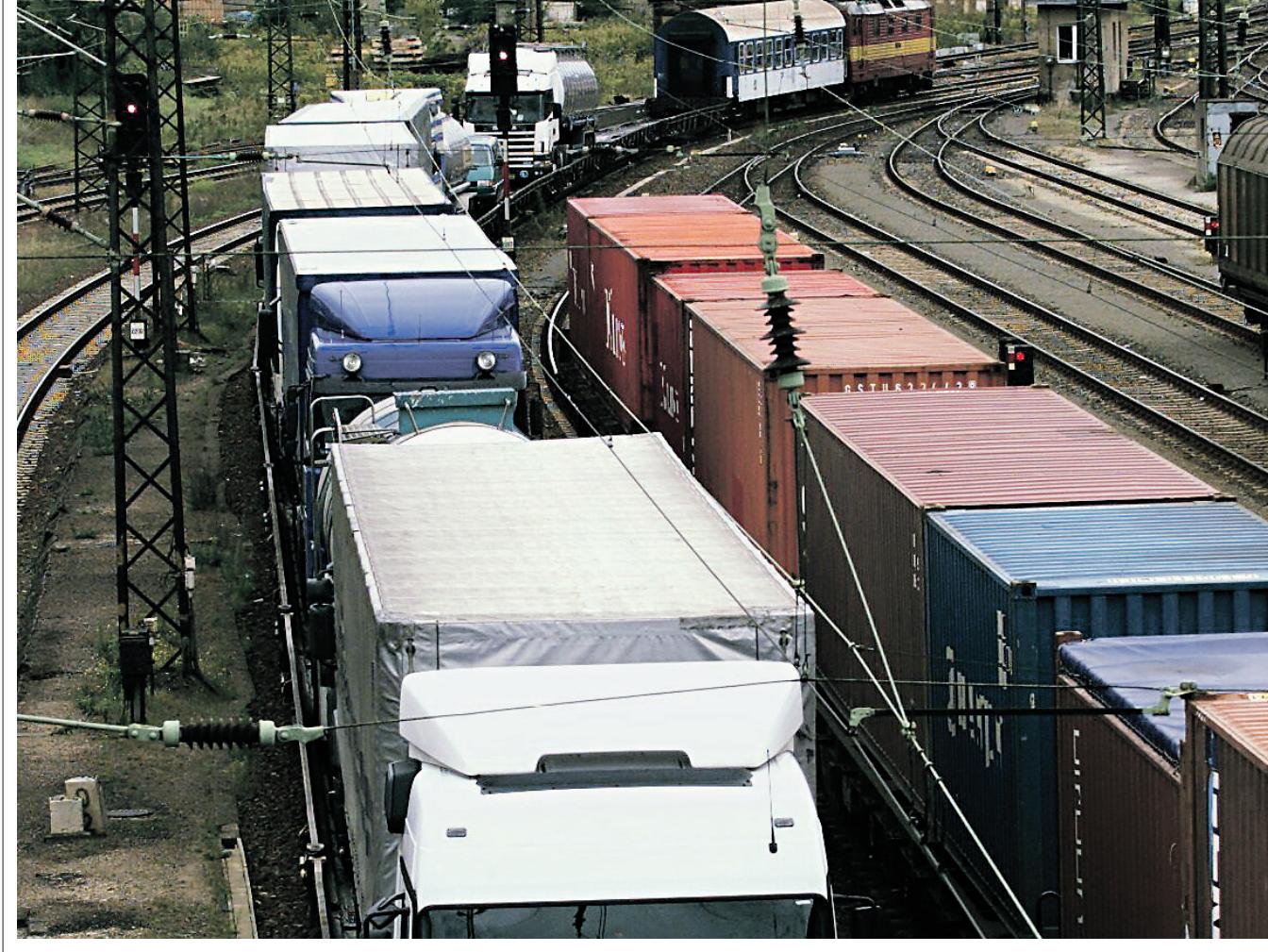


ФОТО: РИА НОВОСТИ

Дело не в нумерации маршрута, а в создании благоприятных условий его работы

членов ЕС (включая Россию) согласовала приоритетные направления развития «транспортных осей», которые по ряду маршрутов перекрываются и с «критическими» транспортными коридорами, и с проектами TEN-T.

На наш взгляд, такая сложная система в «цифровке» коридоров в Европе лишний раз доказывает давно назревшую необходимость согласованных международных усилий по формированию общеевропей-

го формирования наиболее благоприятных условий для развития этих маршрутов, что связано с капиталовложениями, модернизацией технологий, упрощением процедур пересечения границы.

При этом российский проект продления ширококолейной железной дороги до Братиславы и Вены, который находится в стадии активной проработки в рамках специально созданного в этих целях четырёхстороннего совместного

Проект ширококолейного пути до Братиславы и Вены прекрасно «впишется» в европейские планы

ского транспортного пространства, принятию системы международных транспортных коридоров к единому знаменателю. На это не раз обращало внимание руководство РЖД, об этом, в частности, шёл разговор и на состоявшемся в начале июня текущего года в Сочи международном бизнес-форуме «Стратегическое партнёрство 1520». Ведь дело не в том, чтобы нарисовать маршрут на карте – важно обеспечить скоординированные усилия

предприятия, прекрасно «впишется» в европейские планы. Причём он не только не перекрывает и не конкурирует с создаваемым в рамках ЕС грузовым коридором № 7, а наоборот, в случае его реализации поступление значительного дополнительного грузопотока через Транссиб на Братиславу и Вену создаст новые возможности для загрузки и повышения эффективности смежных железнодорожных коридоров.

Мотивация

Личный знак качества

ГОРДОСТЬ ЗА ПРОФЕССИЮ ПОБЕДИТ ТЕКУЧКУ КАДРОВ

БЕЗ МАЛОГО 30 ЛЕТ РАБОТАЮ Я НА СТАЦИИ РЕОСТАТНЫХ ИСПЫТАНИЙ. ЭТИ ИСПЫТАНИЯ ЯВЛЯЮТСЯ ВАЖНЕЙШАЯ ЧАСТЬЮ ПРОЦЕССА РЕМОНТА ТЕПЛОВОЗОВ ПЕРЕД ИХ ВЫПУСКОМ НА ЛИНИЮ. ОТ НАШЕЙ РАБОТЫ ПО ДИАГНОСТИКЕ И РЕГУЛИРОВКЕ ТЕПЛОВОЗА ЗАВИСИТ ЕГО ЭКОНОМИЧНАЯ РАБОТА, СБЕРЕЖЁННЫЕ ЛИТРЫ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА.

За годы работы я неоднократно участвовал в сетевых и дорожных школах передового опыта. За всё время не имею ни одного взъёсения.

В апреле этого года приказом по Дирекции по ремонту локомотивов № 148ЦТР-114 было введено в действие положение о личном клейме качества работников локомотивных ремонтных депо. При этом документ не содержит перечня работ, связанных с испытанием и регулировкой тепловозов на станциях реостатных испытаний. А ведь на этих станциях производится регулировка подкузовного оборудования тепловозов, дизель-генераторной установки, топливной аппаратуры.

Получается, что слесарь, который собрал и разобрал, к примеру, топливный насос, может иметь клеймо качества, а работникам реостатных станций, которые проверяют,



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЛОН

Машинист должен быть уверен, что ему досталась надёжная машина

регулируют и отвечают за весь тепловоз, клеймо качества не положено.

Работая в далёком 1984 году на станции реостатных испытаний Мицуринского локомотиворемонтного завода, я имел личное клеймо качества. Испытывая и регулируя тепловозы, я не сдавал их ОТК и инспекции ЦТ МПС, аставил своё личное клеймо и две подписи, гордился и дорожил ими. При малейшем нарушении клейм отбиралось. Принимающий локомотив машинист, видя мою роспись, был уверен в том, что машина ему досталась отрегулированная, надёжная, ему не нужно думать, каково техническое состояние тепловоза. Ему остаётся только вести поезд и

всю заботу отдавать безопасность движения и соблюдению расписания, а машина на линии его не подведёт. А теперь, проработав такое количество лет, обучив своей профессии не один десяток рабочих, оказывается, что клейма качества я недостоин.

Руководители РЖД должны быть заинтересованы в том, чтобы был стабильный и грамотный контингент работников, а текучка кадров была сведена к минимуму. Чтобы те, кто работает на железной дороге, гордились своими профессиями.

Владимир Языков,
мастер ремонтирующего
локомотивного депо
Мицуринск

Инициатива

Второй дом для машиниста

НЕСТАНДАРТНЫЕ СИТУАЦИИ МОЖНО ПРЕДОТВРАТИТЬ

НЕБОЛЬШИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В РАБОТЕ МАШИНИСТА МОГУТ ЗАМЕТНО ПОВЛИЯТЬ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЕГО ТРУДА.

Электропоезд для машинистов – это второй дом. Но порой у них руки опускаются. Ведь с отменой закреплённой езды получается так. Машинист поначалу работает на одном электропоезде, приводит его в порядок, подкрашивает, убирает. И вдруг даёт другую машину. А она неухоженная. Машинист начинает её снова обживать. Но ему дают третью... Если локомотивщик потратил силы и душу на то, чтобы его электропоезд выглядел презентабельно, разве будет он халатно относиться к своему труду?

Есть и проблемы, которые влияют на безопасность движения. Например, система автоматического ведения поезда (САВПЭ) имеет один существенный недостаток. В ней не предусмотрен приоритет для служебных переговоров локомотивных бригад.

В метрополитене это есть: дежурная может в любой момент прервать рекламу и сделать замечание человеку, бегущему по эскалатору. Машинист же из кабин головного вагона не может обменяться информацией со своим помощником, находящимся в «хвосте», поскольку САВПЭ не отключается, пока не выдаст всю информацию пассажирам.

Единственное, что можно сделать, – общаться по громкоговорящей связи. Но тогда все переговоры пойдут поверх той информации, которую выдаёт САВПЭ, и

их будут слышать пассажиры. В случае нестандартной ситуации люди будут волноваться, возникнет паника.

Кроме того, из служебного тамбура хвостового вагона помощник, находящийся там во время отправки поезда со станции, не может моментально воспользоваться микрофоном, чтобы предупредить машиниста. Ведь у микрофона есть большой недостаток – слишком короткий шнур.

А ведь когда дверями зажало пассажира и надо сообщить об этом машинисту, всё решают доли секунды. И из тамбура до кабины можно не успеть добежать.

Также в своё время на электропоездах была установлена кнопка красно-жёлтого сигнала, которая не давала возможности разогнаться, если машинист вынужден был ехать под красный. Во время движения под запрещающий её надо было нажать и держать.

Два-три года назад при переходе со скоростемеров на унифицированное комплексное устройство безопасности КЛУБ-У эту кнопку убрали. А она спасла жизнь и репутацию не одному машинисту.

Новая система автоматизирована, но в некоторых случаях лучше положиться на самого себя. Ведь в случае сбоя в автоматике неизвестно, к чему могут привести проезды электропоездов под запрещающий сигнал.

Николай Белик,
машинист-инструктор
моторвагонного депо
Санкт-Петербург-Финляндский

Вопрос дня

Сколько времени у вас отнимают совещания?

Владимир Антонец, начальник службы пути Дирекции инфраструктуры Горьковской дороги:

– Половину моего рабочего времени. Но я понимаю, что практически каждое совещание вызвано необходимости. Особенно сейчас, когда ликвидированы отделения дороги, создаются новые структуры и возникает немало вопросов, требующих оперативных решений.

Другое дело, что можно значительно повысить эффективность совещаний: они должны быть систематизированы тематически по дням недели.

Допустим, каждый понедельник все командиры точно знают, что начальник дороги проводит ПДПС (постоянно действующее поездное совещание. – Ред.). Среда – это всегда день безопасности. Значит, ни одного совещания больше в среду быть не должно. Ни од-но-го!

Исключением могут быть только произошедшие чрезвычайные ситуации. Я бы предложил по такому принципу распределить и остальные дни недели. Причина передергки регламента – отсутствие должной подготовки участников совещания. То есть человек просто взял бумаги, которые ему принесли подчинённые, на ходу их просмотрел, а потом выдал «на ура» отчёт вместо предложений.

Проблема ещё и вот в чём. К примеру, сегодня, в понедельник, в 14 часов я не могу знать, какое количество совещаний будет завтра.

Андрей Боярченко, начальник станции Северобайкальск Восточно-Сибирской дирекции управления движением:

– В среднем производственные совещания занимают у железнодорожников нашего северного узла один час рабочего времени в неделю. По устоявшейся практике мы собираемся в эксплуатационном локомотивном депо Северобайкальск. Туда прибывают наши смежники, руководители близких к узловой станции путевых, вагонных хозяйств, дистанций СЦБ и электроснабжения и, конечно, движеники.

Как правило, присутствует на таких еженедельных совещаниях заместитель начальника Восточно-Сибирской дороги по Северобайкальскому региону.

Считаю такую форму делового общения наиболее оптимальной. Строгое ограничение времени позволяет командирам производства выступать лаконично, по делу, а не «растекаясь мыслью по дрёму».

Между тем очень важен и сам фактор часовых деловых встреч, когда можно, глядя друг в друга в глаза, согласовать все насущные вопросы и проблемы перевозочного процесса.

Михаил Иванов, начальник вокзала Топки:

– В сравнении с начальниками станций, к примеру, или руководителями локомотивных депо времени на масштабные совещания (кроме текущих) и селекторы я как начальник вокзала трачу не так много.

Все они, конечно, необходимы. Однако нередко совещание или селектор посвящены только одной конкретной теме. Хотя можно было бы, к примеру, тут же обсудить заодно и другие насущные вопросы. Но здесь бывают чаще исключительные случаи, когда есть главный вопрос дня и отвлекаться на другие проблемы нет смысла.

Сергей Каплуненко, начальник отдела перспективного развития и новой технологии службы технической политики Дальневосточной дороги:

– Яучаствую в различного рода совещаниях два-три раза в неделю. В среднем совещание длится час-полтора. Так что, как видите, это не очень много. Тем более что и вопросов, которые нужно решать, немало. К тому же мы видим, что первые руководители служб участвуют в совещаниях значительно чаще – обычно два-три раза в день. Что касается оптимизации количества совещаний, в этом отношении у нас есть хороший пример.

Так, с 18 июля на нашей дороге ежедневно по понедельникам проводятся доклады при главном инженере дороги с инженерным корпусом служб, дирекций и структурных подразделений. Собираются около 30 человек и за 40–50 минут оперативно решают массу вопросов. Ранее же приходилось по каждой проблеме собираться локально – гораздо меньшим составом, но и чаще.

Галина Соловьёв, и.о. заместителя начальника локомотивного депо Отрокка:

– Обычно я хожу на совещания три-четыре раза в месяц. По времени каждое занимает не более часа. И я не вижу необходимости оптимизировать количество и длительность совещаний. Проходят они конструктивно, по-деловому.

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

ФОРУМ

Парад техники

В подмосковной Щербинке продемонстрировали новый подвижной состав



Повышенным вниманием посетителей салона пользовались перспективные электропоезда



Студенты побывали в кабине машиниста



Тяговый модуль способен заменить маневровый локомотив

Железнодорожный салон «ЭКСПО 1520», прошедший на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа, предоставил великолепную возможность потребителям и производителям увидеть новую продукцию, встретиться с потенциальными партнёрами и заключить взаимовыгодные контракты.

В числе более 400 участников салона были крупнейшие отечественные компании ЗАО «Трансмашхолдинг» и «Группа Синара», при поддержке зарубежных партнёров из компаний «Альстом» и «Сименс» создавшие новые образцы подвижного состава – электровозы ЭП20, 2ЭС10.

Предприятия «Промтрактор-Вагон», «Тверской вагоностроительный завод», «Титран-Экспресс» и «Тихвинский вагоностроительный завод» представили обновлённый модельный ряд выпускаемых вагонов. В Саратове и Твери освоили производство современных подшипников касетного типа.

Существенно модернизированы производства и на других предприятиях. Это позволит улучшить качество выпускаемой продукции, повысить её безопасность и конкурентоспособность.

В Щербинке ОАО «РЖД», «Группа Синара» и «Сименс АГ» подписали контракт на производство в нашей стране 1200 вагонов общим весом 16 тыс. тонн.

для пригородных пассажирских электропоездов типа Desiro Rus – «Ласточка».

Их будут уже в ближайшее время выпускать в городе Верхняя Пышма (Свердловская область). Именно такие электропоезда будут перевозить пассажиров в период проведения Олимпийских и Паралимпийских игр в Сочи в 2014 году.

В ходе работы салона на Экспериментальном кольце установили мировой рекорд веса грузового состава, проведённого одним локомотивом.

Единственный в мире экспериментальный газотурбовоз ГТ-1, созданный специалистами ОАО «РЖД» и учёными ВНИИКТИ (г. Коломна), провёз 170 вагонов общим весом 16 тыс. тонн.

В заключительные дни смотра с экспозиций смогли ознакомиться студенты отраслевых вузов, проявившие огромный интерес к железнодорожной технике.

Для детей-сирот были организованы различные конкурсы, творческие соревнования, интеллектуальные игры и другие развлекательные мероприятия.

А наибольшее число зрителей собирали ежедневный парад техники, в котором наряду с современными образцами участвовали и старины паровозы.

Андрей Стрельцов
Фото Павла Горбатко
и Бориса Кавашкина

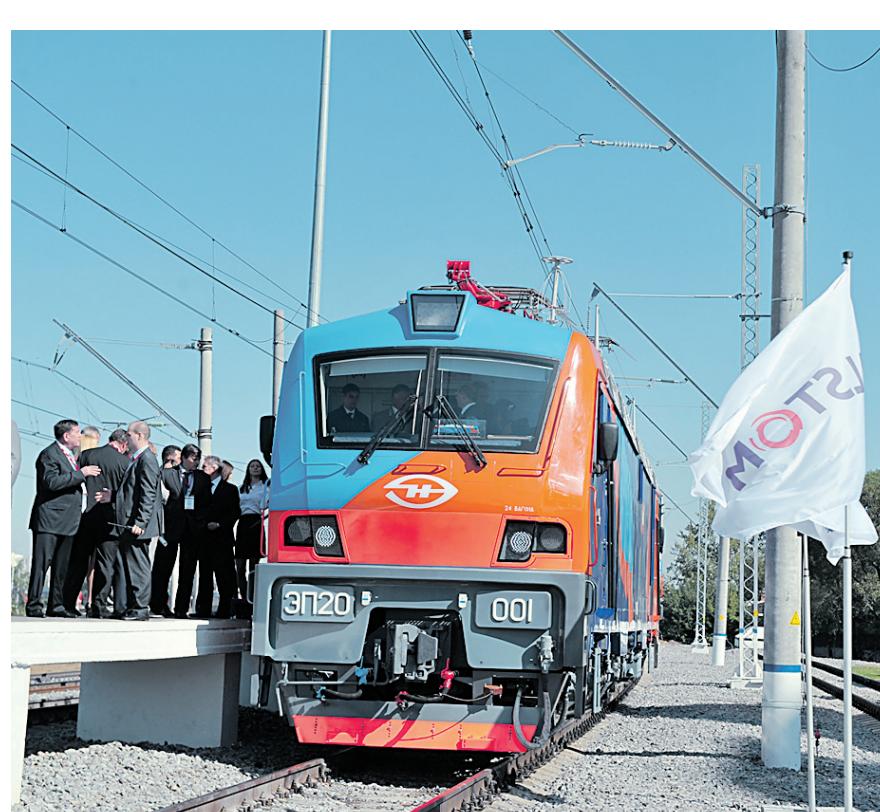
Экспериментальный газотурбовоз ГТ-1, созданный специалистами ОАО «РЖД» и учёными ВНИИКТИ, провёз 170 вагонов общим весом 16 тыс. тонн



Наглядная демонстрация проекта автоматизации станции



Рекордная поездка газотурбовоза ГТ-1 по Экспериментальному кольцу



Пассажирский электровоз двойного питания ЭП20 создан в кооперации с фирмой «Альстом»



На «ЭКСПО 1520» был представлен макет скоростного поезда AGV



Выставка впечатлила даже самых юных посетителей

Уведомление

Обязательное предложение о приобретении ценных бумаг
открытого акционерного общества

Закрытое акционерное общество «Криомонт»

(наименование лица, направляющего обязательное предложение)

Открытое акционерное общество «Криогенмонтаж»

(полное фирменное наименование открытого акционерного общества, в отношении ценных бумаг которого направляется обязательное предложение)

Вид, категория (тип), серия ценных бумаг, в отношении которых направляется обязательное предложение об их приобретении: акции обыкновенные именные бездокументарные.

Количество ценных бумаг данного вида, категории (типа), серии, в отношении которых направляется обязательное предложение об их приобретении, штук: 167 499 (Сто шестьдесят семь тысяч четыреста девяносто девять) штук.

Место нахождения лица, направляющего обязательное предложение: 127254, г. Москва, Огородный проезд, дом 9, строение 1.

Контактная информация для связи с лицом, направляющим обязательное предложение:

Телефон, факс: (495) 691-63-28. Адрес электронной почты: crymont@mail.ru.

Адрес для направления почтовой корреспонденции: 119019, г. Москва, Староваганьевский пер., д. 23, строение 1. (для ЗАО «Криомонт»).

Генеральный директор ЗАО «Криомонт»

Захаров А.С.

08 августа 2011 г.

I. Сведения об открытом акционерном обществе, в отношении эмиссионных ценных бумаг которого направляется обязательное предложение

1.1.	Полное фирменное наименование	Открытое акционерное общество «Криогенмонтаж»		
1.2.	Сокращенное фирменное наименование	ОАО «Криогенмонтаж»		
1.3.	Место нахождения	142530, Московская обл., г. Электрогорск, ул. Энгельса, д. 8		
1.4..	1.5.	ОГРН, ИНН		
1.6.	Код эмитента, присвоенный рег. органом	102770053979, 7704026463		
1.7.	Адрес для направления почт. корр.	01036-А		

II. Сведения о лице, направляющем обязательное предложение о приобретении эмиссионных ценных бумаг открытого акционерного общества

2.2.	Юридическое лицо	да		
2.3.	Резидент	да		
2.7.	Полное фирменное наименование	Закрытое акционерное общество «Криомонт»		
2.8.	Сокращенное фирменное наименование	ЗАО «Криомонт»		
2.9.	Место нахождения	127254, г. Москва, Огородный проезд, дом 9, строение 1		
2.10.	ОГРН	5107746069020		
2.11.	ИНН	7715845601		
2.12.	Код эмитента, присвоенный рег. органом	75258-Н		
2.13.	Сведения о количестве акций открытого акционерного общества, принадлежащих лицу, направляющему обязательное предложение			
2.13.1.	Обыкновенных акций, штук/%	1 шт./0,0001%	2.13.2.	Привилегированных акций, выпущено
2.14.	Сведения о лицах, которые самостоятельно или совместно со своими аффилированными лицами имеют 20 и более процентов голосов в высшем органе управления юридического лица, направляющего обязательное предложение			
2.15.	Для физических лиц:			

Сведения о физических лицах, которые самостоятельно или совместно со своими аффилированными лицами имеют 20 и более процентов голосов в высшем органе управления данного юридического лица

2.15.1.	Фамилия, имя, отчество	Веденеев Виктор Васильевич	2.15.3.	26,00
2.15.2.	Место жительства	123182, г. Москва, ул. Авиационная, д. 59, кв. 229		
2.15.2.1.	Фамилия, имя, отчество	Веденеева Ирина Гарифовна	2.15.2.3.	20,20
2.15.2.2.	Место жительства	123182, г. Москва, ул. Авиационная, д. 59, кв. 229		

2.16. Для юридических лиц: Таких лиц нет

2.17. Сведения о лицах, которые имеют 10 и более процентов голосов в высшем органе управления юридического лица, направляющего обязательное предложение, и зарегистрированы в государствах и на территориях, предоставляемых льготным налоговым режимом и/или не предусматривающих раскрытие и предоставление информации при проведении финансовых операций (оффшорных зонах) Таких лиц нет

2.20. Лицо, направляющее обязательное предложение, действует в интересах Лицо, направляющее обязательное предложение, действует в своих интересах

III. Сведения об акционерах, являющихся аффилированными лицами лица, направляющего обязательное предложение о приобретении эмиссионных ценных бумаг открытого акционерного общества

3.1.	Для физических лиц:			
3.1.1.1.	Фамилия, имя, отчество	Веденеев Виктор Васильевич	3.1.1.3.	26,00
3.1.1.2.	Место жительства	123182, г. Москва, ул. Авиационная, д. 59, кв. 229		
3.1.1.3.	Основание аффилированности	Лицо имеет право распоряжаться более чем 20% голосов, приходящихся на общее число голосов в высшем органе управления юридического лица, направлявшего обязательное предложение. Лицо является членом Совета директоров юридического лица, направляющего обязательное предложение.		

Количество акций открытого акционерного общества, принадлежащих данному аффилированному лицу

3.1.1.4.	Обыкновенных акций, штук/%	299 500 шт./11,99%	3.1.1.5.	Привилегированных акций, выпущено
3.1.2.1.	Фамилия, имя, отчество	Веденеева Ирина Гарифовна	3.1.2.3.	20,20

3.1.2.2.	Место жительства	123182, г. Москва, ул. Авиационная, д. 59, кв. 229
3.1.2.3.	Основание аффилированности	Лицо имеет право распоряжаться более чем 20% голосов, приходящихся на общее число голосов в высшем органе управления юридического лица, направлявшего обязательное предложение.

Количество акций открытого акционерного общества, принадлежащих данному аффилированному лицу

3.1.3.4.	Обыкновенных акций, штук/%	119 900 шт./20,29 %	3.1.3.5.	Привилегированных акций, выпущено
3.1.3.1.	Фамилия, имя, отчество	Жирков Евгений Васильевич	3.1.3.3.	20,20

3.1.3.2.	Место жительства	111524, г. Москва, ул. Плещеева, д. 14А, кв. 232
3.1.3.3.	Основание аффилированности	Лицо является членом Совета директоров юридического лица, направляющего обязательное предложение.

Количество акций открытого акционерного общества, принадлежащих данному аффилированному лицу

3.1.4.4.	Обыкновенных акций, штук/%	11 700 шт./1,17%	3.1.4.5.	Привилегированных акций, выпущено
3.1.5.1.	Фамилия, имя, отчество	Мельник Сергей Андреевич	3.1.5.2.	20,20

3.1.5.2.	Место жительства	300044, г. Тула, ул. Литейная, д. 31, кв. 42
3.1.5.3.	Основание аффилированности	Лицо является членом Совета директоров юридического лица, направляющего обязательное предложение.

Количество акций открытого акционерного общества, принадлежащих данному аффилированному лицу

3.1.5.4.	Обыкновенных акций, штук/%	60 700 шт./6,07%	3.1.5.5.	Привилегированных акций, выпущено
3.1.6.1.	Фамилия, имя, отчество	Пасечник Виктор Яковлевич	3.1.6.3.	20,20

3.1.6.2.	Место жительства	141320, Московская область, Сергиево-Посадский район, г. Пересек, ул. Ленина, д. 8 кв. 18.
3.1.6.3.	Основание аффилированности	Лицо является членом Совета директоров юридического лица, направляющего обязательное предложение.

Количество акций открытого акционерного общества, принадлежащих данному аффилированному лицу

3.1.7.4.	Обыкновенных акций, штук/%	86 200 шт./8,62 %	3.1.7.5.	Привилегированных акций, выпущено

<tbl_r cells="5" ix="2" maxcspan="1" maxrspan="1" usedcols="

Новости спорта

Один тайм для победы

Московский «Локомотив», проигрывая по ходу матча питерскому «Зениту» 0:2, сумел переломить ситуацию и добиться успеха – 4:2.

Все матчи 23-го тура чемпионата России начались с минуты молчания в память погибших в авиакатастрофе хоккеистов ярославского «Локомотива», а футболисты всех команд вышли на поле с траурными чёрными повязками. Болельщики многих команд растянули на трибунах баннеры, посвящённые ушедшему из жизни хоккеистам. И даже футболисты, забивавшие голы, старались отдать дань памяти ярославцам. Нападающий «Зенита» Данко Лазович, поразив ворота «Локомотива» в самом начале встречи, снял с руки траурную повязку и поцеловал её, обозначив, что этот



Мануэль Да Кошта забивает четвёртый гол в ворота питерского «Зенита»

гол он посвятил погибшим собратьям-спортсменам. Этот гол поклонникам «Локо» в и без того тяжёлые для них дни был как горсть соли на открытую рану. Когда «Зенит» уже в первом тайме повёл со счётом 2:0, настроение у болельщиков «Локомотива» совсем упало. Но, судя по всему, во время перерыва железнодорожники решили, что негоже им проигрывать в такой день. На первой же минуте второго тайма Виктор Обинин забил первый мяч в ворота «Зенита». Почувствуй, что можно спасти игру, москвичи перехватили инициативу, и воспользовавшись неуверенной игрой обороны «Зенита» и голкипера Вячеслава Малафеева, забили ещё три мяча. Причём авторами всех голов «Локо» в этом матче стали новобранцы клуба. Помимо Обинины отличились Кайседо и Да Кошта, забивший два мяча.

– Прежде всего от своего имени и имени команды хотел бы выразить слова соболезнования семьям и близким, погибших в авиакатастрофе под Ярославлем, – сказал после окончания матча наставник «Локомотива» Жозе Коусейру. – Что касается игры, то первый тайм мы провели очень неудачно, допустили много ошибок в первые минуты и лишь после первого гола пронеслись. Правда, всё равно пропустили, после чего игра стала более уравновешенной.

Но во втором тайме «Локомотив» выглядел совсем по-другому. То, что нам удалось перевернуть этот матч, – фантастика. Этой победы я посвящаю памяти тех, кто погиб в авиакатастрофе под Ярославлем. Из других субботних результатов тура следует отметить разгром, который столичные динамовцы учинили ЦСКА. Четыре безответных гола влетели в ворота армейцев, которые в этой встрече выглядели уж очень бледно. Впрочем, ЦСКА вместе с «Зенитом» по-прежнему возглавляет турнирную таблицу, но на пятки им уже наступает «Динамо».

Знак передали Якутску

В Саранске завершился Третий Международный спортивный форум «Россия – спортивная держава». Участниками этого крупнейшего мероприятия стали более 3000 человек. В том числе представители международных спортивных федераций и научных организаций, спортивные делегации 83 субъектов Российской Федерации. Во время работы форума прошли 11 международных мастер-классов по олимпийским и паралимпийским видам спорта, ставшие своего рода курсами повышения квалификации российских тренеров, отвечающих за подготовку спортивного резерва сборных команд.

– Форум проходил в непростые для российского спорта дни, – сказал в заключительном слове министр спорта, туризма и молодёжной политики Виталий Мутко. – Трагедия с хоккейным клубом «Локомотив» наложила свой отпечаток на нашу работу. Пришлось корректировать программу, которая стала более деловой. При этом всё прошло на высоком уровне. Я считаю, форум удался.

Под занавес президент Мордовии Николай Меркушкин передал символический знак форума вице-президенту Якутии Дмитрию Глушко. Ведь следующий форум «Россия – спортивная держава» состоится в 2012 году в Якутске.

Роман Вишнёв

Планета по имени Лем

ПИСАТЕЛЬ С МИРОВЫМ ПРИЗНАНИЕМ ПРЕДВОСХИТИЛ МНОГИЕ ОТКРЫТИЯ НАУКИ И ТЕХНИКИ

Советский астроном Николай Черных назвал открытую им в сентябре 1979 года планету – «3836 Лем» – в честь знаменитого польского фантаста. Станислав Лем действительно величина планетарного масштаба, признанный классик мировой литературы.

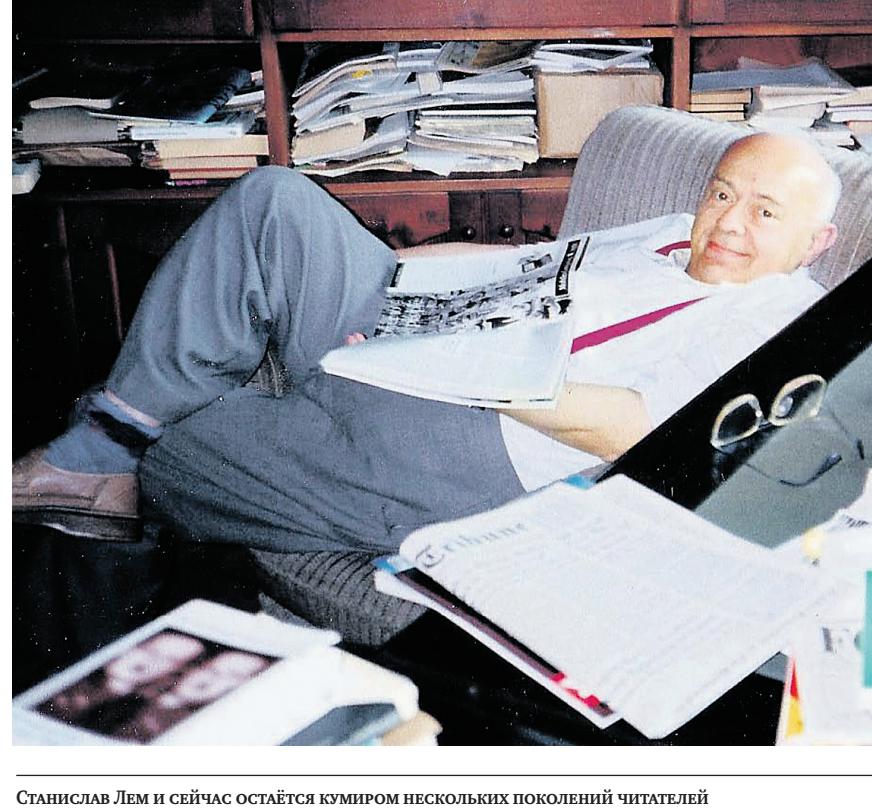
Его книги, общий тираж которых более 30 млн экземпляров, переведены на 40 языков. И это не только научно-фантастические романы. Станислав Лем был автором сатирических и философских произведений, а также замечательных фундаментальных трудов. Например, в своей книге «Сумма технологий» он предвосхитил создание виртуальной реальности, искусственного интеллекта, нанороботов. Эти и другие прогнозы «пана Станислава» чудесным образом воплощались в жизнь.

Он родился во Львове 90 лет назад, 12 сентября 1921 года (ушёл из жизни 27 марта 2006-го), учился во Львовском университете, а после войны перебрался в Краков, где продолжил изучать медицину в Ягеллонском университете. Однако, как Чехов и Булгаков, карьеру врача забросил – начал писать рассказы, печататься в журналах.

По-настоящему громкий успех пришёл к Лему в 1951 году с публикацией романа «Астронавты» – о последствиях глобальной войны с применением ядерного оружия. Книга полна занимательных подробностей: как устроены космические корабли, как организованы околоземные станции для «дозаправки» перед полётами к другим планетам, как действуют системы искусственной гравитации.

После «Астронавтов» один за другим он выпустил «Звёздные дневники Йона Тихого», «Магелланово облако», «Диалоги», «Следствие», «Эдем», «Возвращение со звёзд». С каждым новым романом, вышедшим из-под пера Станислава Лема, вырабатывался его неповторимый стиль, в котором гармонично сочетаются взгляды мыслителя и почек художника, многогранность знаний и ост锐 юмор.

По существу, Станислав Лем – это новое слово в литературе. Поэтому так трудно определить направления, в которых написаны его книги, или подвести их под общий знаменатель.



Станислав Лем и сейчас остаётся кумиром нескольких поколений читателей

Сам писатель решительно отвергал попытки назначить его представителем жанра научной фантастики. Лем не раз признавался, что ему тесно существовать в рамках этого жанра. В конце концов он полностью к нему охладел, когда научно-фантастическая литература начала всё больше ассоциироваться с массовой культурой. Став в 1973 году почётным членом Американской ассоциации писателей-фантастов, Станислав Лем уже через три года был со скандалом из неё исключён – он назвал научную фантастику США «макулатурой», далёкой как от науки, так и от настоящей литературы, и обвинил в чрезмерной заинтересованности её авторов в извлечении прибыли в ущерб новым идеям и формам.

Тем не менее для большинства людей в нашей стране Станислав Лем так и остался фантастом, прежде всего автором «Соляриса». Это шедевр научной фантастики, великолепная выдумка о встрече с Океаном, который обнаруживает в людях

их тайны и трагедии. Исследуя «контакт» с представителями внеземного разума, писатель поднимает важнейшие философские и нравственные проблемы, проблемы совести и моральной ответственности, затрагивает метафизические и теологические темы. Не случайно книга, содержащая глубокие размышления автора о Боге, вышла на русском языке без купюр только в 1976 году – спустя 15 лет после публикации «Соляриса» в Варшаве.

К тому времени на мировых экранах уже несколько лет демонстрировался знаменитый фильм Андрея Тарковского. Картина, награждённая в 1972 году Большим специальным призом Каннского фестиваля, не понравилась автору романа. «Солярис» – это книга, из-за которой мы здорово поругались с Тарковским, – признался писатель. – Я просидел шесть недель в Москве, пока мы спорили о том, как делать фильм. Тарковский в фильме хотел показать, что космос очень противен и не-

приятен, а вот на Земле – прекрасно. Я-то писал и думал совсем наоборот».

Станислав Лем не любил смотреть экранизации своих книг, чтобы, как говорил он, «не лишиться творческой мотивации к созданию чего-то нового». Несмотря на сложные отношения с кинематографом, его сложности то и дело возникали в картинах известных режиссёров. Например, киборг из культового фильма Джеймса Кэмерона «Терминатор» был описан Лемом в повести «Маска» (1976), а главная идея ленты братьев Ларри и Энди Вачовски «Матрица», воспринятая многими как открытие, на самом деле явилась упрощённым изложением мыслей, высказанных писателем в повести «Футурологический конгресс» (1971).

В интервью, которое Станислав Лем дал незадолго до своей кончины в 2006 году, он рассказал, книги каких писателей-фантастов ему интересно читать: «Я очень хорошего мнения о братьях Стругацких, хотя финал «Пикника на обочине» не кажется достаточно убедительным. Эта книга пробуждает во мне зависть, которую можно выразить словами: «Это я её должен был написать». Эта вещь замечательна тем, что представляет собой совершенно новый подход к классической теме, разработанной ранее Уэллсом в его «Войне миров», – истории вторжения на Землю».

Высказал писатель и своё мнение об Интернете: «Всякую новую технологию можно использовать как вред, так и во благо людям. Соблазн всегда располагается между протянутой рукой и плодом. А как только берёшь плод в руку, он оказывается гнилым и негодным. То же и с Интернетом – он теряет своё премущества, когда вирусные атаки парализуют все его сети. Технология открывает новые возможности для зла и умысла. Недавно я читал статью о молодом человеке, пытающемся захватить контроль над компьютером американского авианосца. Написал бы я такой рассказ лет тридцать назад, и все решили бы, что я схвихнулся. Тем не менее сегодня такое возможно. Технология движется вперёд, однако контроль за направлением движения ещё очень слаб».

Юрий Акимов

ДАТА

Чёрная метка

ТРАГЕДИЯ В США НАШЛА СВОЁ ОТРАЖЕНИЕ В ПРОИЗВЕДЕНИЯХ ИСКУССТВА

Мир содрогнулся, узнав о террористических атаках, совершенных 11 сентября 2001 года против США, в результате которых погибли почти 3 тыс. человек. 11 сентября 2001 года – чёрная метка в новейшей истории.

Едва ли не первым на это трагическое событие откликнулось «важнейшее из искусств»: кинофильм «11 сентября», снятый режиссёрами разных стран, состоит из 11 новелл.

Авторы – француз Клод Лелош, американец Шон Пенн, египтянин Юсеф Шахин, боснийец Даниэль Танович и другие. Все они едини в одном – наш мир чрезвычайно хрупок и никто в нём, даже самая могущественная

нация держава, не застрахован от беды.

В художественное осмысление трагедии в Нью-Йорке внесли свою лепту и деятели Голливуда. Оливер Стоун снял фильм «Башни-близнецы» – историю героической борьбы за жизнь полицейских, которые оказались под обломками всемирного торгового центра.

Мало описывать, как горели в них люди, считает известный американский писатель Джон Ирвинг. Комментируя роль литературы в освещении трагедии, произошедшей 11 сентября 2001 года, он призывает не спекулировать на трагической теме. «Задача заключается в

том, чтобы представить правдивое исследование причин случившейся катастрофы», – говорит Джон Ирвинг, задумавший посвятить этому событию новый роман.

День, ознаменовавший наступление новой исторической эпохи, был отмечен рядом крупных событий. Главное из них прошло 11 сентября в Нью-Йорке, где открылся мемориал в честь погибших 10 лет назад. Его авторы – архитектор Майкл Арад и дизайнер Питер Уолкер – победители конкурса, в котором приняли участие 5200 проектов из 63 стран. Мемориал – два больших бассейна, на их бронзовых парапетах выбиты 2983 имени.

А 10 сентября состоялась премьера фильма, снятого знаменитым английским музыкантом Полом Маккартни. В него вошли кадры, отснятые в опустевшем Нью-Йорке осенью 2001 года.

Трагическую дату в истории мировой цивилизации отметили и в России – стране, которая не раз становилась объектом террористических атак. Так, известный режиссёр-документалист Владимир Синельников в Центральном доме журналиста представил вчера фильм, посвящённый борьбе с международным терроризмом. В съёмках фильма участвовали кинематографисты России, США, Израиля, Палестины. Кирилл Галин

ОПРОС

Пробки не пускают

ПОЧЕМУ ОПАЗДЫВАЮТ НА РАБОТУ

ЧЕТВЕРТЬ РАБОТАЮЩИХ ПОСТОЯННО ОПАЗДЫВАЮТ НА РАБОТУ, КАК ПОКАЗАЛ ВСЕРОССИЙСКИЙ ИНТЕРНЕТ-ОПРОС РЕКРУТИНГОВОГО ПОРТАЛА Joblist.ru. Зато примерно столько же (23%) не опаздывают никогда и не 25% очень редко – всего несколько раз в год.

Примечательно, что женщины опаздывают значительно чаще мужчин (постоянно не успевают к началу рабочего дня 34% женщин и 20% мужчин). Меньше всего обращают внимание на пунктуальность руководители отделов (47%) и специалисты компаний, не связанных с производственной деятельностью (43%).

Самыми дисциплинированными оказались военные – никогда не опаздывают 63% из них, изредка этим грешат 25%. На втором месте после служивых с большим отрывом идут рабочие (по 32% выбрали строчку «никогда» или «редко»). Главной причиной задержек опаздывающие называли пробки на дорогах (42%), но у 40% признались, что неправильно планируют своё время.

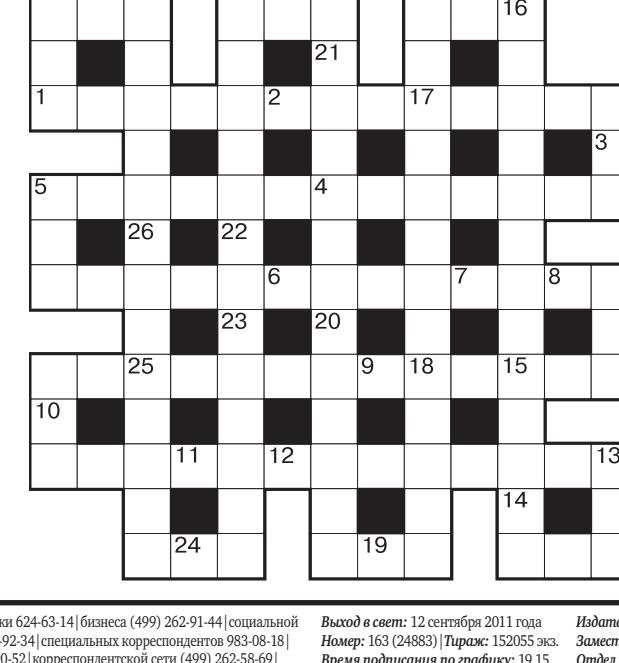
Светлана Коваль

КРОССВОРД

1. Временный пол в строящемся доме. 2. Русский поэт, открывший «героя нашего времени». 3. Идеальный транспорт для пробега по бездорожью. 4. Когда она приходит, у всех открываются рты и начинают закрываться глаза. 5. Сборник различных сведений, выходящий, когда ему заблагорассудится. 6. То, что для Ватсона сложно, для него элементарно. 7. Крик о помощи с борта корабля, «дышащего на ладан». 8. Доска на роликовом ходу. 9. И вахта у матроса, и праздничная смена у врача. 10. Резиденция главных греческих богов. 11. «Стоянка» во время игры в карты. 12. Его много женщин любят. 13. Запрещённый «соавтор» спортивных рекордов. 14. Картина государства.

дарственного значения. 15. Героя анекдотов, не отличающаяся умом и сообразительностью. 16. «Иван» у евреев. 17. Гриб с отравляющим веществом. 18. Последняя «инстанция» для дамы, захотевшей ребёнка. 19. Кукла в витрине, одетая по последнему писку моды. 20. С кем Чичиков играл в шашки? 21. Держусь я только на ходу, а если встану – упаду (загадка). 22. Президент от Бога. 23. Эта штука застывает стружку с любой деревяшкой. 24. Просторы, где, возможно, есть наши братья по разуму. 25. Ощущение, появляющееся во время поедания вкусненького. 26. Учёный Циолковский или актёр Хабенский.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 9 сентября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. Выигрыш. 8. Вратарь. 9. Сибиряк. 11. Влага. 13. Ислам. 15. Шёпот. 17. Балу. 18. Очко. 19. Хлестаков. 20. Утро. 22. Азот. 24. Канва. 25. Астат. 27. Пьеро. 28. Оплеуха. 31. Стрекот. 32. Анекдот.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Ры