

На магистрали ситуация продолжает оставаться тяжёлой – от движения отставлено около 150 поездов

Рекуперация электроэнергии на РЖД превысила лучший показатель советских железных дорог

Существующие законы не позволяют охранять на должном уровне участки скоростного движения поездов

Фёдор Конюхов четырежды обогнул земной шар и достиг пяти полюсов планеты

| | |
|----------------------|-------------------------|
| 12 декабря 2011 года | WWW.GUDOK.RU |
| понедельник | WWW.GUDOK.INFO |
| № 227 (24947) | E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU |



| | | |
|--------------|--------------|------------|
| Ежедневная | Выходит | Тираж |
| транспортная | с 23 декабря | 151732 |
| газета | 1917 года | экземпляра |

От РЕДАКЦИИ

Привлекательный транспорт

Национальная ассоциация инноваций и развития информационных технологий подвела итоги инвестиционной активности в сфере науки в нынешнем году. Денег на реализацию инновационных программ и проектов из федерального и региональных бюджетов выделили на 7% больше, чем в 2010-м, – 1,2 трлн руб. Частные венчурные фонды за тот же период инвестировали в 52 проекта ещё около 3 млрд. Наиболее привлекательными для финансирования оказались сектор информационно-коммуникационных технологий (24% средств), энергетика и энергосбережение (14%), транспорт (12%) и биотехнологии (11%). А вот в охрану окружающей среды и ресурсосбережение, а также в электронику и приборостроение приток инвестиций по сравнению с прошлым годом сократился. Интерес инвесторов к транспортной отрасли не случаен, ведь она предоставляет самые широкие возможности для внедрения приоритетных направлений развития науки и техники. В число прорывных технологий, по данным экспертов, сейчас входят роботизированное интеллектуальное программное обеспечение, способное заменять человека, энергосберегающие и ресурсосберегающие технологии. Среди таких разработок – системы автоведения поездов, рекуперации, применение альтернативного водородного топлива в локомотивах и многие другие. Примером наиболее удачного проекта в данной области служит реализация высокоскоростного железнодорожного сообщения на маршрутах Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород и Санкт-Петербург – Хельсинки. Причём от 30 до 40% мирового рынка внедрённых идей в сфере интеллектуального программного обеспечения и технологий ресурсосбережения принадлежит нашим соотечественникам. Правда, многие из них вынуждены пока реализовывать свои технологические решения вне страны. Чтобы инноваторы ещё активнее стремились на российский рынок, для них необходимо создавать как можно больше стимулов. Именно этой цели должны послужить проект создания отечественной «силиконовой долины» в Сколково и выделение правительственных грантов для привлечения лучших зарубежных учёных в наши вузы и НИИ. В случае успеха у нас появятся новые венчурные компании с большими финансовыми оборотами, будет создан рынок интеллектуальных рабочих мест внутри страны. А главное – инновации начнут повышать качество жизни.

ЦИФРА ДНЯ

3,5 млн тонн составила среднесуточная погрузка в ноябре на сети РЖД, что на 0,9% выше, чем за аналогичный период прошлого года.

БЛИЦ

Достойный отпор

РАЗРАБОТАНЫ НОВЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ОЦЕНКИ УЯЗВИМОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Михаил Рябов, начальник отдела уязвимости и категорирования инфраструктуры Росжелдора

Документ содержит положения для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

– Михаил Васильевич, в чём особенность новых рекомендаций? – Методические рекомендации непосредственно прива-

заны к инфраструктуре. Их мы уже опробовали почти на 20 объектах, в том числе на таких станциях, как Магиста (разъезд), Инская, на перегонах, тоннелях, мостах через Волгу и Амур. На основе проведённых апробаций многие положения рекомендаций были откорректированы. Таким образом, документ носит универсальный характер. – На что нужно обратить внимание владельцам инфраструктур согласно документу? – Им даётся возможность, по определённой специализированной организацией модели нарушителя рассчитывать затраты на оборудование объекта для противодействия посягательствам. Прописан порядок определения критических элементов, а именно от их количества зависят затраты на оборудование и дополнительную

защиту. Обусловлен порядок подхода к определению зон транспортной безопасности. – Какие ещё проблемы обеспечения транспортной безопасности требуют своей регламентации? – Это прежде всего случаи, когда один субъект имеет на своём объекте несколько видов транспорта. К примеру, нефтеперерабатывающие заводы имеют не только железнодорожную инфраструктуру, но также и свои речные порты, автомобильный транспорт. И здесь нам надо подойти согласованно, чтобы избежать при присвоения объектам разных категорий, что потребовало бы создания трёх параллельных систем транспортной безопасности. А ведь ещё есть немало примеров, когда один объект эксплуатируется различными субъектами транспортной инфраструктуры. БЕСЕДОВАЛ ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

Бюджет

Задачи на триллион

В следующем году у ОАО «РЖД» БУДЕТ САМАЯ БОЛЬШАЯ ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА



ФОТО: ПАВЕЛ ПОРТАНКО

Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил инвестпрограмму и финансовый план компании на 2012–2014 годы.

В 2012 году расходы РЖД составят 428, 4 млрд руб., что в абсолютных цифрах является рекордом за последние двадцать лет. Самый крупный объём инвестпрограммы будет в нынешнем году: после корректировки он составит 396,3 млрд руб. Расходы превысят даже те 402 млрд руб., что планировались на пиковый 2008 год. На три ближайших года инвестиции оцениваются в 1,1 трлн руб. «Особенностью нынешней инвестиционной программы является то, что она строго разбита на сегменты: государственные проекты, олимпийская стройка, безопасность, развитие инфраструктуры, вопросы транспортной подвижности населения и

Справка «Гудка»

Общий объём инвестиционного бюджета компании на ближайшие три года прогнозируется в 1,1 трлн руб., в том числе на 2012 год – 428,4 млрд руб. (собственные проекты – 353,5 млрд руб.), на 2013 год – 341,9 млрд руб., 2014 год – 367,6 млрд руб.

Особенность новой инвестпрограммы РЖД в чёткой сегментации расходов

приобретение подвижного состава», – сообщил «Гудку» старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов. Благодаря государственным субсидиям в размере 40 млрд руб. будет впервые за последние годы сокращена протяжённость путей с просроченным ремонтом. Компания закупит порядка 400 новых локомотивов и 460 единиц моторвагонного подвижного состава. К 2014 году повысится скорость поездов, следующих по маршруту Москва – Адлер, а к 2015 году – Ростов-на-Дону – Краснодар. Модернизируется транспортная инфраструктура Юга страны, и будут развиваться подходы к портам на Дальнем Востоке. В Казани и Владивостоке появятся интермодальные перевозки к аэропортам, начнётся развитие Московского транспортного узла.

Тем не менее в компании предполагают, что работать придётся в условиях финансовой нестабильности на рынках. Поэтому рост погрузки оценивается в среднем на 3% ежегодно. На 2012 год этот показатель утверждён в размере 2,8%. «Такую динамику мы прогнозируем, исходя из расчётов Министерства экономического развития и его оценки промышленного роста в стране», – сказал журналистам первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Значительных поступлений от продажи активов в ближайшие три года не ожидается, поэтому, чтобы поддерживать высокий уровень инвестиций, придётся наращивать кредитный портфель. Сейчас он составляет порядка 300 млрд руб. Как отмечает Вадим Михайлов, в следующем году компания предполагает занять 70 млрд руб. и выпустит еврооблигаций на \$1 млрд. В конце 2012 года правительство рассмотрит возможность дальнейшего увеличения кредитного портфеля ОАО «РЖД». СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Селектор

Под особый контроль

Путейцам необходимо максимально использовать технологию зимней укладки

ВСЕМИ ВИДАМИ РЕМОНТОВ ПУТИ, ВКЛЮЧАЯ РЕКОНСТРУКЦИЮ, К 1 ДЕКАБРЯ ТЕКУЩЕГО ГОДА БЫЛО ОЗДОРОВЛЕНО 10 тыс. 295 км, или 95% от годового плана. В то же время в эксплуатацию сдано 8 тыс. 529 км, что составляет всего 79% плана и свидетельствует о недостатках в работе по сдаче отремонтированных километров.

На них обратил внимание на сетевом селекторном совещании в минувшую пятницу президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. И хотя балловая оценка состояния главных путей улучшилась на единицу по сравнению с прошлым годом, применительно ко всей сети это ничтожно мало. Поэтому, по словам главы компании, не следует тешить и успокаивать себя таким незначительным результатом. Главное – системно заниматься поддержанием инфраструктуры.



ФОТО: ИГОРЬ ЯКИНОВ

Декабрь для путейцев «жаркий» месяц

Тем более если количество неудовлетворительных километров сократилось по сравнению с прошлым годом на 23,5 км, составив 361 км, то число предупреждений об ограничении скорости движения поездов на 266 возросло, а предупредительность таких участков увеличилась на 327 км. Всего же по состоянию на 20 ноября

на сети действовало 1085 таких предупреждений, а длина соответствующих участков достигла 1240 км. Почти половина предупреждений действует на фронтах ремонта пути. Осложняют и без того непростую эксплуатационную обстановку на сети многочисленные передержки «окон». Они

возникают вследствие низкой технологической дисциплины, неудовлетворительной подготовки к проведению ремонтных работ. Так, в этом году не состоялось 2200 «окон» продолжительностью 17,7 тыс. часов, что стало одной из основных причин отклонения от графика проведения тяжёлых видов ремонта пути. Президент ОАО «РЖД» напомнил, что до окончания сезона путеремонтных работ требуется отремонтировать 508 км и сдать в эксплуатацию 2274 км, уложить в путь 67 комплектов стрелочных переводов на железобетонных брусках. Для выполнения годового плана по капитальному ремонту необходимо максимально использовать технологию зимней укладки. Глава компании поручил в срок до 30 декабря обеспечить сдачу отремонтированных километров в объёме годовых планов. ОЛЕГ БОРИСОВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Спортивные рамки

Президент Дмитрий Медведев подписал новые федеральные стандарты подготовки по всем видам спорта, кроме военно-прикладных, служебно-прикладных и национальных. Документ определяет права и обязанности тех, кто проходит спортивную подготовку, в том числе и организаций, предоставляющих такие услуги. Предусматривается введение административного наказания в виде дисквалификации на срок до трёх лет для тренеров и спортивных врачей за использование допинга при подготовке спортсменов к соревнованиям. Максимальная дисквалификация будет применяться в случае, если допинг был предоставлен несовершеннолетнему спортсмену. Протоколы о таких нарушениях смогут составлять сотрудники ФСКН, а дела будут рассматривать в суде.

Стабильный резерв

Национальный банк Украины планирует сделать российский рубль резервной валютой в 2012 году. Глава Нацбанка Сергей Арбузов заявил, что процесс пройдёт в первом квартале следующего года: рубль будет переведён в ранг «первой категории», и тогда он станет резервной валютой Украины. Такая цель – сделать рубль резервной валютой мирового масштаба – была сформулирована правительством в рамках программы по созданию в Москве международного финансового центра. Кроме того, именно с Украиной уже велись переговоры о расчёте в рублях при оплате экспортного газа, и в ноябре эта схема частично была использована.

Газовый рост

Цены на газ для населения вырастут в июле – «голубое» топливо подорожает приблизительно на 15%. В Федеральной службе по тарифам сообщили, что раньше цены повышались два раза в год – с 1 января и с 1 апреля. В следующем году цены повысят один раз, но на суммарную величину обоих подорожаний. Перенос сроков изменения тарифа на летний период обсуждался давно, поскольку в зимние месяцы граждане потребляют газа намного больше – на отопление домов, нагрев воды. Поэтому в летние месяцы подорожание пройдёт без ощутимых затрат, считают в ведомстве.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Хоть на час

До конца года на вокзалах Витебский, Ладжский, Тверь и Псков установят автоматические камеры хранения. Отличие новых камер от предыдущих моделей – возможность почасового использования. Пассажиры могут сдавать вещи на хранение от одного до 72 часов. Ключ к новым камерам, средство оплаты, карточка для прохода через турникеты к ячейкам – бесконтактная смарт-карта, которую можно приобрести как в кассе, так и в специальных автоматах. Автоматические камеры хранения уже есть на Ленинградском, Финляндском вокзалах, а также на вокзале Выборг.

Не перейти «Рубикон»

На 12 вокзалах Кемеровской области установили 34 металлодетектора «Рубикон» стоимостью более 3 млн руб. Они способны фиксировать металлические предметы любого размера. Когда загорается тревожный сигнал, охранник ещё раз досматривает человека, уже с помощью ручного металлоискателя. По словам заместителя начальника Западно-Сибирской региональной дирекции вокзалов по безопасности Сергея Павлова, на «Рубиконе» в первые дни работы уже попались несколько злоумышленников при попытке пронести пять единиц холодного оружия и боеприпасы.

Цели и средства

За 11 месяцев года сумма ущерба от вандализма в пригородных поездах Свердловской дороги составила 1,12 млн руб. Разбито более 280 стёкол и ламп, испорчено 1,9 тыс. сидений, нанесено граффити на 111 вагонах. «На ремонт и обновление испорченного подвижного состава ежегодно тратятся значительные средства. На эти деньги мы могли бы приобретать новый подвижной состав и модернизировать старый», – говорят на дороге.

Преследуется по закону

С начала месяца на Московской дороге изъяты у пассажиров в пригородных поездах 361 фальшивый абонементный билет. При выявлении поддельного абонемента транспортная карта пассажира блокируется и изымается. Её стоимость не компенсируется. «Приобретать абонементные билеты для поездок в пригородном сообщении нужно только в билетных кассах на вокзалах и остановочных пунктах», – напомнили на магистрали.

Портовая прибавка

На Северо-Кавказской дороге в ноябре на 13,8% возросла грузопереработка экспортно-импортных грузов, следующих через припортовые станции. Это на 473 тыс. тонн больше, чем за аналогичный период прошлого года. На 15,6% возросла грузопереработка в порту Новороссийск, в основном за счёт зерновых. Также увеличилась погрузка нефтепродуктов через порт Туапсе – на 42%. В порту Темрюк выгрузка угля, химикатов и продовольствия увеличилась на 7,8%. По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

Реакция с мест

Совет поможет оптимизировать работу

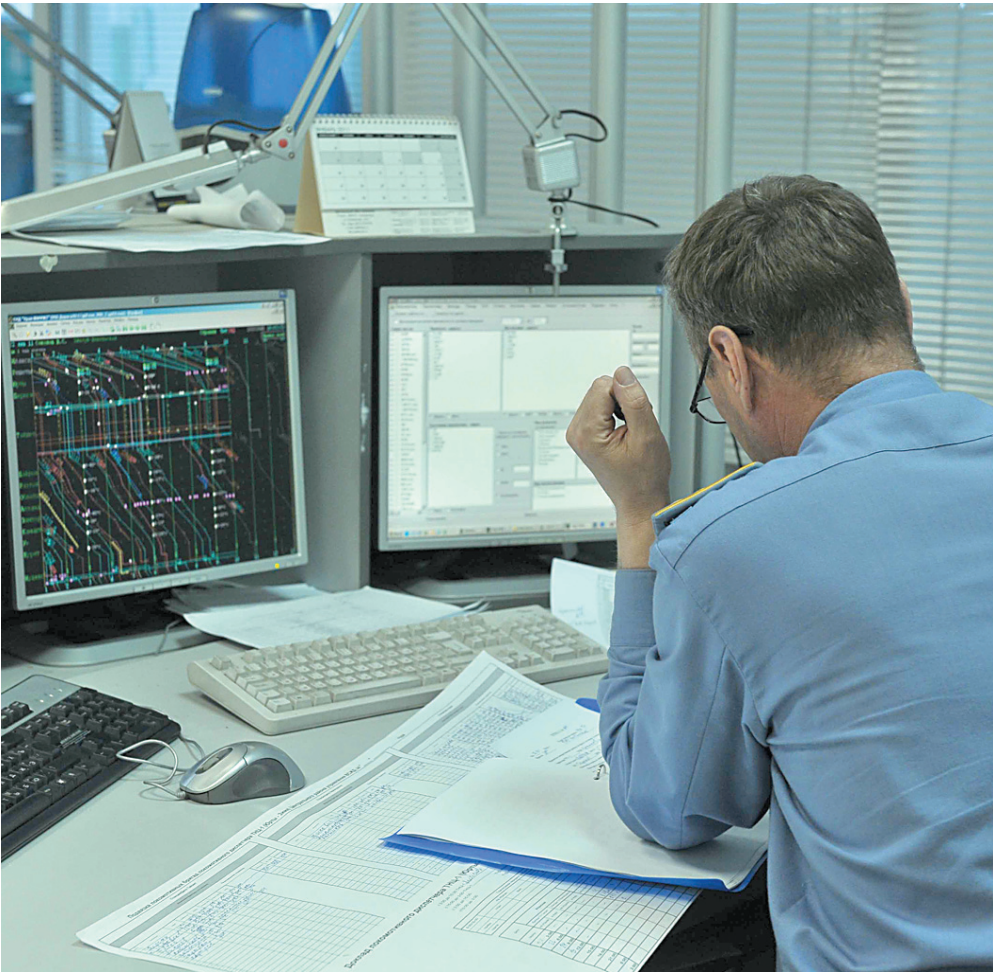


ФОТО: ЛАМБЕРТ ГОРБАТЯКОВ

В Северо-Западном федеральном округе начал работу межрегиональный координационный совет.

Регулировать перевозки будет не только диспетчер, но и координационный совет

уровне лоббировать решения, принимаемые советом.

Как отмечали участники совета, несмотря на значительные инвестиции в развитие инфраструктуры дорог, некоторые участки испытывают проблемы с пропуском поездов. Есть проблема и с нехваткой подвижного состава. В первую очередь это связано с тем, что нормативно-правовая база отстаёт от реформы. «Надо найти механизмы, которые позволят к выгоде всех участников перевозочного процесса найти решения проблем в каждом регионе», – сказал Виктор Степов.

Взаимодействие участников перевозочного процесса будет осуществляться на нескольких уровнях: область, регион, округ. Глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин напомнил на недавнем селекторном совещании: «Надо пользоваться информацией и реакцией, которые мы получаем с мест».

В курирующую совет рабочую группу, созданную в ОАО «РЖД», будут стекаться все решения, принятые на уровне каждой области, региона, федерального округа.

Игнат Вьюгин

Справка «Гудка»

В Северо-Западный совет входят представители Октябрьской, Северной и Калининградской дорог, администраций республик Карелия и Коми, Архангельской, Вологодской, Ивановской, Калининградской, Костромской, Ленинградской, Мурманской, Новгородской, Псковской и Ярославской областей, Ненецкого автономного округа и Санкт-Петербурга. В составе совета также представители местных торговых-промышленных палат, союзов промышленников и предпринимателей, ассоциаций производителей и перевозчиков, надзорных органов и прокуратуры.

ПЕРЕВОЗКИ

Фирменный на память

Две магистрали соединил поезд, названный в честь человека, много сделавшего для их развития

В Красноярск из Новосибирска прибыл фирменный поезд «Николай Никольский».



ФОТО: ИГОРЬ ЗАМОН

И сам фирменный поезд, и его экипаж – с иголки

ный в его честь, всегда только радует своих пассажиров.

Семья Никольского, присутствовавшая здесь, подарила

поездной бригаде портрет Николая Порфирьевича.

– Мы рады, что отца помнят и через 38 лет после того, как

его не стало, и даже назвали его именем поезд, – сказала дочь Никольского Инна Николаевна. – Это большая честь для нашей семьи.

За отправлением поезда внимательно следили и в Красноярске. В просторном холле красноярского вокзала, где была прямая трансляция из Новосибирска, собрались руководители дороги, ветераны и молодёжь.

– Это дань уважения. Такие люди – пример для нас, – уверен председатель молодёжного совета дороги Константин Савченко.

А накануне в память о Николае Никольском на здании локомотивного депо Красноярск, начальником которого он проработал много лет, была открыта мемориальная доска.

– На дороге гордятся тем, что этот талантливый инженер и грамотный руководитель начинал свою трудовую биографию именно здесь, – отметил начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт. – Новый поезд объединит дороги, в развитие которых большой вклад внёс Николай Никольский.

В Красноярск поезд прибыл 10 декабря. На перроне выходят первые улыбающиеся пассажиры. Малыш лет пяти, ожидая, пока мама выгрузит из вагона чемодан, удивлённо оглядывается по сторонам:

– Мама, нас и встречают с музыкой, как и провожали. Обратно домой опять с вами, тётя Ира, поеду. Мне у вас очень понравилось.

Игнат Вьюгин

Экология

В едином комплексе

Лаборатория позволит сэкономить на исследованиях

В декабре на Южно-Уральской магистрали завершаются работы по обустройству экологического лабораторного комплекса Дорожного центра охраны окружающей среды.

Будет сдан специальный путь под стоянку экологического вагона-лаборатории около построенного в этом году здания комплекса. По словам начальника Центра охраны окружающей среды ЮУЖД Татьяны Местечкиной, размещение вагона и лаборатории на общей территории повысит степень готовности к участию в ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами, которые могут повлечь неблагоприятные экологические последствия.

Лабораторный комплекс ЮУЖД начал свою деятельность в нынешнем году. Под здание и подъездной путь, который идёт со станции Челябинск-Главный, отдана территория почти в 3 тыс. кв. м. «Комплекс предназначен для проведения мониторинга объектов окружающей среды, измерения параметров шума, вибрации, электромагнитных излучений, определения токсичности воды и отходов на дороге», – объясняет Татьяна Местечкина.

Новые лабораторные помещения создадут оптимальные условия для химико-аналитических и микробиологических исследований, в перспективе – про-

ведение хроматографических и рентгенографических.

Современное оборудование лаборатории, как пояснила заместитель начальника центра Оксана Черноволва, позволит проводить анализы с высокой степенью точности. Для измерения содержания элементов в питьевой воде и сточных водах, воздухе, почве и донных отложениях установлен чувствительный атомно-абсорбционный спектрометр. Полученные данные обеспечат формирование единой информационной базы об источниках загрязнения. Благодаря этому можно будет мобильно отслеживать соблюдение технологических процессов и обеспечивать эффективность природоохранной деятельности.

«Выход на проектную мощность потребует определённого времени. Однако уже в этом году мы смогли отказаться от услуг сторонних лабораторий в значительной доле исследований, что позволило сократить затраты на 3 млн руб. До ввода в эксплуатацию стационарной лаборатории дорога имела лишь вагон-лабораторию и специализированный автомобиль. Такие технические возможности обеспечивали около 10% от необходимого объёма исследований», – подчёркивает Татьяна Местечкина.

Евгения Мусихина, сов. корр. «Гудка» Челябинск

Уведомление

Объявление о проведении аукциона № 31 по определению покупателя имущества открытого акционерного общества «РЖДстрой».

В соответствии со статьями 447-449 ГК РФ ОАО «РЖДстрой» объявляет о проведении аукциона по определению покупателя имущества ОАО «РЖДстрой» в форме открытого по составу участников и способу подачи предложений о цене аукциона. Аукцион состоится 12 января 2012 г. в 12 часов 00 минут по московскому времени по адресу: РФ, 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6. Организатором аукциона выступает собственник имущества – ОАО «РЖДстрой» в лице Конкурсной комиссии ОАО «РЖДстрой». Предметом торгов является право на заключение договора купли-продажи имущества ОАО «РЖДстрой»:

| Лот | Наименование лота | Начальная цена лота (с учетом НДС), руб. |
|-----|---|--|
| 1 | Производственная база (6 объектов недвижимого имущества), расположенная по адресу: Московская область, д. Машково, ул. Корневский тупик, д. 1 | 31 950 000 |
| 2 | Здание бытового помещения и склада, расположенное по адресу: Кировская область, г. Киров, ул. Комсомольская, д. 64а | 1 400 000 |

Шаг аукциона составляет 1 (Один) процент от начальной цены лота и остаётся неизменным в течение всего аукциона.

Подробнее ознакомиться с предметом аукциона (составом лота, сведениями об имуществе, его характеристиками), а также получить конкурсную документацию можно по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, тел.: (499) 266-88-15, 266-88-13, 260-34-32, ежедневно с 09.00 до 16.45, кроме субботы и воскресенья, а также на сайте www.rzdstroy.ru.

Заявки на участие в аукционе должны быть представлены по адресу: 105064, г. Москва, ул. Казакова, д. 8, стр. 6, каб. 311/2, не позднее 16 часов 45 минут московского времени 11 января 2012 г.

К участию в аукционе допускаются физические и юридические лица, которые могут быть признаны покупателями по законодательству РФ, своевременно подавшие заявку на участие, представившие надлежащим образом оформленные документы и внесшие задаток для участия в аукционе. Один Претендент имеет право подать только одну заявку на участие в аукционе.

Лица, желающие принять участие в аукционе, вносят задаток на расчётный счёт, указанный Организатором в Договоре о задатке, входящем в состав конкурсной документации. Величина задатка составляет 5% от суммы начальной цены продажи. Задаток должен быть внесён до окончания срока подачи заявки на участие в торгах. Моментом внесения задатка признаётся время его зачисления на указанный расчётный счёт.

Победителем аукциона признаётся участник, предложивший наиболее высокую цену за предмет аукциона. Итоги аукциона подвоятся по месту проведения аукциона в день и время, указанные в объявлении о проведении аукциона. Результаты проведения аукциона оформляются протоколом.



Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262
звонки на номер являются бесплатными для абонентов
8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)
Услуга доступна круглосуточно.
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.
Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

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

Инфраструктура

Северный оборот

К развитию БАМа железнодорожники готовятся загодя

На Восточно-Сибирской дороге введён цех эксплуатации оборотного локомотивного депо станции Коршуниха-Ангарская, которое обеспечивает перевозки в направлении северных станций Лена, Вихоревка, Усть-Илимск.

Менее чем за год возвели трёхэтажное здание общей площадью 3,3 тыс. кв. м. Здесь разместятся технологически связанные между собой отделы и помещения.

Первые два этажа займут кабинеты предрейсового медосмотра, комнаты обучения и инструктажей, кабинеты машинистов-инструкторов, помещения для расшифровщиков скоростемерных лент, дежурных по депо, нарядчиков. Третий этаж отдан под конференц-зал и комнаты реабилитации локомотивных бригад.

«В прежнем здании у нас даже места не имелось, где можно было без тесноты собраться коллективу, обсудить сообща назревшие вопросы. Возникали неудобства и с проведением занятий, полноценных техклассов почти не было. Сейчас у нас проблем не будет», – радуется начальник депо Владимир Федоткин.

По его словам, в классах уже размещены действующие модели приборов безопасности, тормозного оборудования, автосцепных устройств, электрические схемы локомотивов. А недавно поступили и обучающие тренажёры для локомотивных бригад. Они предназначены для подготовки машинистов к рациональному режиму вождения поездов, навыкам поведения в нештатных ситуациях, устранением неисправностей.

Комплекс в Коршунихе уже двенадцатый подобный, возведённый в этом году на сети. Такие комплексы предназначены для коллективов в 500 человек. Пока столько в оборотном депо нет, но всё может измениться уже в ближайшей перспективе.

«Новый цех закладывался на перспективу развития БАМа, а со временем можно ожидать увеличения перевозок и в направлении Усть-Илимска», – сказал на его открытии вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин.

Не останется без работы и старое здание депо. Его переоборудуют под дополнительные комнаты отдыха локомотивщиков.

Сергей Загальский

Ситуация

Штурм после шторма

Усиленная работа с клиентурой должна помочь избавиться от заторов

На станции Хабаровск-2 улучшился ход выгрузки контейнеров. Однако в целом на Дальневосточной магистрали ситуация продолжает оставаться тяжёлой – от движения отставлено около 150 поездов.

К началу минувшей недели на грузовом дворе станции Хабаровск-2 скопилось более тысячи крупнотоннажных контейнеров. Притом что номинально их может здесь разместиться 700.

В результате площадка просто не могла принимать контейнерные грузы, а это в свою очередь осложняло работу всего Хабаровского узла. Отставленные на боковых путях платформы приводили к снижению пропускной и провозной способности узловой станции, затрудняли продвижение транзитного грузопотока.

Как пояснили в филиале ОАО «Трансконтейнер» на ДВЖД, в ноябре при допустимых двух-трёх сутках контейнеры на грузовом дворе регулярно простаивали дольше. В частности, клиенты не обеспечивали вывоз в выходные и праздники, хотя компания готова была предоставлять получателям автотранспорт.

Впрочем, сообщил директор филиала «Трансконтейнер» Пётр Силин, к минувшей пятнице ситуация стала нормализоваться. К положительному результату привела плотная работа с клиентурой.

Улучшить выгрузку руководство ДВЖД призвало и получателей, в адрес которых грузы поступают через ОАО «Хабаровское промышленное предприятие железнодорожного транспорта». При установленной норме нахождения подвижного состава на путях общего пользования в 16 часов 47 минут простой вагонов, адресованных некоторым фирмам, нередко превышал сотню часов.

Жёсткие требования предъявляются и к железнодорожным предприятиям. В частности, вагонникам в ближайшее время необходимо разрешить проблему со скоплением на узле «больных» вагонов. А для увеличения числа поездов, с ходу или минимальными остановками минующих станцию Хабаровск-2, локомотиворемонтные пред-



ФОТО: СЕРГЕЙ РОДИН

Вместимость контейнерной площадки далеко не беспредельна

приятия должны поднять качество ремонта тягового состава.

От ритмичной работы Хабаровского узла, подчёркивает начальник ДВЖД Михаил Заиченко, немало зависит пропуск грузопотока к портам и погранпереходам. Ситуация на подходах к ним по-прежнему непростая. На 9 декабря «брошено» 150 поездов.

В немалой степени это происходит от смёрзшегося груза, который затруднительно выгружать предприятиям, не оборудованным тепляками. Например, порт Посыет при нормативе 190 вагонов в сутки выгружал 130. Сказываются и последствия ноябрьских штормов, из-за чего нарушился график под-

хода судов. Так, вследствие нехватки топливных ёмкостей ООО «Трансбункер – Ванино» вместо 90 цистерн обрабатывало 66.

По словам начальника Дальневосточной дирекции управления движением Евгения Андриянова, для скорейшего выхода из сложившейся ситуации ежедневно проводятся селекторы и рабочие встречи с руководством портов.

Кроме того, по распоряжению первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова на ДВЖД работает спецкомиссия.

Павел Усов,
сов. корр. «Гудка»
Хабаровск

Лента новостей

Грузовладельцы останутся довольны

В Казани на контейнерной площадке станции Лагерная Горьковской дороги открылся таможенный офис с отделом оформления документов и постом контроля. Он расположен рядом с магистралью, что существенно сократит оформление грузов. Силами ГЖД оборудованы места для работников таможни в административном здании контейнерной площадки, обеспечена высокоскоростная связь. «Тесное взаимодействие ГЖД, ОАО «Трансконтейнер» и таможни Татарии позволило в короткие сроки реализовать проект, улучшающий обслуживание грузовладельцев, – отметил главный инженер дороги Александр Рябков. – За четыре года поток грузов на станции Лагерная увеличился втрое». Офис в Лагерной наделён функциями по оформлению таможенного транзита, осмотру контейнеров, операциям с физическими лицами, пересылающими багаж международными почтовыми отправлениями.

Золотая мясорубка

На станции Нерюнгри-пассажирская задержан мужчина почти с 1,5 кг промышленного золота.

Как сообщили в пресс-службе Северо-Восточного линейного управления МВД на транспорте, по приметам был задержан 50-летний уроженец Северного Кавказа, собиравшийся уехать на запад страны. При досмотре его вещей в корпусе бытовой электромясорубки, а также в пластиковой ёмкости, заполненной солью, были обнаружены четыре свёртка. В них хранилось шлиховое золото высокой пробы. Масса изъятого 1430 г. Стоимость такого количества золота превышает 2 млн руб. Возбуждено уголовное дело по статье «Незаконный оборот драгоценных металлов в крупном размере».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств



Продолжается подписка на первое полугодие 2012 года во всех почтовых отделениях

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«Гудок» ВСЕГДА С ВАМИ!

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU



ПУЛЬТ
УПРАВЛЕНИЯ



Журнал для тех,
кто принимает решения

Теория и практика управления
отраслевой компанией:
аналитика, методология, примеры

Открыта подписка на первое полугодие 2012
года в России, странах СНГ и Балтии

Подписной индекс 46101

Дополнительная информация:
+7 (499) 262-89-69

PODPISKA@GUDOK.RU

Технологии

Рекорд взят

РЕКУПЕРАЦИЯ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА РЖД ПРЕВЫСИЛА ЛУЧШИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ СОВЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

По итогам 11 месяцев текущего года на железных дорогах объём возвращённой в контактную сеть электроэнергии при рекуперативном торможении составил почти 1,173 млрд кВт/ч. Этот показатель для компании является рекордным. Интересно сравнить это достижение с аналогичным периодом 1988 года, пикового в советские времена по грузоперевозкам. Тогда эта величина достигла 1,259 млрд кВт/ч.

Рекуперацией считается возврат в сеть части затраченной электроэнергии для повторного её использования. Так, в режиме торможения тяговыми двигателями электроподвижного состава (ЭПС) они переводятся в генераторный режим, и механическая энергия движения поезда превращается в электрическую энергию. В основном рекуперативное торможение необходимо для обеспечения безопасности движения поездов. Его роль особенно важна на линиях с горным профилем, а также для высокоскоростного подвижного состава.

Длительное торможение колодочными тормозами невозможно из-за снижения их эффективности при нагреве, поэтому пользоваться ими можно лишь прерывисто. В результате скорость поезда постоянно меняется, в его составе возникают продольно-динамические усилия, которые способны разорвать поезд или привести к выдавливанию вагонов, а в пассажирском движении ещё и снизить комфортность проезда. При высоких скоростях стабильность механических тормозов недостаточна для плавного замедления, поэтому их применяют только для дотормаживания поезда перед остановкой. Кроме основной функции по обеспечению безопасности движения применение рекуперативного торможения позволяет использовать возвращённую энергию на тягу поездов другими локомотивами, а также для привода вспомогательных электрических машин, для освещения и отопления, повышая энергоэффективность перевозочного процесса.



ФОТО: ПАВЕЛ ПОРТАНУНО

При отсутствии других поездов на участке рекуперированная электроэнергия может быть возвращена во внешнюю питающую сеть. На линиях, электрифицированных на постоянном токе, – только при наличии выпрямительно-инверторных преобразователей. Рекуперацию электрической энергии нельзя считать её производством, поскольку не требуется расход энергоносителей. Как рассказал «Гудку» заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» Борис Иванов, в компании реализуется целевая программа повышения энергетической эффективности тягового электроснабжения, в рамках которой специалистами ведущих транспортных вузов выполняется крупномасштабная научно-исследовательская работа «Оценка энергоэффективности системы тягового электроснабжения и электроподвижного состава и потенциала её повышения», где значительное внимание уделено выявлению «узких мест» применения рекуперативного торможения и повышению эффективности его использования. Перед компанией стоит

РЕКУПЕРАЦИЮ НЕЛЬЗЯ СЧИТАТЬ ПРОИЗВОДСТВОМ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

целевая задача в 2013 году обеспечить величину рекуперированной энергии не менее 1,5 млрд кВт/ч. Оценить эффективность применения рекуперативного торможения можно при помощи имитационного моделирования, которое позволяет определить величину нереализованной энергии рекуперации из-за превышения напряжения в тяговой сети допустимых значений и вынужденного перепада на реостатное или пневматическое торможение, а также доли реализованной энергии, которая складывается из потребляемой поездами в режиме тяги, и энергии, поступающей на шины тяговых подстанций. При этом снижается потребленная электроэнергия из энергосистемы, измеряемой счётчиками тяговых подстанций. В департаменте технической политики ОАО «РЖД» пояснили, что сегодня на сети дорог, электрифицированных на постоянном токе, актуальна задача замены физически и морально устаревших инверторов, установленных ещё в 80-е годы. В настоящее время

специалистами разработан инвертор на новой элементной базе с применением более мощных тиристоров, рассчитанных на более высокий класс напряжения. Для повышения эффективности целесообразно выполнить его дальнейшее совершенствование в части обеспечения не только шести-, но и двенадцати- и двадцатичетырёхпульсового выпрямления. Предстоит серьёзная работа конструкторов и других учёных-специалистов по доведению до совершенства логико-программного управления инвертором и совершенствованию системы диагностики.

Необходимо отметить, что условия работы устройств энергоснабжения в режиме рекуперативного торможения в большей степени зависят от режима напряжения в контактной сети, чем в режиме тяги. Важнейшей задачей сегодняшнего дня является доведение до широкой реализации предложений учёных по системе управления напряжением в контактной сети в зависимости от поездной ситуации. Самым сложным вопросом

в этом является обеспечение работы системы регулирования напряжения в условиях применения рекуперативного торможения и обеспечения устойчивого приёма инверторами энергии рекуперации.

Процессы распределения и использования энергии рекупе-

рации на однопутных участках постоянного тока не вызывают сомнений, так как они изучены достаточно основательно. Экспериментальные исследования показывают, что баланс реализованной энергии рекуперации складывается из потреблённой энергии поездами в режиме тяги в данной и смежных межподстанционных зонах, возвращённой энергии через инверторы на шины переменного тока тяговых подстанций и потерь в тяговой сети от передачи энергии рекуперации, причём последние в процентном соотношении соизмеримы с потерями в режиме тяги.

При том состоянии измерительных средств на тяговых подстанциях, которое имеется на сегодняшний день, наиболее остро стоит вопрос потокоораспределения энергии рекуперации и, естественно, эффективности её использования на двухпутных участках постоянного тока. Поэтому глубокие натурные исследования процессов рекуперативного торможения и эффективности использования энергии рекуперации сегодня целесообразно проводить на двухпутных участках при наличии сложного профиля пути и поездов повышенной массы.

В соответствии с поручением старшего вице-президента

ОАО «РЖД» Валентина Гапановича на Свердловской железной дороге определён участок постоянного тока для использования в качестве опытного полигона по исследованию процессов рекуперативного торможения и эффективности использования энергии рекуперации в системе тягового электроснабжения.

По словам Бориса Иванова, организация постоянно действующего полигона для исследования процессов рекуперации является достаточно затратным мероприятием, требующим получения информации о значениях токов, напряжений, мощности и энергии за короткие промежутки времени с фидеров контактной сети и электроподвижного состава, а также наличия автоматизированной системы сбора и обработки этой информации.

Апробация на таком полигоне процессов рекуперации с применением современных методов и систем управления позволит обеспечить широкое внедрение на сети дорог отработанных технических решений и обеспечить реализацию планов ОАО «РЖД» по повышению объёма рекуперации и эффективности её использования.

Владислав Кукреш

В досье

Анализ расхода электроэнергии на тягу поездов

11 месяцев 2011 года

| Наименование железных дорог | Рекуперация | | | | | |
|-----------------------------|-------------|---------|---------|----------------------|---------|---------|
| | 1988 г. | 2010 г. | 2011 г. | 1988 г. | 2010 г. | 2011 г. |
| | абсолютная | | | удельная | | |
| | млн кВт/ч | | | кВт/ч/10 тыс.ткм бр. | | |
| Октябрьская | 37,0 | 18,2 | 28,0 | 1,9 | 1,1 | 1,6 |
| Калининградская | | | | | | |
| Московская | 43,5 | 16,1 | 34,1 | 1,8 | 0,8 | 1,6 |
| Горьковская | | 0,7 | 0,95 | | 0,0 | 0,034 |
| Северная | 19,3 | 11,3 | 11,6 | 0,9 | 0,6 | 0,6 |
| Северо-Кавказская | 41,5 | 25,3 | 32,2 | 3,1 | 2,2 | 2,7 |
| Юго-Восточная | | 7,4 | 9,9 | | 0,5 | 0,7 |
| Приволжская | | 17,4 | 21,3 | | 2,4 | 3,0 |
| Куйбышевская | 207,5 | 166,5 | 186,9 | 8,8 | 8,7 | 8,9 |
| Свердловская | 83,5 | 43,2 | 71,4 | 3,0 | 1,7 | 2,9 |
| Южно-Уральская | 136,1 | 125,8 | 120,4 | 4,7 | 5,4 | 4,7 |
| Западно-Сибирская | 131,2 | 103,3 | 115,8 | 3,0 | 2,7 | 3,0 |
| Красноярская | 179,4 | 141,8 | 160,6 | 11,3 | 10,5 | 11,3 |
| Восточно-Сибирская | 268,9 | 224,8 | 244,0 | 10,0 | 9,6 | 10,2 |
| Забайкальская | | 18,3 | 38,4 | | 0,6 | 1,2 |
| Дальневосточная | 111,4 | 83,2 | 97,4 | 5,4 | 4,7 | 5,3 |
| Сеть | 1259,3 | 1003,4 | 1172,9 | 3,5 | 3,3 | 3,7 |

ПО ПАВЕЛУ ПОРТАНУНО

Детали

Здесь мелких нет

Переход к услугам крупных собственников вагонов положительно сказался на погрузке

Этой осенью в Кузбассе, как хорошо известно читателям «Гудка», обострилась проблема с вывозом угля – многочисленные собственники неохотно предоставляли свои вагоны под перевозку топлива для «социальных» ТЭЦ, а грузовладельцы хотели сотрудничать с операторами, чьи услуги более дешёвы. Проблему во многом решили. Как именно, выяснял корреспондент «Гудка».

Тырган – одна из крупных грузовых станций Западно-Сибирской дороги. Ежедневно она грузит от 250 до 300 вагонов с углем, при этом ещё успевая пропустить до 50 пар транзитных поездов с Ерунаковского и Междуреченского месторождений.

Едва полав на станцию, интересуюсь у замначальника по оперативной работе Михаила Амелеченко, почему на путях так много составов:

– До сих пор с мелкими собственниками воюете?

Он качает головой:

– Нет, обычная грузовая работа. Вот эту «разборку» с пятого пути из крытых и «больных» вагонов сейчас отправляем на Новокузнецк-Восточный. Грузёный один в Находку уйдёт с девятого. Другой, с седьмого, через Артышту и Алтайскую – на запад. А порожний состав с 11-го пути через пять минут подадим под погрузку на Краснодарский разрез.

Этот разрез, входящий в состав ОАО «Кузбассразрезуголь», – основной грузоотправитель для Тыргана. Он ежедневно грузит от 230 до 260 вагонов.

Ещё один отправитель – небольшое угольное предприятие ООО «Краснобродский Южный» – грузит всего 30 вагонов.

– Но именно эти 30 вагонов ещё два месяца назад приходили на станцию неорга-

низованно, нужно было пересортировывать, – рассказывает Михаил Амелеченко. – Времени теряли уйму, пути были загружены до предела. Угольщики помогали своими маневровыми тепловозами обрабатывать составы, хотя их дело только забрать порожняк и выдать гружёный маршрут. Ни со временем не считались, ни с деньгами. Надёжные партнёры!

Это действительно так.

– Некогда и незачем было считаться, – рассказал мне позже заместитель начальника отдела по поставкам и сбыту Краснодарского разреза Алексей Сытин. – Мы просто работали: перезванивались, рассуждали, спорили, соглашались. В итоге не дали скопиться углю на складах, в то время как на других предприятиях он уже был на грани возгорания – имеет он такое свойство при долгом хранении. Да и у железнодорожников погрузка не упала.

На разрезе и станции то ли в шутку, то ли всерьёз говорят, что к ним нужно приезжать учиться, как надо сотрудничать. «Как же мне тебе помочь?» – «Давай попробуем вот так?» – это лишь две фразы из диалога железнодорожника Амелеченко и угольщика Сытина. И ни толики повышенного тона, когда они ранним утром обсуждают оперативную погрузку.

Сейчас парк оптимизировали. Вагоны приходят вовремя, согласно заявкам. И только организованными маршрутами. Это позволило Тыргану прибавить к плану погрузки только за последний месяц 750 вагонов и даже сократить их простой.

Погрузка увеличилась, по словам Амелеченко, за счёт целевого обеспечения станции вагонами крупного перевозчика и уменьшения количества собственников. Сейчас дорога формирует порожние поезда на станции Входная, куда приходит порожняк. На Входной формируются составы собственни-



ФОТО: ПАВЕЛ ПОРТАНУНО

ков для большинства погрузочных станций Западно-Сибирской, в том числе и назначением на Тырган, но только из вагонов ОАО «Вторая грузовая компания».

– Мы подаём составы сразу же на разрез, не теряя ни минуты, – объясняет Амелеченко. – Там поезд грузится и тут же выходит на магистраль.

А раньше Тырган работал с мелкими собственниками.

– Они, как правило, приходили по пять, а то и вовсе по два вагона в составе ВГК, – рассказывает Михаил Амелеченко. – Поэтому и выработывали их подолгу, ведь сначала нужно расформировать состав, найти эти два вагона, отцепить их, потом снова собрать в единый состав ВГК, отормозить поезд и только тогда подавать его на разрез.

Избавившись от мелких операторов, Тырган сейчас работает только с крупными – Первой и Второй грузовыми компаниями, «Новотрансом» и СУЭК. Уменьшение количества также повлияло на увеличение погрузки: нет лишних маневров – свободны несколько приёмо-отправочных путей.

Дело идёт быстрее, если вагонам не требуется пересортировка

Да ещё к тому же железнодорожники модернизируют инфраструктуру станции. Уже отремонтировано 11 путей. В следующем году наденются реконструировать ещё один. А там и приёмо-отправочные пути Краснодарского разреза подтянутся.

– Пока мы не можем забирать порожняк с Тыргана целыми маршрутами, – рассказали мне в отделе поставок и сбыта Краснодарского разреза. – Наши пути на фронтах погрузки слишком короткие. А одновременно подавать и выводить составы с примыкания на магистральные пути не получается – у нас однопутка.

Угольщики планируют решить эту проблему уже в следующем году. Ведь ежегодная добыча только на Краснодарском разрезе – 6 млн тонн. А к 2015 году она увеличится как минимум вдвое.

– Наши партнёры построят ещё один приёмо-отправочный парк, – говорит начальник станции Тырган Андрей Сидоров.

– Это позволит в разы разгрузить станцию для транзитных поездов. А порожняк, идущий с Артышты, сможет, минуя Тырган, сразу заходить на фронты погрузки. Кроме того, увеличение погрузки повысит классность нашей станции со второго на первый. Это принесёт повышение зарплаты нашим сотрудникам минимум на 10%.

– Что-то всё у вас гладко, – говорю я Михаилу Амелеченко.

– Да не совсем, – отмахивается тот. – Сейчас голова болит по поводу Находки. Мы должны были отправить маршрут на Восток, но он до сих пор стоит на станции, и ещё один – на Краснодарском разрезе. Мы не отправим эти поезда, пока диспетчеры Кузбасского региона не выяснят ситуацию по стыковой станции Междуреченск. Проблема в том, что у Красноярской дороги не хватает локомотивов для наших восточных поездов.

Связываюсь со станцией Междуреченск. Её начальник Константин Голышев говорит, что красноярские локомотивы не успевают возвращаться с Восточно-Сибирской.

Пока я звонил, диспетчеры Кузбасского региона всё же дали «добро» на отправку поездов в Междуреченск.

...Отправив 260 вагонов, мы садимся перекусить. Но и за обеденным столом Амелеченко перебирает рабочие бумаги.

– Это нормативы по поводу смерзания грузов, – поясняет Михаил. – В прошлом году портовики с Дальнего Востока жаловались, что 100 вагонов с углем смёрзлись. Поезд долго идёт. Но в этом мы подготовились – обрабатываем спешдистостью, чтобы не замёрзло топливо по дороге. Выгружать смоноличенный уголь совсем непростое. А портовики – тоже наши партнёры.

Александр Донецкий

БЕЗОПАСНОСТЬ

Один за двоих

Дороге не хватает ни полицейских, ни их полномочий

Николай Клюквин, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И РЕЖИМУ



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТКО

ЗАПУСК ЭКСПРЕССОВ ТРЕБУЕТ НЕ ТОЛЬКО ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПЕРЕМЕН. ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО УЧАСТКИ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ – ЗОНЫ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ. ОДНАКО СУЩЕСТВУЮЩИЕ ЗАКОНЫ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ОХРАНЯТЬ ИХ НА ДОЛЖНОМ УРОВНЕ.

– **Николай Николаевич, что сделано для обеспечения безопасности пассажиров?**

– Мы пошли по пути создания опорных пунктов охраны вдоль всего главного хода. Такая же перспектива ожидает участок Санкт-Петербург – Бусловская. Устанавливаем видеокамеры, тепловизоры и содержим стрелковые команды для охраны мостов. Также мы создали первый ситуационный центр.

Сегодня только на охрану скоростных участков, а это Санкт-Петербург – Москва и Санкт-Петербург – Бусловская, ежедневно выходит 324 человека. Всего для обеспечения безопасности задействованы более 1200 специалистов. Сотрудники ведомственной охраны и ЧОПа патрулируют пункты оборота поездов, вокзалы, главный ход.

До 2013 года мы планируем создать комплексную систему безопасности объектов железнодорожного транспорта. Через два года полностью «закроем» участки Санкт-Петербург – Москва и Санкт-Петербург – Бусловская.

– **С какими трудностями сталкиваются железнодорожники, внедряя систему комплексной безопасности?**

– Эту работу ведём с 2003 года. Всё не так быстро и просто. Для того чтобы внедрить систему, надо разделить железнодорожные объекты по категориям, а потом оценить их уязвимость. Однако это дорогое удовольствие. Так, оценка только 208 объектов, которую одобрило Федеральное агентство железнодорожного транспорта, обойдётся ОАО «РЖД» примерно в 40 млн руб. А их на ОЖД – 10 тыс.

Мы предлагаем Минтрансу и агентству разделять по категориям и оценивать не отдельными объектами, а целыми участками. В противном случае внедрение системы безопасности выйдет в такие расходы, что едва ли кто захочет ездить в поездах и возить грузы по нашей дороге. Ведь расходы придётся оправдывать и за счёт клиентов.

– **Каков выход из положения?**

– Необходимо вносить изменения в Закон о транспортной безопасности и в приказ Минтранса «Об утверждении требований



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТКО

по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта».

К тому же нет нормативной базы, где были бы прописаны более широкие полномочия для сотрудников ЧОПа и ведомственной охраны. Ведь сейчас они даже не имеют права досматривать граждан и задерживать правонарушителей более чем на три часа. Эти права есть только у полиции и ФСБ.

Представьте себе ситуацию. На станции Вышний Волочок или Окуловка, где штатом не предусмотрен сотрудник полиции в досмотровой зоне, сработало оборудование по выявлению взрывчатых веществ. Но обыскать подозрительного пассажира или задерживать его сотрудники дороги не имеют права. Юридически грамотный человек сразу ответит: «На каком основании вы меня досматриваете?»

– **Насколько остро стоит вопрос нехватки полицейских?**

– В наряде сопровождения состава должно быть не менее двух полицейских. Но идёт один, поскольку штат сократили. Мы заключаем договоры на совместное патрулирование с частными охранными предприятиями. Вместе с сотрудником право-

Пассажирам нужно обеспечить не только комфорт, но и безопасность

охранительных органов в наряд заступает чоповец.

Кроме того, на крупных вокзалах полицейские есть, а на некоторых станциях нет. Система сокращения сотрудников транспортной полиции не совсем продумана. Ведь человек, понимающий, что его сократят, на посту думает не о службе, а о том, где искать новую работу. Ещё хуже, если он начнёт думать о побочном заработке.

Есть и финансовая сторона вопроса. ЧОП без договора и оплаты работать не будет.

– В ситуационный центр дороги стекается вся информация о движении поездов. К этим сведениям будет иметь доступ центр транспортной безопасности и наоборот. Практически ежедневно мы обнаруживаем на наших объектах посторонние предметы или лиц. А ведь это может быть взрывным устройством или другим актом вмешательства.

Поэтому всякий раз при обнаружении подозрительного предмета выставляется оцепление, приглашаются кинологи, а

В этом году на охрану мы потратили почти 480 млн руб. А года три-четыре назад – максимум 30 млн

Ведомственная – тоже. Поэтому на дороге расходы на охрану возросли. В этом году мы потратили почти 480 млн руб. Это не считая затрат на обслуживание и содержание технических средств. А года три-четыре назад на это уходило максимум 30 млн руб. Необходимо добавить ещё расходы на содержание штата, работающего на досмотровых комплексах. Обучение работников, их подготовку, а это тоже немало.

– **И всё же выстроить систему безопасности невозможно без сотрудничества с полицией?**

при обнаружении посторонних – направляются группы реагирования. И далеко не все места происшествий близко, чтобы туда добраться, нужно время. А движение закрыто. Значит – задержки пассажирских и грузовых поездов. Как следствие, финансовые затраты. Так что от активности нашего взаимодействия с полицией и ФСБ зависит, насколько качественно мы защитим дорогу от незаконного вмешательства и обеспечим беспрепятственное движение.

БЕСЕДОВАЛА ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА

Эксплуатация

Предотвратить беду

ПРОФЕССИОНАЛИЗМ ПОЗВОЛЯЕТ ВЫЯВЛЯТЬ БРАК И ДЕФЕКТЫ

В УСЛОВИЯХ НАСТУПИВШИХ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУР В ВАГОННОМ ХОЗЯЙСТВЕ ОРГАНИЗОВАНО ПРОВЕДЕНИЕ МЕСЯЧНИКА ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ИЗЛОМОВ БОКОВЫХ РАМ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С 5 ДЕКАБРЯ 2011 ПО 5 ЯНВАРЯ 2012 ГОДА.

Проводимая в этом направлении работа по исключению рисков разрушения деталей в эксплуатации продиктована сложной обстановкой на сети дорог России и СНГ с изломами боковых рам тележек грузовых вагонов.

В рамках этой работы повышается уровень технологической дисциплины, технических знаний и навыков выявления дефектного литья осмотровщиками вагонов. Также действует мотивационная система поощрения. Всё это в целом позволяет минимизировать риски аварийных ситуаций и максимально своевременно обнаруживать и изымать из эксплуатации угрожающие безопасности движения литые детали тележек.

Так, за 10 месяцев текущего года осмотровщиками вагонов при техническом обслуживании грузовых вагонов выявлена 6651 боковая рама тележек грузовых вагонов с дефектами и трещинами, не-



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТКО

допустимыми в эксплуатации. Больше всего аварийных рам выявили осмотрщик ПТО Сургут СвЖД Владимир Кемель, осмотрщик ПТО Входная ЗСЖД Денис Пешков, осмотрщики ПТО Лихая СКЖД Николай Сопельченко, Марина Полшкова и Александр Самоздра, осмотрщик ПТО Челябинск-Главный ЮУЖД Марина Назарук.

В то же время в зоне риска по числу наименьшего выявления трещин и литейных дефектов в боковых рамах и максимального пропуска дефектных боковых рам, особенно трещин, на соседние дороги находятся Забайкальская, Свердловская и Дальневосточная дороги.

В целях повышения материальной заинтересованности осмотрщиков вагонов за обнаружение дефектных боковых рам и обеспечение безопасности движения распоряжением ОАО «РЖД» на всех дорогах действует система премияльных выплат, согласно которой в текущем году работникам ПТО за обнаружение трудновыявляемых дефектов в боковых рамах было выплачено вознаграждений на сумму более 19 млн руб., в надбросных балках – более 12 млн руб. и колёсных пар – более 3 млн руб.

АЛЕКСЕЙ САКЕЕВ, заместитель начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД»

Технологии

Огнеупорный страж

НА ЭЛЕКТРОВОЗАХ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ СРЕДСТВО ОТ ВОЗГОРАНИЙ

Михаил Букин, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



ФОТО: НИКОЛАЙ МОКОШКИН

За последнее десятилетие на дороге было несколько случаев возгорания электровазов переменного тока ВЛ80с. Выяснилось, что их причиной стал конструктивный недостаток в монтаже силовых кабелей выводов тяговых электродвигателей 4 и 5.

После короткого замыкания по кабельным каналам огонь проникал в кузов электровазова и быстро распространялся. Локомотивная бригада немедленно применяла первичные средства пожаротушения, которые есть на каждом локомотиве. Но в таких случаях они не давали эффекта. Оборудование электровозной секции полностью выгорало, иногда даже деформировался кузов.

Больше таких пожаров на дороге не будет. В ремонтном локомотивном депо Горький-Центральный разработано и внедрено рационализаторское предложение – противопожарная система защиты «Стоп-огонь» для электровозов ВЛ80с. Один из авторов идеи – начальник депо Алексей Склизков. Система позволяет не допустить появления открытого огня, даже когда произошёл сильный разряд от токов короткого замыкания и токов

генераторного режима. Кроме того, она защищает от механических воздействий на кабельный монтаж.

Электровозы ВЛ80с имеют конструктивный недостаток. Силовой кабель, связывающий тяговый электродвигатель и блок силовых аппаратов, проходит по трубе, где от вибрации постепенно перетирается. Этот кабель в опасных точках мы обрабатываем специальным составом, замедляющим перетирание и препятствующим горению.

Систему защиты устанавливают на машины во время планового среднего и текущего ремонта ТР-3, то есть при полной ревизии кабельного монтажа. Поэтому удаётся избежать заделки кабелей с нарушенной изоляцией. После установки система не требует никакого обслуживания, на неё не действуют вибра нагрузки.

В порядке эксперимента первую такую защиту на электровоз во время ремонта поставила на безвозмездной основе одна из нижегородских фирм совместно с работниками депо Горький-Центральный. Натурные испытания убедили в эффективности оборудования.

Отмечу, что опыт внедрения системы «Стоп-огонь» на нашей магистрали положительно оценили и участники сетевой школы, которая прошла в июле 2011-го в Агрызе.

Итак, сейчас у электровоза ВЛ80с появилась дополнительная защита от огня, кроме штатной пожарной автоматики. Теперь слово за руководителями локомотивного хозяйства, которые могут внедрять её у себя на дорогах.

Вопрос ДНЯ

Как вы реагируете на недовольство начальства?

Дмитрий Кочнев, замначальника по кадрам Октябрьской дистанции пути Куйбышевской дирекции инфраструктуры:

– Реакция обычная: если недовольство по существу, никакой обиды нет, думаю, как исправить ситуацию, чтобы не получить в следующий раз. Обычно вспоминаю старый армейский анекдот. Существует два пункта: первый – командир всегда прав, второй – если командир не прав, читай пункт первый.

А если недовольство носит субъективный характер, начальство просто достаёт – все мы люди, – то выпускаю пар дома. У меня на стене висит подшивка газет. Прихожу и начинаю методично лупить по газетам кулаками. Этот способ я увидел в каком-то из советских фильмов. Проверено: очень хорошо помогает снять стресс, да и физические упражнения полезны.

А если прихожу поздно и мои домашние уже спят, то засужу за компьютер. Есть такая детская игра «Побей начальника». С помощью «мышки» и клавиатуры наносишь удары по персонажу до победного конца, пока начальник не упадёт. Это тоже своеобразная разрядка, а с другой стороны, помогает сосредоточиться на проблеме, найти способ её решения и выработать стратегию, как избежать подобной ситуации в следующий раз.

Ольга Огиенко, дежурная по сортировочной горке станции Карымская:

– Никак не реагирую. Привыкла. Ведь понимаю: начальство всегда ищет ответственных. Поэтому ни капельки не обижаюсь и близко к сердцу недовольство не воспринимаю.

А свою работу всё равно продолжаю делать так, как умею. И считаю: делаю всё верно.

Константин Ирхин, старший мастер ремонтного локомотивного депо Лиски:

– Если начальство недовольно мной и я в этой ситуации неправ, то признаю свою недоработку и исправлюсь. А если прав я, то отстаивать свою позицию буду до последнего, чтобы не терять самоуважения и не позволять унижать моё достоинство.

Однако в любом случае проблемы с работой домой и из дома на работу я не несусь. А выпускать пар при случае позволяет своеобразный фильтр в виде штанги. Тяжёлая атлетика мне вообще помогает не только держать себя в форме, но и приводить в порядок мысли.

Олег Голубев, первый замначальника Нижегородского центра организации работы железнодорожных станций:

– Если начальник недоволен моими действиями, выход тут только один: устранить причину в короткий срок и грамотно. И всё будет в порядке.

Сейчас всё меньше и меньше начальников, работающих по принципу «подчинённый лицом не вышел» как основание для недовольства. В последние годы у нас все взаимоотношения носят исключительно профессиональный характер, без примесей личной неприязни или наоборот.

Иногда и мной бывали недовольны. А когда я устранил недочёты в работе – даже хвалили.

Дмитрий Цедяков, главный инженер моторвагонного депо Москва-2:

– В разных ситуациях по-разному. Если я считаю, что прав, то стараюсь донести свою точку зрения до руководства. Если же критика конструктивна, впредь стараюсь не допускать ошибок, оперативно реагировать.

Вообще, стараюсь находить всё время в диалоге, тем более в таком сложном депо, как наше Москва-2. Это бренд, и чувствуешь постоянную ответственность за принятие решений.

Бывает, начальник или товарищи по работе скажут, что я что-то не так делаю. Посмотришь, подумаешь – действительно не прав был. Исправляюсь.

Вместе с тем всегда стараюсь своё мнение высказать в ответ на недовольство начальства. И принцип «прав тот, у кого больше прав» считаю неверным. Дежурный по депо Владимир Хомяков, учивший меня 20 лет назад, так говорил: «Молчать будешь – заклюют».

Но и отвечать тоже нужно грамотно, аргументированно, убедительно. Иногда и огрызаться надо. Особенно когда критика злопыхательская, не по делу. Из неприязни.

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

Новости спорта

Добежали до медалей

Успешно выступили российские биатлонисты на втором этапе Кубка мира в австрийском Хохфильдене. Начало медальному шествию россиян положил Андрей Макавеев в спринтерской гонке на 10 километров. Он и по дистанции пробежал достаточно быстро, и отстрелял на двух огневых рубежах точно. Занявшему первое место шведу Карлу Йохану Берману Андрей уступил 9 секунд. Бронзового призёра – швейцарца Бенжамина Вегера – россиянин опередил на 10 секунд. Что же касается лучшей скорости на дистанции, то её показал ещё один наш спортсмен, Евгений Устюгов, но победить ему помешал единственный промах. Устюгов финишировал пятым, уступив Вегеру всего 2,3 секунды. Стоит отметить успешное выступление Дмитрия Малышко, для которого эта гонка стала дебютом на этапах Кубка мира. Он финишировал десятым. К сожалению, в гонке преследования наши спортсмены



Андрей Макавеев завоевал «серебро» – первую среди россиян награду на этапах Кубка мира

до наград не добрались. Макавеев, допустив четыре промаха, опустился на 11-е место. Устюгов финишировал 14-м. Лучшим из россиян стал Антон Шипулин, который занял седьмое место. В женских соревнованиях отличилась Ольга Зайцева. В спринте она выиграла «бронзу», а на следующий день в гонке преследования стала серебряным призёром. Стоит отметить очередные награды Магдалены Нойнер, победившей в спринте и взявшей «бронзу» в гонке преследования. Нойнер, недавно заявившая, что по окончании сезона завершит карьеру, в каждой индивидуальной гонке добегала до наград и сейчас является безусловным лидером Кубка мира. Представительница ЦСК «Локомотив» Анна Богалий-Титовец после 13-го места в спринте в гонке преследования поднялась на пятое место.

Неудачный овертайм

«Локомотив-Кубань» в гостях в дополнительное время уступил в рамках чемпионата Профессиональной баскетбольной лиги подмосковному «Триумфу». По ходу всего матча на площадке шла равная борьба, и никому из соперников не удавалось оторваться в счёте. За 4 минуты до конца четвёртой четверти «Триумф» имел преимущество в пять очков, но «Локо» сумел его отыграть, и основное время матча завершилось вничью – 72:72. В дополнительной пятиминутке больше сил осталось у «Триумфа». В итоге подмосковная команда добилась победы – 89:83. Самым результативным в составе «Локо» стал Али Траоре, на счету которого 17 очков. Стоит отметить первое поражение в чемпионате ПБЛ столичного ЦСКА. Армейцы проиграли «Химкам» – 65:75. Лучшим в составе подмосковной команды стал Сергей Моня, набравший 19 очков. У ЦСКА отличился Ненад Крстич – 15 очков. Теперь ЦСКА и «Химки» имеют по одному поражению, но армейцы провели на игру меньше.

По быстрому льду

Во французском Ла Плане на втором этапе Кубка мира по бобслею и скелетону успешно выступили представитель ЦСК «Локомотив» Александр Третьяков. Он стал бронзовым призёром, уступив латышским спортсменам братьям Мартинсу и Томасу Дукурсам. Именно эти спортсмены и на предыдущем этапе понялись на пьедестал. Только в тот раз Александр был вторым, опередив Томаса Дукурса. Во Франции отрыв призёров от других спортсменов был велик – Третьяков опередил занявшего четвёртое место американца Мэттью Энтони на 0,74 секунды. В обоих заездах Третьяков показал третье время и по сумме двух попыток уступил Томасу Дукурсу 0,19 секунды. При этом Третьяков во второй попытке установил рекорд трассы на разгоне. Ещё один российский спортсмен, Сергей Чудинов, занял девятое место. Третий этап Кубка мира стартует в эту пятницу в Германии.

Роман Вишнёв

Юбилей

Вечный странник

Фёдор Конюхов четырежды обогнул земной шар и достиг пяти полюсов планеты

Легендарный путешественник не изменяет традиции отмечать свой день рождения вдаль от дома. Вот и нынешний – сегодня ему исполняется 60 лет – встречает в экспедиции, которая проходит в Эфиопии.

В канун юбилея Фёдора Конюхова мы связались со штабом его нынешней африканской экспедиции. Вот что нам рассказали:

– Главная цель российско-эфиопского похода, который возглавляет Фёдор Конюхов, – изучение местных гор для прокладки новых альпинистских и туристических маршрутов. Речь идёт о покорении девяти самых высоких пиков, все они выше 4 тыс. м над уровнем моря, и до сих пор здесь не ступала нога российского альпиниста. На днях Фёдор звонил друзьям с самой высокой горы Эфиопии – Рес-Дашен.

В самом деле, разве можно представить Фёдора Конюхова в тихой домашней обстановке, за празднично накрытым столом? Его стихия – море, океан, горы. А путешествия – образ жизни.

«Когда я долго нахожусь в городе, у меня возникает острая потребность смахнуть с себя «пыль цивилизации», начать новые странствия. Время в экспедициях удивительно спрессованно. Его хватает на всё: думать, читать, писать книги и картины. Дома же задахаю от его нехватки – слишком много суеты вокруг. Всю мелочность тех проблем, которые тебя окружают на берегу, начинаешь осознавать только в океане. Только там можно найти разгадку смысла человеческого существования и своей собственной судьбы», – так думает один из самых необычных людей нашего времени.

«Я вырос на Азовском море, – рассказывает Фёдор Конюхов. – Мой дед, морской офицер, был знаком с исследователем Арктики Георгием Седовым и потому считал, что именно азовские моряки обязаны довершить начатое им дело, а потому постоянно внушал мне мысль о том, что я должен стать путешественником и дойти до Северного полюса. Я не возражал. Наоборот, с юности готовился к дальним походам».

Он действительно получил спартанское воспитание – в детстве ему ничего не стоило переночевать на гвоздях, испускать в ледяной воде, пробежать несколько десятков километров. Ещё 15-летним подростком Фёдор самостоятельно переплыл на вёсельной рыбацкой лодке Азовское море.

Помнил он и другой завет своего деда: настоящий путешественник должен быть образованным человеком. Начал он с одесской мореходки, где получил диплом штурмана-навигатора. Потом выучился на механика. «В путешествиях я всегда должен рассчитывать только на свои силы, говорит Фёдор. Ну и на помощь Божью, конечно. Человек, как существо



Фёдор Конюхов считается самым рисковым путешественником мира

духовное, не может обойтись без веры. И чтобы духовно не потерять в этом мире, я окончил Ленинградскую семинарию».

За его плечами свыше 50 путешествий. Он пересёк Атлантику на вёсельной лодке-одиночке и катамаране-гиганте. Он первым из россиян выполнил программу «Большой шлем», включающую покорение трёх мировых точек: Северного и Южного полюсов и Эвереста. Ему также удалось достичь пяти полюсов нашей планеты. Он трижды побывал на Северном полюсе и единожды на Южном. Он «посетил» Полюс относительной недоступности, фиксируемый в Северном Ледовитом океане. Покорил Эверест, являющийся Полюсом высоты. А также побывал на Полюсе яхтсменов, которым считается мыс Горн.

Наконец, среди тех, кто провёл наибольшее число различных экспедиций, Фёдор Конюхов считается самым рисковым путешественником мира. Достаточно перелистать его дневники, например, прочесть записи, оставленную во время первого кругосветного путешествия на яхте «Караан» 28 февраля 1991 года в 19.00: «Пишу эти слова и молю Бога, что остался в живых. Несколько минут назад я уцепился за скользкий и такой высокий борт моей «Карааны», и никто не мог мне помочь выбраться на палубу. А случилось вот что. Когда я менял стаксель на штормовой кливер, сначала настроил «Караану» на курс и пополз к носовому штагу, чтобы выполнить эту операцию. Тут волна резко ударила в борт. Я не успел схватиться за ванты и очутился за бортом. Резкий рывок затянул страховочный пояс на моей груди. Вдовершение всего ужасная волна накрыла меня с головой. Помню, что всё время старался дотянуться до фальшборта, чтобы выбраться на палубу. И ещё думал, что если не смогу вырваться, то моя дочка

Таня будет плакать. А этого я не хотел больше всего. Бог и на этот раз был милостив ко мне, грешному...»

В дневниках, которые он ведёт в каждой экспедиции, не только кладёз опыта путешественника, в них – его особый неповторимый взгляд на мир. Дневник плавания на «Караане» пришёл к читателю в виде альманаха «Русский путешественник». За ним последовали новые книги: «И увидел я новое небо и новую землю», «Как открывали Антарктиду»... Во время путешествий Конюхов не расстаётся с кистью. Его картины, отмеченные незаурядным талантом, выставляются на всероссийских и международных выставках.

Интересно его признание в своих предпочтениях. Он говорит: «Если б у меня было три жизни, одну отдал бы семье, вторую – путешествиям, третью – искусству».

Как видите, всё же на первом месте у него семья – сын Оскар, менеджер компании, организующей его путешествия, уже взрослая дочь Татьяна, воспитывающая собственных детей, любящая жена Ирина, вдохновляющая Конюхова на исполнение любых, самых невероятных замыслов.

«В полярных экспедициях я многому научился сам, – рассказывает Фёдор, – как строить эскимосский дом из снега, ставить палатку в пургу, ремонтировать примус на морозе, стоять на тонком льду, чтобы не провалиться, сушить на теле мокрые шерстяные носки и стельки от бахил».

А перед тем как впервые выйти в кругосветное плавание, он 19 лет занимался парусным спортом. Девять лет тренировался, чтобы подняться на Эверест, и тридцать лет готовился к походу на Северный полюс.

Предполагается, что очередная экспедиция Фёдора Конюхова в Эфиопию завершится 20 декабря.

Юрий Акимов

7 декабря 2011 года на 94-м году жизни скончался Главный ревизор Главного управления сигнализации и связи МПС СССР, член Центрального совета Общероссийской общественной организации ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта

ПЕДЬ Леонид Иванович.

Ушёл из жизни всеми уважаемый и любимый человек. Любили его за талант, за доброту, жизнерадостность, за то, что он всех нас любил, жил с нами одной жизнью и беззаветно служил интересам отрасли.

Леонид Иванович родился 13 мая 1918 года. Более 46 лет он отдал служению железнодорожному транспорту, пройдя путь от электро-механика Приднепровской дороги до Главного ревизора Главного управления сигнализации и связи МПС СССР. Работая на Приднепровской, Леонид Иванович внёс большой вклад в обеспечение бесперебойной работы устройств автоматики, телемеханики и связи в первые дни Великой Отечественной войны, являясь участником спецформирований НКПС. Им много сделано по восстановлению разрушенного в годы войны хозяйства сигнализации и связи, его развитию на новой технической основе.

Леонид Иванович всегда показывал пример верного служения делу, пользовался заслуженным авторитетом и уважением. Он награждён орденом «Знак Почёта» и 10 различными медалями, удостоен знака «Почётному железнодорожнику», ему присвоено почётное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР» и «Почётный ветеран железнодорожного транспорта».

Находясь на заслуженном отдыхе, Леонид Иванович принимал активное участие в работе Центрального совета Общероссийской общественной организации ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта, оказывая постоянную помощь и поддержку ветеранским организациям.

Светлая память о Леониде Ивановиче Педе навсегда сохранится в наших сердцах.

Выражаем глубокое соболезнование семье, родным и близким в связи с постигшим их горем.

Центральный Совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта
Управление автоматики и телемеханики
Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»

С прискорбием сообщаем, что 9 декабря 2011 года на 75-м году жизни скоропостижно скончался советник генерального директора в области систем управления и интервального регулирования движения поездов и информатизации ЗАО «ОЦВ», доктор технических наук, профессор, член-корреспондент Российской инженерной академии



АБРАМОВ Валерий Михайлович.

Вся трудовая деятельность Абрамова В.М., крупного учёного, специалиста высочайшей квалификации, была посвящена нелёгкой, но благородной профессии железнодорожника. Валерий Михайлович прошёл большой жизненный путь от инженера до заместителя директора ведущего отраслевого института. При его непосредственном участии и под его руководством выполнены, реализованы и в настоящее время успешно эксплуатируются уникальные научные разработки систем автоматизации управления и безопасности движения поездов, систем диспетчерской централизации, сыгравшие важнейшую роль в повышении эффективности железнодорожного транспорта и стратегическом развитии всей отрасли.

Открытость, целеустремлённость, дружелюбие, вежливость, такт, выдержка и порядочность, глубокая эрудиция, разносторонние творческие интересы, живой темперамент, тонкое чувство юмора и умение глубоко ценить истинную красоту во всех её проявлениях – то, что всегда было присуще Валерию Михайловичу – останутся навсегда в нашей памяти.

Коллектив ОЦВ выражает глубокое соболезнование родственникам и друзьям Валерия Михайловича. Светлая память о нём навсегда останется в наших сердцах.

Ответы на кроссворд за 8 декабря

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- 1. Гладиатор. 5. Ореол. 6. Вышка. 8. Чётн. 9. Иран. 11. Татарин. 13. Ураган. 14. Владение. 16. Апостроф. 18. Сжатие. 21. Тренога. 22. Апаш. 24. Тире. 25. Салют. 26. Оброк. 27. Жаворонок.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- 1. Горн. 2. Дельта. 3. Акварель. 4. Раки. 5. Олива. 7. Аршин. 8. Чебурашка. 10. Население. 11. Трактат. 12. Надежда. 15. Божество. 17. Окрас. 19. Тюбик. 20. Молоко. 23. Шарж. 24. Толк.