

Правительство Бурятии и Байкальская пригородная компания подписали договор о транспортном обслуживании населения

Почему не хватает локомотивов – об этом говорили участники «круглого стола», прошедшего в Воронеже

Рецепты на кодеинсодержащие препараты – единственная возможность сдержать распространение наркомании

Чемпион страны по академической гребле Денис Прибыль из «Локомотива» отвечает на вопросы нашей газеты

13 сентября 2011 года www.gudok.ru
вторник www.gudok.info
№ 164 (24884) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная транспортная газета Выходит с 23 декабря 1917 года Тираж 152055 экземпляров

| От РЕДАКЦИИ |

Рынок не отдали

Прошедший в Щербинке Третий Международный железнодорожный салон «ЭКСПО 1520» заставил вспомнить забытую ныне «Стратегию развития транспортного машиностроения в РФ на 2007–2010 годы и на перспективу до 2015 года». Минпромторг представил её в марте 2007 года. Стратегия была раскритикована и ОАО «РЖД», и самими производителями техники. Тем не менее после определённой доработки она была принята приказом Минпромторга осенью того же года и благополучно забыта. Сравнивать планировавшиеся тогда показатели выпуска локомотивов, вагонов и другой техники с тем, что реально произвели, – занятие неблагодарное, но вот один стратегический урок усвоить полезно. Минпромторг настаивал на применении в железнодорожном машиностроении режима промышленной сборки по аналогии с автомобилестроением, который тогда сам же успешно внедрял. Этот режим не предполагает передачи технологий при производстве. Что мы имеем сейчас?

Происходит активное вытеснение российских автомобилей с рынка иностранными отечественной же сборки, некоторые наши бренды уже прекратили существование. При этом наши машины даже благодаря щедрой господдержке продолжают технологически отставать. Предприятия производят самые простые автокомпоненты, к сложным нас не допускают на пушечный выстрел. Эксперты говорят: мы «слили» свой рынок иностранным по дешёвке, хотя справедливости ради нужно сказать, что в споре с зарубежными автоконцернами Минпромторг изначально был слабой стороной.

В железнодорожном машиностроении вопреки Стратегии была сделана ставка на более сложную кооперацию. В некотором смысле, конечно, помогло то обстоятельство, что у нас различная ширина колеи и просто так сборку иностранных вагонов и локомотивов было организовать нельзя. Но влияние РЖД и Трансмашхолдинга на этот процесс тоже не стоит недооценивать. Они сумели создать условия для мировых производителей, заинтересовать их в кооперации с российскими производителями, обеспечив хороший рынок. И в Щербинке представлены наши локомотивы и вагоны, носящие русские, а не иностранные названия. Это действительно совместные разработки, которые отвечают всем мировым требованиям применительно к широкой колее. Теперь были бы средства – и на наших дорогах появятся отличные локомотивы и вагоны. Новые технологии в дальнейшем наши предприятия могут использовать для выхода на мировой рынок.

Про автомобилестроение, авиацию и судостроение этого, увы, не скажешь.

ЦИФРА ДНЯ

32989 руб.

составила средняя заработная плата железнодорожников, занятых на перевозках в августе. По сравнению с августом 2010 года зарплата увеличена на 13,8%.

Блиц

Надёжность на высшем уровне

ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ НУЖНЫ ЭКОЛОГИЧНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ



Давид Кирchner, заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД»

– Какие требования предъявляют железнодорожники к новым локомотивам?

– Прежде всего предлагаемые модели должны отличаться более низкой стоимостью жизненного цикла и уменьшенней технологической нагрузкой на окружающую среду. То есть они должны отвечать современным экологическим нормам.

Среди таких образцов – электровоз ЭП2К, отличающийся к тому же высокой надёжностью. Из ста эксплуатируемых сейчас на сети железных дорог машин только одна-две находятся на внеплановом ремонте. Это хорошие показатели даже для мирового рынка.

– Что делают машиностроители для снижения расхода топлива на тягу поездов?

– Отечественные специалисты разрабатывают принципиально новые машины (двухдизельные и трёхдизельные). На Московской дороге в течение года эксплуатировали 5 двухдизельных машин, получив экономию топлива от 20% до 23%.

Трёхдизельная машина позволит в режиме холостого хода снизить ещё затраты. Однако задача по повышению коэффициента полезного действия на маневровых локомотивах до 42–43% до сих пор не решена. При создании газо-

турбовоза ГТ-1 была создана микропроцессорная система управления газовой турбиной, позволяющая ей функционировать в условиях с резко изменяющейся нагрузкой.

Широкое распространение новшества сдерживает высокая цена на газ, превышающая стоимость дизельного топлива. К сожалению, «Газпром» снижать цену пока не готов.

– Как строятся отношения железнодорожников с производителями транспортной техники?

– Политика ОАО «РЖД» направлена на заключение долгосрочных контрактов с машиностроителями на срок не меньше чем на три года (по некоторым из них он превышает 5–7 лет). Причём компании готовы закупать технику одновременно с сервисным обслуживанием.

БЕСЕДОВАЛ
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

БЕСЕДОВАЛ
АНДРЕЙ СТРЕЛЬЦОВ

ЭТИ РЕБЯТА ПОБЕДИЛИ САМИ БРАЗИЛЬЦЕВ

Сборная России на чемпионате мира по пляжному футболу, проходившем в Италии, преподнесла настоящую сенсацию. В финале она разгромила самую титулованную команду планеты – бразильскую – и впервые в истории завоевала Кубок мира.

Наша команда, в состав которой вошли десять игроков ПФК «Локомотив», впервые в своей истории выиграла титул чемпиона мира. Катком пройдясь по соперникам на групповом этапе, футболисты и в плей-офф не сбавили оборотов.

В то, что сборная сможет выиграть золотые медали, накануне финала верили только самые отчаянны оптимисты. Ведь соперники в решающем матче были не кто-нибудь, а сами бразильцы – родоначальники пляжного футбола и самая титулованная команда планеты. Четырежды она выигрывала чемпионаты мира и лишь раз отдала его португальцам. В Италии кудесники мяча были намерены взять своё пятое мировое «золото».

Что касается результата, то на предварительном этапе чемпионата мира Россия последовательно переиграла Нигерию (8:4), Таити (5:0), Венесуэлу (7:3). В четвертьфинале без проблем разобралась с Мексикой (5:3), в полуфинале – с Сальвадором (7:3).

В финале наша команда показала поистине фантастическую игру. Никто не ожидал, что те самые великие бразильцы будут биты с крупным счётом. Начало разгрома бразильцев уже на первой минуте встречи положил Егор Шайков. Он же очень быстро забил и второй мяч. Конечно, бразильцы сопротивлялись, как могли. Обескуражен-

ный тренер Алессандро Суареш неистово гнал игроков вперёд, и им удалось сократить разницу в счёте до минимума. Но наших футболистов было уже не остановить. Второй тайм они выиграли со счётом 6:2, что фактически предрешило исход игры. Итоговый счёт встречи – 12:8, и сборная России – чемпион мира.

Впрочем, только золотыми медалями дело не ограничилось. Оргкомитет турнира вручил нашим футболистам два индивидуальных приза. Лучшим игроком турнира признан капитан сборной, играющий главный тренер ПФК «Локомотив» Илья Леонов. Приз лучшего вратаря получил Андрей Бухлицкий, также выступающий за ПФК «Локомотив». Ну и, конечно же, нужно порадоваться за вратаря Александра Филимонова. Не добившись громких успехов в составе сборной России в большом футболе, он всё-таки стал чемпионом мира. В футболе пляжном.

> Окончание | 8



ФОТО: AFP/VEST NEWS

СОВЕЩАНИЕ

Погрузка отстает

КОЛИЧЕСТВО ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ, ПРИБЫВШИХ К КЛИЕНТАМ С НАРУШЕНИЕМ СРОКОВ, СОКРАТИЛОСЬ

В ПЕРВУЮ ДЕКАДУ СЕНТЯБРЯ НА СЕТИ БЫЛО ДОПУЩЕНО СЕРЬЁЗНОЕ ОТСТАВАНИЕ ОТ ПЛАНА ПО ПОГРУЗКЕ.

Об этом сообщила вчера генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Елена Кунаева на оперативном совещании, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

По её словам, на минувшей неделе в среднем в сутки погрузка обеспечивалась на уровне 3406 млн тонн, что, впрочем, на 230 тыс. тонн выше показателя первой недели сентября, но ниже плана.

«За субботу и воскресенье отставание по погрузке было ниже, чем обычно в выходные дни, и составило 200 тыс. тонн, теперь же мы имеем возможность начать компенсировать отставание более серьёзными темпами начиная с сегодняш-

него дня», – сообщила Елена Кунаева.

По её словам, на наступившей неделе погрузка начнёт обеспечиваться на уровне 3400 млн тонн, что, впрочем, на 30 тыс. тонн ниже ожидаемого и на 20 тыс. тонн ниже плана.

Заявками грузоотправителей подтверждены все номенклатурные группы, за исключением строительных (подача

в день отправления).

Остатки грузов на складах со-

кратились на 600 тыс. тонн. Это

сокращение отмечено по всем

номенклатурным группам, за

исключением каменного угля, по которому, наоборот, наблюдался прирост в 50 тыс. тонн.

По основным номенклатурным группам имеется отстает-

вание в предъявлении грузов.

В том числе на 2,5% по каменному углю.

Причина этого в несвоевременном подведе собственного подвижного состава.

На совещании также было отмечено, что анализ данных по прибытию гружёных и порожних вагонов показывает положительную динамику сокращения порожняка, поданного под погрузку с нарушением сроков.

В ЦФТО высказывают надежду на то, что эта динамика сохранится и в дальнейшем.

Начальник Центральной дирекции по управлению движением ОАО «РЖД» Павел Иванов сообщил, что грузооборот в целом по сети (без учёта пробега собственных и арендованных вагонов) в порожнем состоянии составляет 94% от планового задания и снижен по всем дорогам, за исключением Горьковской и Северо-Кавказской.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ



На совещании также было отмечено, что анализ данных по прибытию гружёных и порожних вагонов показывает положительную динамику сокращения порожняка, поданного под погрузку с нарушением сроков.

В ЦФТО высказывают надежду на то, что эта динамика сохранится и в дальнейшем.

Начальник Центральной дирекции по управлению движением ОАО «РЖД» Павел Иванов сообщил, что грузооборот в целом по сети (без учёта пробега собственных и арендованных вагонов) в порожнем состоянии составляет 94% от планового задания и снижен по всем дорогам, за исключением Горьковской и Северо-Кавказской.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

Нарушителей снимали с поездов

За восемь месяцев из-за нарушения правил пересечения госграницы из поездов на вокзалах Белгород Юго-Восточной дороги сотрудники пограничного контроля высыпали около 3,4 тыс. человек. Количество снятых с поездов пассажиров увеличилось на 10% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года.

Количество высаженных совершенно-летних граждан составило около 2,4 тыс. человек. Нарушители предъявляли недействительные паспорта, удостоверения, справки, военные билеты, нарушили визовый режим.

Поезда покинули более тысячи детей. Наиболее распространёнными причинами остаются отсутствие оригинала свидетельств о рождении и паспортов – около 580 случаев, а также нотариально заверенного согласия родителей на выезд за пределы страны – более 310.

Вагоны подготовили к работе

С начала года было капитально отремонтировано 216 пассажирских вагонов Северо-Кавказского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Из этого количества 149 вагонов прошли капитальный ремонт первой очереди и 67 – вторую.

В результате был восстановлен рабочий ресурс вагонов, заменены или отремонтированы изношенные и повреждённые узлы и детали, частично вскрыты кузова и заменены теплоизоляция и электропроводка.

Капитальный ремонт проводился на Воронежском, Владикавказском, Московском, Новороссийском и Тамбовском вагоноремонтных заводах.

Всего на заводах в этом году будет капитально отремонтировано более 350 пассажирских вагонов приписного парка Северо-Кавказского филиала ОАО «ФПК».

Книжное новоселье

Техническая библиотека на станции Тумская Горьковской дороги переехала в один из залов стационарного здания. Там разместился 10-тысячный книжный фонд, столы для читателей и библиотекаря, место для выставки литературы.

Подарком дороги к новоселью стал новый компьютер. С его помощью библиотека ввела новую услугу для своих 630 читателей. Теперь все специалисты Тумской и соседних станций бесплатно получают по электронной почте информацию о свежей литературе, которая появляется в библиотеке.

Много лет библиотека работала на втором этаже барака, построенного в позапрошлом веке.

Контейнеров больше на треть
На станциях Дальневосточной дороги за восемь месяцев погружено около 150 тыс. контейнеров, что на 31% превышает аналогичные показатели прошлого года. В их числе 137,6 тыс. крупнотоннажных. К прошлому году этот показатель увеличен на 38%.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Сочи-2014

С опережением плана

Доставку грузов в адрес строящихся олимпийских объектов ОАО «РЖД» в сентябре выполняет с ростом 117% к плану.

Объём завоза грузов в адрес грузополучателей на станциях Сочи, Адлер, Весёлое и Лазаревская по состоянию на 12 сентября при плане с дорог России 403 тыс. 333 тонны составил 471 тыс. 391 тонну. К аналогичному месяцу прошлого года погрузка увеличилась на 4%.

План сентября по завозу составляет 1,2 млн тонн грузов для олимпийских строек, в том числе 1,1 млн тонн с дорог России и 0,1 млн тонн из Республики Абхазия. Среднесуточная погрузка в сентябре должна быть с дорог России не ниже 36,6 тыс. тонн, или 571 вагон, из 3,2 тыс. тонн, или 48 вагонов, – из Республики Абхазия. Сверх плана погружено 68 тыс. тонн.

Всего с начала года погружено 11 млн тонн материально-технических ресурсов, или 109% к плану (сверх плана 863 тыс. тонн).

В целом план поставки грузов на объекты олимпийского строительства на 2011 год согласован в объёме 15,33 млн тонн с дорог России и 1,4 млн тонн из Республики Абхазия.

В летнем графике движения поездов на 2010–2011 годы на участке Туапсе – Адлер заложено 10 «ниток» грузовых поездов, 37 пассажирских и 7 пригородных поездов. За 11 дней сентября среднесуточное прибытие на станции Черноморского побережья составило 15 грузовых поездов с олимпийскими грузами.

Центральная дирекция управления движением ОАО «РЖД»

Инцидент

Непогода закрыла путь

В ГЕРМАНИИ ИЗ-ЗА ОПОЛЗНЯ СОШЁЛ С РЕЛЬСОВ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД

В Германии сошёл с рельсов поезд с 250 пассажирами. Виной ЧП стал оползень, который повредил железнодорожное полотно.

В результате аварии пострадали 15 человек. Самое тяжёлое ранение – перелом бедра – получил машинист. 10 пассажиров и четыре проводника отделались лёгкими травмами.

ЧП случилось недалеко от города Санкт-Гоар в земле Рейнланд-Пфальц. С рельсов сошли локомотив и четыре вагона, но, к счастью, они не перевернулись, иначе пострадавших могло быть больше.

Поезд остановился в труднодоступном месте, пассажиры были заблокированы в вагонах, их пришлось вызывать с помощью передвижной пожарной лестницы. Специальные краны уже поставили вагоны на рельсы, но линия, идущая по левому берегу Рейна (она, кстати, считается одной из наиболее опасных в Герма-

нии), может быть закрыта ещё два дня. Сейчас поезда ходят только по правой стороне Рейна, из-за чего происходят отклонения от расписания примерно на полчаса.

Ураган начал бушевать на востоке Германии ещё в воскресенье 11 сентября. Натиск стихии привёл к многочисленным разрушениям – повреждены дома и автомобили, погибла 51-летняя женщина, ещё несколько человек пострадали. Сотни домов часами оставались без электричества. При этом синоптики прогнозируют, что ливни и грозы в ближайшее время будут только усиливаться.

Похожий случай произошёл в Германии в июне прошлого года. Тогда столкнулись грузовой и пассажирский поезд. Машинист грузового получил тяжёлые ранения. Всего пострадали 16 человек. Инцидент произошёл на участке линии, связывающей Ганновер с Брауншвайгом.

Ольга ВЕРЕТЕННИКОВА

ВОЛЯ К ЖИЗНИ

ХОККЕЙНЫЙ КЛУБ «ЛОКОМОТИВ» БУДЕТ ВОЗРОЖДЁН, ВСЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА – ВЫПОЛНЕНЫ



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА КОММЕРЧЕСКОГО АГЕНТСТВА

ВЧЕРА ПРЕЗИДЕНТ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПРОВЁЛ СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСУ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЯРОСЛАВСКОЙ ХОККЕЙНОЙ КОМАНДЫ «ЛОКОМОТИВ».

В нём участвовали глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин, министр спорта, туризма и молодёжной политики Виталий Мутко, глава Континентальной хоккейной лиги Александр Медведев, представители президентской администрации, болельщики «Локомотива».

«Необходимо определиться окончательно, каким образом оказать поддержку родным и близким погибших», – подчеркнул Дмитрий Медведев. Также президент отметил, что необходимо выполнить все обязательства, вытекающие из законов и заключённых со спортивменами контрактов. Президент заявил, что возрождение клуба станет лучшей памятью о погибших и это необходимо сделать в соответствии с существующими правилами, моральными аспектами и требованиями КХЛ.

Все предложения по возрождению хоккейной команды «Локомотив», которые сам клуб сочтёт полезными, получат поддержку государ-

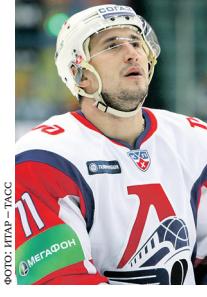
ства. Об этом заявил министр спорта Виталий Мутко после совещания. «Сам клуб лучше других знает, какие меры для него будут лучше, и поэтому всему, что будет принято клубом, мы окажем максимальное содействие», – сказал он.

В свою очередь президент «Локомотива» Юрий Яковлев отметил, что клуб уже выступил с рядом предложений, получивших поддержку государства. Однако спешить с возвращением клуба в КХЛ уже в этом сезоне не стоит, поскольку сделать для возрождения команды высокого уровня предстоит немало. В нынешнем сезоне команда выступит в турнире ВХЛ. «Локомотив» будет воссоздан из игроков молодёжного состава и усилен опытными игроками. Выступление в Высшей хоккейной лиге клуб начнёт ориентировочно с декабря. «Необходимо время, чтобы сформировать команду, готовую бороться за самые высокие места», – отметил Юрий Яковлев. Он рассчитывает, что в следующем сезоне команда уже сможет выступать в КХЛ.

Кроме того, он сообщил, что принято решение о создании в Ярославле Федеральной детско-юношеской академии, с тем чтобы усилить поддержку детского хоккея.

ЕЛЕНА ЮРЬЕВА

Справка «Гудка»



Вчера утром стало известно, что в Ожоговом центре Института хирургии имени Вишневского скончался Александр Галимов. Он родился 2 мая 1985 года в Ярославле. На льду с 5 лет. С 1998 года выступал за «Локомотив-85», в 2002 году начал выступать за «Локомотив-2» в Первой лиге. С 2004 года – нападающий «Локомотива». Серебряный призёр 2008 и 2009 годов, бронзовый призёр 2005 и 2011 годов. Выступал в молодёжной и основной сборных России по хоккею.

фото: ИТАР-ТАСС

Объект

КАК НОВЕНЬКОЕ

РЕМОНТ НЕ НАВРЕДИТ СТАРИННОМУ ЗДАНИЮ



ФОТО: ГОДАНОВА

ПАССАЖИРСКОМУ ЗДАНИЮ САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СОХРАНЯТ ПЕРВОЗДАННЫЙ ВИД.

Его построили на станции Смышиевка в 1896 году. Какое-то время там размещались пригородные билетные кассы, зал ожидания и товарная контора, а после установки на станции павильона и турникетов автоматизированной системы оплаты контроля и учёта проезда здание стало полностью служебным. Там работают сотрудники станции и смежных линейных подразделений Куйбышевской дороги.

По словам заместителя начальника Самарской дистанции гражданских сооружений Александра Михайлова, объект входит в перечень старинных пассажирских зданий Самаро-Златоустовской железной дороги, чей первозданный облик решено сохранить.

Поэтому при реконструкции не стали

использовать искусственные материалы – стекловолокно, пластиковые окна.

Строители уже облицевали стены и приступили к ремонту крыши, которую покроют долговечной металличерепицей. Отделочные работы завершат к концу года. «Основания двух крылец выложим плитняком – природным материалом, имитирующим старинную каменную кладку. Навесы над входными дверями украсим резьбой по дереву. А напольная плитка XIX века в служебных помещениях в хорошем состоянии, она будет сохранена», – пояснил бригадир стройгруппы Эдуард Панин.

Ремонт делают работники дистанции гражданских сооружений.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
СМЫШИЕВКА

КРЕДИТ

УДВОЯТ ПАРК

ФИНСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЕРАТОР УКРЕПЛЯЕТ ПОЗИЦИИ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ

РОССИЙСКОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ФИНСКОГО ОПЕРАТОРА NURMINEN LOGISTICS – ООО «ХУОЛИНТАКЕСКУС» – ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ ЕВРОПЕЙСКОГО БАНКА РЕКОНСТРУКЦИИ И РАЗВИТИЯ. ЕГО СУММА СОСТАВИТ ДО 45 МЛН ЕВРО.

Как сообщил «Гудку» генеральный директор ООО «Хуолинтакескус» Артур Полтавцев, привлечённые средства пойдут на закупку вагонов. «В ближайшем будущем мы планируем существенно расширить собственный парк подвижного состава. Какого типа будут вагоны, пока, к сожалению, сказать не могу. Добавлю только, что это уже далеко не первый опыт взаимодействия с ЕБРР: с этим банком у нас уже сложились хорошие деловые отношения», – сказал Артур Полтавцев.

Аналитики полагают, что средства пойдут на закупку подвижного состава нового типа в рамках инвестиционной программы «Хуолинтакескус».

«В соответствии со своей стратегией Nurminen Logistics планирует расширение парка вагонов. В наступающее время он невелик – насчитывает порядка 1000 единиц. Планируется его увеличение почти в два раза, причём вагоны, предположи-

тельно, будут нового типа, которые практически не использовались в СНГ. По предварительным подсчётам, сумма инвестиционной программы составит 57 млн евро. На финансирование этого проекта и пойдёт полученный кредит от ЕБРР», – считает аналитик агентства «Инвесткафе» Кирилл Маркин.

Как пояснил эксперт, в насторожнее время идут переговоры по поводу сделки, однако Nurminen Logistics планирует вложить средства в проект уже в 2012 году.

В ближайшем будущем мы планируем существенно расширить собственный парк подвижного состава

«Основной целью инвестпрограммы является укрепление позиций Nurminen Logistics в сфере железнодорожных перевозок между Финляндией и странами СНГ, а также внутри стран СНГ и, кроме того, повышение конкурентоспособности компании за счёт более современной транспортной техники. В случае успеха проекта компания рассчитывает на увеличение объёма продаж услуг примерно на 20 млн евро», – отметил Кирилл Маркин.

В то же время аналитики уверены, что расстановка сил на

рынке грузоперевозок в Северо-Западном регионе кардинально не изменится. «Объёмы грузоперевозок постоянно растут, и вполне логично, что операторы стремятся расширить свои вагонные парки. Сомнительно, что «Хуолинтакескус», привлекая кредит на покупку нового подвижного состава, собирается выдавать с рынка кого-либо из конкурентов. Компания, скорее всего, будет увеличивать перевозки грузов своих клиентов, а не отбирать

Справка «Гудка»

Nurminen Logistics занимается перевозкой проектных грузов. Распол

За рубежом

Новая международная линия

Президент Франции Николя Саркози в торжественной обстановке открыл первый 140-километровый участок новой высокоскоростной железнодорожной линии ЛЖВ Рин – Руан, соединяющей Францию и Италию.

Полностью в строй линия войдёт в декабре этого года и станет седьмой по счёту высокоскоростной магистралью во Франции. Ожидается, что поезда станут курсировать со скоростью 320 км/ч.

Также на весну 2012 года запланировано открытие ежедневного высокоскоростного сообщения совместно французским СЦНФ и немецким DB по маршруту Франкфурт – Лион – Марсель.

Олень вывел из строя поезд

Экспресс «Интерсити», следовавший из Берлина в Гамбург на скорости 160 км/ч, столкнулся с оленем. Поезд был настолько повреждён, что уже не смог самостоятельно продолжить путь.

Пострадавших не было, и 300 пассажиров после получасовой задержки продолжили поездку резервным поездом, поданным по неправильному пути. Кроме того, было выбито из графика ещё 23 других поезда. Это не первый случай на данном маршруте. По данным полиции, ещё два оленя были сбиты здесь поездами в 2010 году.

Столкновение поезда с животным может быть опасным. Так, 78 человек были ранены в 2008 году в немецкой земле Хессен при столкновении экспресса «ИЦЕ» со стадом овец.

Контракт может сохранить рабочие места Бомбардье

Заключение контракта жизненного цикла на модернизацию дизель-поездов стоимостью 120 млн фунтов стерлингов позволит сохранить 1400 рабочих мест на заводе «Бомбардье» в британском городе Дерби. Соответствующие переговоры проводятся между «Бомбардье Транспортейшн ЮКей» и Департаментом транспорта Великобритании.

В случае одобрения контракт стал бы некоторым утешением для последней национальной вагоностроительной компании страны. Дело в том, что совсем недавно стало известно о правительственном решении передать заказ на строительство поездов для британской пассажирской компании «Тэмзлини» на сумму 1,4 млрд фунтов стерлингов немецкому концерну «Сименс».

По материалам THE LOCAL.DE, THE MANUFACTURER.COM

ПЕРЕВОЗКИ

Закажи вагон

К отопительному сезону надо готовиться заранее

В начале сентября со станций Красноярской дороги на склады предприятий единой энергосистемы страны завезено около 3 млн тонн твёрдого топлива. Тогда как нормативные запасы должны были составить лишь 2,1 млн тонн.

Как объясняют в Красноярском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО), одна из причин роста объёмов – ответная реакция губернаторов восточных регионов на ионическое обращение руководства Красноярской дороги.

«Тогда в адрес руководителей Иркутской, Амурской областей, Приморского, Хабаровского края, Бурятии, Еврейской автономной области мы направили письма с просьбой позаботиться о поставках угля на муниципальные котельные заранее, – пояснил начальник ТЦФТО Валерий Лебедик. – Причина такого обращения – не допустить повторение ситуации, которая сложилась прошлой зимой в Иркутской области. Тогда на начало декабря в 12 муниципальных образованиях запасов твёрдого топлива осталось на несколько суток».

Хотя, по его словам, перебоев с поставками угля для муниципальных котельных с месторождений Красноярского края можно было избежать, если бы руководители заранее позаботились о запасах твёрдого топлива на предприятиях ЖКХ. И потерянные объёмы погрузки стали предъявлять не в августе, когда началось формирование нормативных запасов топлива на генерирующих станциях «большой энергетики», а, к примеру, в июле.

Как пояснил министр жилищной политики, энергетики, транспорта и связи Иркутской области Пётр Воронин, в регионе были учтены недоработки прошлого года.

«Повышенное внимание уделяется территориям, где были проблемы с отоплением минувшей зимой: посёлкам Янтарь, Янгель и Рудногорск, – сказал он. – Уже создан нормативный



ПОЛУЧАТЕЛЯМ ТВЁРДОГО ТОПЛИВА НЕ СЛЕДУЕТ НАДЕЯТЬСЯ ТОЛЬКО НА ПГК И ВГК, НУЖНО ПРИВЛЕКАТЬ И ДРУГИХ СОБСТВЕННИКОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

запас угля в Иркутске, Черемхове, Ангарске, Ольхонском, Усть-Удинском, Братском, Жигаловском и Быховском районах».

Однако, как отмечают на дороге, без проблем не обошлось. В августе магистраль недополучила недельную норму полуваагонов, необходимых для выполнения плана погрузки. 97% этого дефицита составили вагоны Первой грузовой компании.

Как напомнили в Красноярской дирекции управления движением, парк полуваагонов ПГК и ВГК сегодня в оперативном управлении ОАО «РЖД» и предоставляем под перевозки угля по тарифу, регулируемому государством. А это существенно ниже рыночных цен. Именно поэтому при доставке твёрдого топлива для нужд энергетики вагоны Первой и Второй грузовых компаний пользуются наибольшим спросом.

Но поскольку в общем парке собственных полуваагонов на сети доли ПГК и ВГК составляет менее одной трети, то весь объём предъявляемых к перевозке грузов не может

быть обеспечен только этими компаниями. Поэтому при подготовке к зимнему отопительному сезону предприятиям – получателям твёрдого топлива не следует надеяться только на ПГК и ВГК, а нужно привлекать и других собственников подвижного состава.

«Потребителям топлива, предприятиям ЖКХ, нужно заранее заключать долгосрочные договоры на предоставление приватного подвижного состава и закладывать в случае необходимости корректировки по расходам в соответствующие статьи бюджета, – отметил Валерий Лебедик. – Ведь цена услуги формируется у каждого собственника с учётом экономической целесообразности и востребованности вагонов».

При этом на неё значительное влияние оказывает и динамика изменений отпускной цены нового вагона, которая только за 2010 год возросла в среднем на 50–60%».

Олеся Мизинко, соб. корр. «Гудка» Красноярск

Происшествие

Болезненный маршрут

САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ ОПРАВДАЛ ПОВАРОВ ПОЕЗДА, С КОТОРОГО СНИМАЛИ ДЕТЕЙ

В ЗАБОЛЕВАНИИ БОЛЕЕ 40 ДЕТЕЙ, КОТОРЫХ СНИМАЛИ С ПОЕЗДА НОВОРОССИЙСК – МУРМАНСК 9–10 СЕНТЯБРЯ ИЗ-ЗА ПЛОХОГО САМОЧУВСТВИЯ, ВИНОВАТЫ СОТРУДНИКИ ЛАГЕРЯ, ПОКОРМИВШИЕ РЕБЯТНЮ ПЕРЕД ДОРОГИ НЕКАЧЕСТВЕННЫМИ ПРОДУКТАМИ, А НЕ ПЕРСОНАЛ ВАГОНА-РЕСТОРАНА. ЭТО СТАНОВИТСЯ ОЧЕВИДНО В ХОДЕ РАЗВИРАТЕЛЬСТВА ЧП.

Группа из 100 карельских школьников возвращалась поездом № 285 из спортивно-оздоровительного лагеря «Прометей». 8 сентября их в последний раз покормили в лагере обедом и полдником, выдали сухой пайк на дорогу и посадили в поезд. Уже к вечеру следующих суток поездной бригаде пришлось неоднократно вызывать «скорую».

– 9 августа в 16.30 мы получили сообщение, что в поезде есть больные дети. Немедленно была включена схема оповещения, а начальнику Юго-Восточного территориального отделения Роспотребнадзора дана команда организовать встречу поезда, – рассказал «Гудку» начальник отдела управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту Галимхан Фархатдинов. – Позже, по рассказам ребят, выяснилось, что ещё в 4 часа ночи у некоторых появилась тошнота и рвота, а потом добавились частый жидкий стул и температура до 38 градусов.

Медработник, сопровождавший группу, при первых же признаках заболевания хотя бы одного ребёнка обязан был сообщить об этом начальнику поезда, чтобы уже на ближайшей станции больного встретили врачи. Но почему-то этого не сделал в нарушение всех санитарных требований. Поезд проехал Лихую, Россочь, Лиски. И только перед Мичуринском, когда некоторым детям стало совсем плохо, о ЧП сообщили начальнику поезда.

В 17.15 в Мичуринске больных встретили санитарные врачи, медработники РЖД и машины «скорой». Девять детей были госпитализированы.

Сообщение о массовом заболевании было передано в подразделение Роспотребнадзора на железнодорожном транспорте всех территорий, по которым пролегал маршрут: Тамбовской, Рязанской, Московской, Тверской, Мурманской, Ленинградской областей, Москвы и Карелии. На



КОГДА ДЕТИ ПО ВИНЕ ВЗРОСЛЫХ ПОДАДОУТ В БОЛЬНИЦЫ, ЭТО КЛАССИФИЦИРУЕТСЯ КАК УГОЛОВНОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ

всех станциях поезд встречали медики. Станция Рязань-2 – госпитализировано 14 человек. Первово-4 – это техническая станция, однако решением руководства РЖД на ней была сделана остановка поезда для осмотра детей, сняты ещё 6 ребятишек и один взрослый, сопровождавший группу. Тверь – в инфекционную больницу доставлены ещё 10 детей, причём две девочки в тяжёлом состоянии.

В 15.12 по расписанию поезд прибыл в Петрозаводск. Детей сразу отправили в больницу для осмотра и отбора анализов. После этого их отпустили по домам, всех, кроме ещё трёх ребят.

Вчера главный санитарный врач Геннадий Онищенко сообщил, что, по предварительному диагнозу, у пострадавших обнаружена дизентерия. Многие школьники уже чувствуют себя лучше и готовятся к выписке. Роспотребнадзор ещё устанавливает источник инфекции.

Тем временем губернатор Краснодарского края Александр Ткачёв взял дело на контроль, но, по его мнению, в ЧП виноваты железнодорожники. «Проверка Роспотребнадзора не выявила в «Прометея» следов возбудителя кишечной инфекции. Дети заразились не там. Скорее всего, они отправились в поезд», – написал он в своём микроблоге на сайте Twitter.

Однако эту версию не подтверждают в Роспотребнадзоре. «Если говорить об источнике заражения, то, по всем данным,

он не имеет никакого отношения к поезду, – говорит Галимхан Фархатдинов. – Уже в Мичуринске вагоны с детьми были изолированы. Были отобраны пробы питьевой воды и пищевых продуктов в вагонах, вагоне-ресторане, работников которого обследовали на наличие кишечных инфекций. Далее по пути следования пробы отбирались в Ризани, Петрозаводске, Кандалакше и Мурманске, и все они соответствовали санитарным нормам».

В управлении подчёркивают, что в этом поезде возвращалась ещё одна большая группа детей, которые получали горячее питание из того же ресторана, и никто из этих ребят не заболел. Не было жалоб и от других пассажиров, которые пили ту же воду и птились продуктами из того же ресторана.

– У нас нет продуктов, которые могли бы содержать возбудителей инфекций. Все готовится свежее, как говорится, «из-под ножа», – отметила Татьяна Резник, заместитель начальника Северо-Кавказского комбината питания, в ведении которого находится вагон-ресторан поезда № 285. – В пути поезд регулярно проверялся санитарной службой, опрашивали ребят, и замечаний по питанию не было. Более того, в книге отзывов и предложений представителями второй группы было оставлено три благодарности в адрес наших специалистов.

Точку в разбирательстве поставит Московское межрегиональное следственное управление на транспорте, которое возбудило уголовное дело по факту отравления детей (ст. 238 УК РФ): выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей.

– Виновных грозит минимум штраф в 300 тыс. руб., максимум – ограничение свободы сроком до двух лет. Чем именно отправились дети, предстоит выяснить. Анализы за такой короткий промежуток времени не могут быть готовы. Это довольно долгая процедура высеивания на содержание инфекций, и результат появится самое раннее через пять дней, – сообщила Татьяна Морозова, старший помощник руководителя следственного управления.

Андрей Ивахнов
Игорь Евдокимов

ПЕРЕВОЗКИ

Закажи вагон

К отопительному сезону надо готовиться заранее

В начале сентября со станций Красноярской дороги на склады предприятий единой энергосистемы страны завезено около 3 млн тонн твёрдого топлива. Тогда как нормативные запасы должны были составить лишь 2,1 млн тонн.

Как объясняют в Красноярском территориальном центре фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО), одна из причин роста объёмов – ответная реакция губернаторов восточных регионов на ионическое обращение руководства Красноярской дороги.

«Тогда в адрес руководителей Иркутской, Амурской областей, Приморского, Хабаровского края, Бурятии, Еврейской автономной области мы направили письма с просьбой позаботиться о поставках угля на муниципальные котельные заранее, – пояснил начальник ТЦФТО Валерий Лебедик. – Причина такого обращения – не допустить повторение ситуации, которая сложилась прошлой зимой в Иркутской области. Тогда на начало декабря в 12 муниципальных образованиях запасов твёрдого топлива осталось на несколько суток».

Хотя, по его словам, перебоев с поставками угля для муниципальных котельных с месторождений Красноярского края можно было избежать, если бы руководители заранее позаботились о запасах твёрдого топлива на предприятиях ЖКХ. И потерянные объёмы погрузки стали предъявлять не в августе, когда началось формирование нормативных запасов топлива на генерирующих станциях «большой энергетики», а, к примеру, в июле.

Как пояснил министр жилищной политики, энергетики, транспорта и связи Иркутской области Пётр Воронин, в регионе были учтены недоработки прошлого года.

«Повышенное внимание уделяется территориям, где были проблемы с отоплением минувшей зимой: посёлкам Янтарь, Янгель и Рудногорск, – сказал он. – Уже создан нормативный

ПРИГОРОД

Чужая компания станет своей

Власти Бурятии отказались от идеи создания регионального перевозчика

Правительство Бурятии и Байкальская пригородная пассажирская компания (БППК) подписали договор о транспортном обслуживании населения.

По словам гендиректора БППК Рината Хабибуллина, сторонам удалось урегулировать главный вопрос – о компенсации выпадающих доходов. Пригородные пассажирские перевозки в Бурятии убыточны, а в республиканском бюджете не были заложены средства на их субсидирование.

«Компания оказалась в сложном положении, – рассказал Ринат Хабибулин. – Собственного подвижного состава у нас нет, мы его арендует от Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении

Восточно-Сибирской магистрали. И когда долги достигли внушительной суммы, смежники пригрозили нам ограничить подачу подвижного состава для перевозок в Бурятии».

На основании договора правительство Бурятии внесёт поправку в бюджет на этот год. Сумму компенсации власти определят после того, как пригородная компания предоставит информацию о недополученных доходах.</p

ПЕРЕВОЗКИ

Пропуск по плану

Россия и Китай ищут способы увеличить товарооборот



КИТАЙ ПРЕДЛАГАЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ О СОЗДАНИИ НОВОГО ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ХЭЙШАНЬТОУ – ПРИАРГУНСК (ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ). ОДНАКО СЛЕДУЕТ УЧИТЬСЯ ВОЗМОЖНОСТИ И СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

О расширении внешнеторговых связей России с азиатскими странами говорилось на Тихоокеанском экономическом конгрессе, который прошёл во Владивостоке 9–10 сентября.

Как сообщили заместитель мэра китайского города Хулунбуир (Внутренняя Монголия) Цзинь Джо, ежегодный товарооборот между Китаем и Россией достиг \$56 млрд. Но это не так много для стран, имеющих общую границу протяжённостью более 4 тыс. км. Для сравнения: объём торговли между КНР и Японией превышает \$300 млрд.

По мнению чиновника, одна из причин, сдерживающих экономическое сотрудничество, – недостаточно развитая транспортная инфраструктура, включая железнодорожные со-

общения, и небольшое число имеющихся пунктов пропуска.

Поэтому китайская сторона предлагает возобновить переговоры о создании нового пограничного перехода Хэйшаньтоу – Приаргунск в Забайкальском крае. Для этого необходимо построить железнодорожный участок длиной 24 км. «В свою очередь, от Хэйшаньтоу до города Хайлар будет построена дорога протяжённостью 190 км. Она соединится с действующей линией, которая ведёт в порт Циньчжоу провинции Ляонин – наиболее близкий к нашему пункту пропуска», – сказал Цзинь Джо, добавив, что это самый дешёвый проект ещё одного соединения китайских и российских железных дорог. Расходы на строительство новой инфраструктуры в Китае возьмёт на себя государство.

Также, полагает Цзинь Джо, в перспективе должна быть построена вторая электрифицированная дорога от Читы до Харбина через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия.

Товарооборот между Китаем и Россией невелик, если учитывать, что общая граница стран более 4 тыс. км

По словам директора грузоперевозок компании Агир из Гонконга Сэма Чоу, удобное географическое расположение Приморского края могло бы привлечь транзитные грузопотоки из Северо-Восточного Китая и Японии. Однако, считает он, слишком долгое время отнимает доставка грузов железнодорожным транспортом из соседней китайской провинции Хэйлунцзян в порты

Гродеково – Суйфэнхэ недогружён. В первом полугодии его грузооборот составил чуть более 3 млн тонн, что на 13,4% меньше, чем за аналогичный период 2010 года. При этом экспорт продолжает превалировать.

Кроме того, сейчас решается вопрос о возобновлении работы пограничного перехода Махалино – Хуньчунь, закрытого не сколько лет назад. По нему пла-

Чуть-чуть упал грузопоток, а план сбора остался, таможня начинает трясти клиента. Тот уходит

Приморья. «Нужно строить скоростные магистрали до 200 км/ч от Владивостока до городов Харбин и Цзилинь и далее до Пекина», – уверен Сэм Чоу.

На Дальневосточной дороге отмечают, что есть резервы и у существующих мощностей.

Действующий пограничный переход

нируется доставка крупнотоннажных контейнеров (до 5 тыс. единиц в год) и экспорт угля (до 2 млн тонн). Возможности поставок своей продукции по этому маршруту изучают ОАО «СУЭК» и ОАО «Мечел».

О планах восстановления этого перехода говорили вчера

и на VII Байкальском экономическом форуме в Иркутске. Также там было заявлено, что ОАО «РЖД» подготовило обоснование инвестиций строительства и последующей эксплуатации нового мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян (КНР), а также реконструкции линии Биробиджан – Ленинск.

В свою очередь, транзитные грузопотоки из северных и южных провинций Китая может отчасти замкнуть на себя и другой транспортный коридор, Хасан – Тумантан – Раджин (КНДР). Как сообщил на днях в Хабаровске глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин, демонстрационный поезд по трансграничному участку планируется отправить уже в октябре.

Между тем, считает профессор Государственной морской академии им. адмирала Макарова Александр Кузнецов, можно до бесконечности улучшать железнодорожную инфраструктуру, но, если не произойдёт коренных изменений в деятельности таможенных органов, все усилия будут тщетны.

Таможня в России выполняет фискальную роль, хотя должна играть роль регулятора, помогая участникам внешнеэкономической деятельности.

«Если только заставлять собирать налоги, получаем картину: чуть-чуть упал грузопоток, а план сбора остался тот же, таможня начинает трясти клиента. Тот в конце концов уходит», – рассуждает Александр Кузнецов.

Впрочем, участники рынка констатируют и позитивные подвижки в работе таможни. Например, в конце августа на контейнерном терминале ООО «Восточная стивидорная компания» (ВСК) начал работать новый регуляризатор контейнерный сервис компании Maersk.

Для удобства клиентов впервые в Восточном порту стала применяться процедура предварительного оформления судозахода с использованием таможенного информационного портала fillbill. Это, отмечают в ВСК, позволило снизить сроки оформления судна и получения разрешения на проведение грузовых операций.

ПАВЕЛ УСОВ,
соб. корр. «Гудка»
Владивосток

ВНЕДРЕНИЕ

Единый учёт

В причинах отказов поможет разобраться автоматика



ФОТО: ПАВЕЛ УСОВ

Автоматика избавит диспетчеров от ручного ввода информации

Поэтому основной функцией КАСАНТ изначально являлась обработка информации как от автоматических устройств, так и введённой вручную диспетчёрами. Но позже стало ясно, что система работает не вполне эффективно: с учётом наличия ряда действующих автоматизированных систем (АСУ) происходил дублированный ввод данных.

Теперь специалистами НИИАСа создана единая база данных, позволяющая акумулировать информацию по отказу технических средств и снизить нагрузку на персонал.

С целью получения достоверной информации и для обеспечения безопасности движения система была значительно усовершенствована. Теперь КАСАНТ представляет собой информационно-аналитическую систему оценки влияния технологических нарушений на показатели перевозочного процесса на базе углублённого анализа графика движения через исполнение маршрутной скорости и учёта поездо-часов. Система способна автоматизировать учёт нарушений технологии перевозочного процесса, оценивать экономические потери от них и определять меры по повышению устойчивости перевозочного процесса.

Сочетание различных способов контроля и идентификации позволяет обеспечить необходимую достоверность и полноту исходной информации о подвижном составе, что качественно повышает эффективность информационно-управляющих систем за счёт уменьшения негативного влияния человеческого фактора и позволяет перейти к прогнозным методам.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Ситуация

Неподъёмный груз

МОСКОВСКОЙ ДОРОГЕ НЕ ХВАТАЛО РАБОЧИХ РУК

В АВГУСТЕ СТАНЦИИ МОСКОВСКОГО УЗЛА НЕ СПРАВЛЯЛИСЬ С ГРУЗОВЫЕ РАБОТОЙ, НА ПУТЯХ СКАПЛИВАЛИСЬ ВАГОНЫ СО СТРОИТЕЛЬНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ.

На дороге количество местного груза увеличилось на 62% по сравнению с августом прошлого года. По словам и.о. начальника Московской дирекции управления движением Анатолия Кужеля, такой рост оказался неожиданным.

Например, на станции Одинцово в начале августа на подходе было 1,2 тыс. вагонов при среднесуточной отгрузке около 100 вагонов.

«Наши клиенты – ООО «Геопром-Механика» и ФГУП «Управление производства и материального обеспечения 107» (УПиМО 107) – реконструируют соответственно трассу Москва – Минск и взлётную полосу аэропорта Внуково. Правительство Москвы поставило перед ними задачу завершить работы в кратчайшие сроки», – рассказывает начальник станции Одинцово Андрей Бровиков.

Были выделены дополнительные локомотивы, командированы бригады составителей поездов с соседних станций, совместно с компаниями ООО «Геопром-Механика» и ФГУП «УПиМО 107» составлен и согласован график отгрузки. После принятых мер ситуация стабилизировалась, а к концу августа поток груза снизился, ведь завершилась реконструкция шоссе Москва – Минск и взлётной полосы во Внуково.

«При этом, – продолжил Андрей Бровиков, – грузо-получатели не согласовали



потоком во многом из-за нехватки рабочих рук. В предыдущие годы было падение объёмов перевозок и проводилась оптимизация персонала, локомотивов, инфраструктуры, а теперь погрузка увеличилась и людей порой не хватает.

До кризиса в Одинцово выгружали порядка 3,5 тыс. вагонов в месяц, а в кризис грузовая

работа сократилась до 400–500 вагонов.

«Сейчас мы выгружаем 2,5 тыс. вагонов теми же силами. Люди работают в несколько смен, – говорит Андрей Бровиков. – С других станций нам командируют приёмосдатчиков, а они говорят, что выдержать наши условия невозможно, потому что приходится беспрерывно работать по 12 часов».

Из-за нехватки рабочих рук

к грузополучателям с опозда-

нием приходили заказы и со станции Кунцево-2. По словам её начальника Сергея Полякова, на путях порой скапливались до 300 вагонов, а отгрузку задерживали на 12–15 часов. Здесь также, как и в Одинцове, в кризисный период сократили персонал, а когда погрузка увеличилась, станция порой не справлялась с потоком грузов.

На помощь пришли дополнительные силы – составители поездов и маневровые транспортные средства.

«Сейчас задержек нет, мы стабильно принимаем и отправляем грузы», – отметил Сергей Поляков.

По данным Андрея Бровикова, в Одинцово не хватает де-

вять человек: двух приёмосдатчиков, четырёх дежурных и трёх составителей поездов. Тем време-

нем грузовая работа продолжает расти в связи с активным строительством в столице.

Андрей Бровиков отмечает: «Наш клиент выиграл тендер на строительство Ленинградского шоссе. Мы рассчитали все воз-

можные варианты экономии

средств, и получилось, что ему

ближе везти на Ленинградку от нас, поэтому грузопоток увеличился.

Мы просим дать нам люд-

дей и тогда принесём прибыль

компании».

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

Модернизация

Мотивация на экономику

ОПЫТ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА РАСПРОСТРАНЯТ ПО ВСЕЙ СЕТИ

Технологии бережливого производства планируется тиражировать по всей сети в 2013 году.

Об этом сообщил заместитель

начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» Артур Акопян в ходе заседания Совета главных инженеров «постранства 1520» в рамках III Международного салона «ЭКСПО 1520».

Согласно выстроенной организации управления процесса внедрения технологий бережливого производства в рамках пилотного проекта внедрены в 55 структурных подразделениях хозяйств – на семи железных дорогах и в шести функциональных дирекциях. На днях подписано распоряжение по распространению «пилота» на 110 подразделений на всех дорогах до конца 2015 года.

К этому времени средняя эффективность внедрения технологии бережливого производства на одно структурное подразделение должна повыситься на 5% (рассчитывается как суммарный экономический эффект от данных технологий). Достигние данных показателей предполагается в 2015 году.

На настоящий момент разрабатывается положение о дополнительном премировании работников структурных подразделений, которые смогут рассчитывать на денежные

премии в объёме 50% от сэкономленных ресурсов.

Артур Акопян призвал главных инженеров обратить внимание на организацию материальной мотивации рабочих, поскольку без этой составляющей технологии бережливого производства не способны принести значительную экономию».

Согласно Программе инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года, утверждённой советом директоров ОАО «РЖД» в июне этого года, количество охваченных внедрением технологий бережливого производства в структурных подразделениях предполагается увеличить на 50% к концу 2015 года.

К этому времени средняя эффективность внедрения технологии бережливого производства на одно структурное подразделение должна повыситься на 5% (рассчитывается как суммарный экономический эффект от данных технологий). Достигние данных показателей предполагается в том числе за счёт разработки и совершенствования нормативно-методической базы бережливого производства.

АЛЬБИНА БУЛАТОВА

МАШИННОЕ
ОТДЕЛЕНИЕ

Нынешнее техническое состояние локомотивного парка стало главной темой «круглого стола», который прошёл на Юго-Восточной дороге при участии газеты «Гудок». Поломка локомотива на перегоне – это лишь вершина айсберга проблем тягового подвижного состава, о его подводной части можно судить по выступлениям на состоявшейся встрече руководителей депо, представителей локомотивных бригад.

Список участников

«Круглый стол» «Техническое состояние локомотивного парка: проблемы и пути решения»:

Анатолий Володько, начальник Юго-Восточной дороги

Константин Симонов, председатель Дорпрофжела Юго-Восточной дороги

Андрей Чистяков, начальник дорожной Дирекции тяги

Андрей Жданов, начальник дорожной Дирекции по ремонту тягового подвижного состава

Андрей Хорошков, начальник эксплуатационного депо Кочетовка

Игорь Воеводин, заместитель начальника эксплуатационного депо Кочетовка

Андрей Краснов, начальник эксплуатационного депо Воронеж-Курский

Сергей Арзыбов, начальник ремонтного депо Воронеж-Курский

Сергей Ладесов, начальник эксплуатационного депо Елец-Северный

Сергей Горбачёв, начальник ремонтного депо Лиски

Олег Гуляев, машинист-инструктор эксплуатационного депо Воронеж-Курский

Павел-Васильев, машинист эксплуатационного депо Елец-Северный

Михаил Сухов, машинист-инструктор эксплуатационного депо Елец-Северный

Владимир Гришаев, машинист эксплуатационного депо Кочетовка

Ведущий: Александр Ретюнин, главный редактор газеты «Гудок»

Особый взгляд

Константин Симонов, председатель Дорпрофжела Юго-Восточной дороги:

– Не надо забывать, что после того, как СССР не стало, Россия осталась без необходимых заводов, которые могли бы полностью обеспечить потребность сети в локомотивах. Ведь после раз渲ла многое создавалось практически с нуля.

К примеру, в корпусах Новочеркасского электровозостроительного завода было около ста коммерческих структур, позволивших предприятию выживать. Находящийся там же НИИ по разработке локомотивов практически прекратил своё существование: его персонал или был занят на «шабашах», или вовсе уволился. В то время создать что-то принципиально новое было нереально, поэтому начали собирать машины на старой элементарной базе. И то, что сегодня у нас есть свои локомотивы, пусть с недостатками, но свои, дорогостоящие. Между прочим, новые отечественные электровозы «Ермак» и



Один из немногих, электровоз «Гранит» не вызывает нареканий у локомотивщиков

«Гранит» отлично зарекомендовали себя. Это принципиально новые машины, которые выводят нас на новую ступень локомотивостроения. Но заменить стареющий парк за короткий срок просто нереально.

Сейчас вспоминают кризис 2008 года, а в 90-е годы было ещё хуже. Тогда машины были ещё сравнительно новыми, но не хватало запчастей настолько, что в дело приходилось налаживать их кустарное производство. Естественно, детали не шли ни в какое сравнение с оригиналами, но они позволяли работать, хотя как раз ими локомотивный парк и был испрётан сверх меры.

Говоря о качестве техобслуживания, руководители ремонтных депо отметили улучшение поставок запчастей.

Дискуссия

Локомотивное беспокойство

РАЗДЕЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВА НА РЕМОНТ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ СЕБЯ ОПРАВДАЛО, НО ОСТАЮТСЯ ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ



Машины Юго-Восточной магистрали едини в мнении: пока белые рубашки на работу им носить не придётся, ведь техника этого не позволяет.

В отсутствие резерва

20 лет назад локомотивное хозяйство можно было считать крепким серединчиком в обширной отрасли, ведь отказов техники было немного. Однако парк годами не обновлялся, поэтому старая техника всё чаще стала выходить из строя и отказы локомотивов – хроническое явление. Этот факт на «круглом столе» отметил начальник Юго-Восточной дороги Анатолий Володько.

Износ парка локомотивов на сети достиг 80%, и показатели Юго-Восточной в этом отношении ничем не выделяются на общем фоне.

Главная трудность – нехватка машин. Во время спада погрузки, вызванного кризисом, 40 локомотивов с Юго-Восточной дороги были направлены на Восточный полигон. Однако с тех пор объём перевозок возрос, и вернулось всего 12 локомотивов.

«Каждый отказ вызывает задержки поездов, – сетует Анатолий Володько. – Работаем без резерва, нет даже локомотивов, которые стояли бы в депо в ожидании ремонта. Все они восстановлены и в работе. Поэтому любая остановка – удар по графику».

Отсутствие резерва приводит к тому, что нечём заменить машины, заходящие на межпоеzdной ремонт. Поэтому зачастую в пик перевозок локомотивное хозяйство работает в режиме чрезвычайной ситуации.

Но не всё на дороге выглядит столь плачевно. К примеру, введённый в конце прошлого года ПТО в Ртищеве помог существенно улучшить качество обслуживания локомотивов.

Начальник дороги отмечает: «Там был ПТО под открытым небом. Летом ещё нормально, а зимой при минус 35 с ветром кто смог бы надлежащим образом проверять технику? Зато теперь отказов гораздо меньше и качество работы возросло».

В дальнейшем руководство дороги отмечало и возросшие требования к ремонтникам со стороны эксплуатационников.

«Бывает, что три бригады одна за другую отказываются принимать машину из ремонта. Это плохо для движения. Но пусть лучше будет так, чем машинист примет электровоз или тепловоз с недоделками и потом встанет на перегоне. Поэтому ответственная бригада, отказываясь, и ремонтников стимулирует, и вызов вспомогательного локомотива исключает», – резюмировал Анатолий Володько.

ПЛОМБА ГАРАНТИРУЕТ КАЧЕСТВО

Говоря о качестве техобслуживания, руководители ремонтных депо отметили улучшение поставок запчастей.

Бригады зачастую вынуждены заниматься устранением технических неполадок

Начальник депо Лиски Сергей Горбачёв заметил: «Ещё несколько месяцев назад комплектующие поставляли с перебоями. При этом по тепловозам 2ТЭ116 у нас план ремонта составлял 12 единиц, а их пришло 38. Конечно, машины старые, но ремонтировать их надо, а как это делать без запчастей? Хорошо, что поставки всё-таки нормализовались. Тем не менее, чтобы справиться с объёмом, депо перешло на работу в четыре смены. Такой переход скажет 4 млн руб. в год».

Однако локомотивщики уверены, что необходимо изменить подход к оплате поставок за первый квартал. Сформированные и принятые в конце декабря заявки на запчасти выполняются уже в январе, а то и в феврале. И если нет запчастей, нет и оплаты. В итоге целевые деньги в конце года могут быть учтены как неиспользованные. А расчёт по заказанным запчастям производится за счёт средств узла нового года.

Но если оформление документов создаёт проблемы в первые зимние месяцы,

ци к сокращению брака, остались и сомнения в том, надо ли работать лучше, а не оставаться середнячком по сетевым показателям.

Как только магистраль стала улучшать состояние парка, другим дорогам тут же понадобилась помощь. И вновь локомотивы начали отправлять соседям. На Октябрьскую забрали 12 тепловозов, даже в Монголию ходят машины с Юго-Восточной.

«Изначально они должны были работать у нас, их отремонтировали, но нужно было помочь коллегам, – рассказывает Андрей Чистяков. – Теперь локомотивы возвращаются к нам вовсё не в том состоянии, в котором мы их отдавали. С Октябрьской два тепловоза вернулись сломанными. Но мы их отремонтировали и опять пустили в работу. Всё же лучше, чем совсем без локомотивов».

При этом он отметил особую важность любой машины, даже требующей значительных вложений по капремонту: «У нас пока нет перспектив получения грузовых

На дороге средний возраст грузовых тепловозов – 27 лет, а электровозов – 30 лет

то оперативные задачи по снабжению приходится решать регулярно.

«По нормативам у нас из каждого 100 локомотивов 97 должны быть в работе. Это налагает очень серьёзные обязательства на нас и на ремонтников, – подчеркнул начальник Дирекции тяги дороги Андрей Чистяков. – В случае нехватки деталей на складах помогает сервисное обслуживание. Поставщики идут на встречу и готовы хоть на легковую машину срочно доставлять нужную деталь по требованию. Делаем всё, чтобы поезда шли. Но, к сожалению, такой опыт нельзя применить в случаях с крупными партиями деталей».

В числе положительных изменений был отмечен тот факт, что в ремонтных депо уже имеется опыт персональной ответственности слесарей. «У нас рабочие ставят пломбы на те узлы, с которыми работали. В случае неисправности можно точно узнать, где, кто и когда произвёл осмотр, – уточняет Сергей Горбачёв. – Ответственность огромная на людях, требует высочайшей квалификации, и пока у нас так работают только два слесаря, но начало положено». Подобная маркировка на руку бригадам, ведь те уже несут ответственность за исправность того, что под пломбой».

И руководители дирекций, и начальники депо, и машинисты отметили, что новые локомотивы тоже доставляют хлопоты.

«За три года дорога получила 123 электровоза ЭП1М, – объяснил Андрей Чистяков. – Производителям было направлено свыше 60 замечаний о конструктивных недостатках машин».

Правда, не все «новички» подверглись критике. Так, тепловозы ТЭП70 и ТЭП70БС заслужили более лестную оценку.

локомотивов в ближайшие три года». На дороге средний возраст грузовых тепловозов – 27 лет, а электровозов – 30 лет.

«Очень хочется справедливости, ведь стремление работать лучше фактически наказуемо, у нас забирают ресурсы, а повышенные требования к работе остаются», – отмечали многие участники «круглого стола».

ТРЕБУЕТСЯ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

«Перед разделением хозяйства нам говорили, что машинисты и помощники прекратят контролировать работу техузлов и будут приходить на работу в белых рубашках», – рассказал машинист депо Елец-Северный Павел Васильев. – Но сегодня ряд неисправностей мы устраняем сами. Даже то, что находится в компетенции ремонтников и не требует немедленного исправления, уважающий себя машинист всё равно починит. И так будет ещё очень-очень долго. Какая уж тут белая рубашка...»

И руководители дирекций, и начальники депо, и машинисты отметили, что новые локомотивы тоже доставляют хлопоты.

«За три года дорога получила 123 электровоза ЭП1М, – объяснил Андрей Чистяков. – Производителям было направлено свыше 60 замечаний о конструктивных недостатках машин».

Правда, не все «новички» подверглись критике. Так, тепловозы ТЭП70 и ТЭП70БС заслужили более лестную оценку.

Мнения

Анатолий Володько, начальник Юго-Восточной дороги:

– В прошлые годы нас спасало то, что запчасти можно было снимать с локомотивов, ожидавших восстановления. Но сейчас не осталось ни одной такой машины. С одной стороны, есть чем гордиться нашим ремонтникам, а с другой – не осталось такого своеобразного источника запчастей. Надо отдать должное «Росжелдорснабу», в последнее время поставки идут лучше. Однако бывает и так, что из двух тысяч позиций по заявкам приходит только половина. А раньше бывало, что от заказанного поставлялась только шестая часть.

В целом же разделение локомотивного хозяйства на ремонт и эксплуатацию оправданно, начальники депо работают по профилю, не отвлекаясь на несвойственные им задачи.

Сергей Горбачёв, начальник ремонтного депо Лиски:

– Чтобы эксплуатация смогла нормально работать, нужна ритмичность поставок запчастей. В середине года с этим нет никаких проблем, стоит только подать заявку. А вот в первом квартале каждого года с комплектующими просто катастрофа и, как следствие, больше, чем хотелось бы, число отказов и поломок у локомотивов.

Получается, что мы не можем заплатить за запчасти заранее и с первых дней года вклиниваемся в уже сформированный бюджет. Перерасход средств в одном месяце возникает ровно на ту же сумму, которую не получается по документам освоить в предыдущем.

К тому же надо учитывать, что поезда ходят каждый день и мы работаем в новогодние праздники, а заявки на поставки запчастей из-за каникул начинают обрабатывать только через 10 дней. Самые запчасти нередко проходят только в феврале.

Олег Гуляев, машинист-инструктор эксплуатационного депо Воронеж-Курский:

– Проблема с микропроцессорной системой управления движением обозначена, но не решается. В жару машинисты приходят и смотрят, какие огнетушители есть в локомотивах. Если углекислотные, то можно ехать. Не секрет, что микропроцессорная система управления движением в сильную жару охлаждается лишь таким огнетушителем, это единственный выход из положения.

Кроме того, отмечу, что с каждым годом уменьшается время на приёмку и сдачу локомотивов, хотя требования ужесточаются.

Оттавивать вождение нового электровоза на занятиях попросту некогда. Движение напряжённое, поезд за поездом, не успеваешь отдохнуть: либо совсем без сил едешь с поездами на занятие, либо учишься перед поездкой вместо таких необходимых нескольких часов сна. Гораздо продуктивнее отводить один день в неделю бригадам на учёбу, чтобы люди могли заниматься не отвлекаясь.

Сергей Ладесов, начальник эксплуатационного депо Елец-Северный:

– С нашими машинистами мы отрабатываем на тренажёрах нестандартные ситуации, которые могут возникнуть в пути следования. Машинисты-инструкторы не только передают умения бригадам, но и сами учатся в елецкой дортехнике. Занятия организованы на высоком уровне и в самом депо, которое оснащено современной техникой. Люди имеют возможность научиться устранять многие неполадки самостоятельно.

Я согласен с тем, что к обучению надо подходить гораздо серьёзнее, ведь в локомотивах всё больше сложных приборов, с которыми нужно уметь работать.

После техникумов приходят молодые рабочие, но уровень их знаний при

ИТОГИ МЕСЯЦА

«Горячие» темы сезона

Относительным затишьем отметились в нашей редакционной почте самые горячие месяцы лета – июль и август. Это и понятно, ведь, как правило, именно на это время приходится пик отпусков, разгар дачного сезона, большая часть летних каникул детворы, требующей усиленного родительского внимания.

И тем не менее за этот период в редакцию поступило свыше 250 звонков и писем от читателей.

Большинство вопросов и проблем, в общем-то, традиционные: заработка плата, сокращение, сохранение социальных гарантий при увольнении, взаимоотношения с руководством и т.д.

Тем не менее несколько тем всё-таки выделяются из общего ряда. Например, не один раз за этот период звонившие в «Гудок» поднимали тему переработки и своевременного расчёта за сверхурочные часы. Приёмодатчики багажного отделения из Екатеринбурга пожаловались, что из-за нехватки кадров приходится работать по совместительству, у всех большие переработки, которые не оплачиваются, а заработка плата упала, несмотря на загруженность.

Работник пункта экспедиционного обслуживания Забайкальской дороги посоветовал на то, что за дневную смену к оплате представляют только 11 часов вместо 12 положенных по табелю. «И это длится не первый год. Все понимают, что это явное нарушение, но жаловаться боятся», – сообщил он. Об этом же говорил и работник локомотивного депо Агрыз Горьковской дороги: «Все бригады работают сверхурочно, перевозим больше, требования увеличиваются, а получаем меньше».

И таких обращений немало. Надеемся, что руководители коллективов, откуда поступили такие сигналы, разберутся в ситуации и поступят по справедливости, если факты подтвердятся.

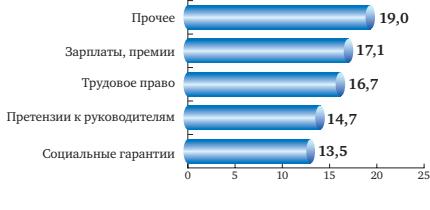
Ещё одна «горячая» тема лета – условия, в которых приходится работать людям. Сразу несколько обращений подобного характера пришло в адрес редакции с разных дорог.

Например, изымающие от жары дежурные по станции Армавир-Ростовский, который год мучаются в помещениях без кондиционера с протекающей крышей. Правда, нас порадовало то, что в ответ на запрос редакции руководство Северо-Кавказской дирекции управления движением заверило, что уже ведутся работы по ремонту кровли, а на четвёртый квартал запланированы приобретение и монтаж промышленной системы кондиционирования воздуха.

В досье

Тематика обращений в «Гудок»

в июле – августе, %



На плохие условия труда пожаловались и звонившие в «Гудок» дежурные по переезду Ртищевской дистанции пути Юго-Восточной железной дороги. «Обращались по этому поводу к своему начальству, но оно нас не слышит», – рассказали они. А вот ответа на этот запрос мы пока не получили.

И всё-таки не из одних только негативных фактов и разочарований складывается наша жизнь. Есть в ней немало светлых мгновений. И свидетельство тому – письма и звонки с просьбой поблагодарить чудесную проводницу, опытного врача, замечательного начальника, директора вагона-ресторана, подаривших людям много приятных минут и теплых воспоминаний. Более двадцати таких благодарственных писем пришло в «Гудок» за обозреваемый период. И это радует.

Людмила Алёшина

БЛАГОДАРНОСТЬ

Дорога в радость

Я ехала с двумя внуками из Туапсе в Москву в четвёртом вагоне поезда № 104. Волновалась, конечно, думала, в дальней дороге с детьми будет нелегко. Но нам повезло с проводником Надеждой Гущиной. Благодаря её работе и вниманию всё прошло прекрасно. У нас всегда был тёплый чай, что очень важно. Она постоянно регулировала температурный режим кондиционера, следила за чистотой и порядком в вагоне. За всё это мы ей очень благодарны!

Также хочу выразить признательность всей поездной бригаде во главе с начальником поезда Али Расуловым. Желаю им всего самого доброго, лёгких путей и хороших пассажиров!

АЛЕКСИНА Коняшина

Москва

ШАНС ЗАЩИТИТЬ СВОЮ РЕПУТАЦИЮ НАДО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВОВРЕМЯ

НАЧАЛЬНИКА ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА № 118 Москва – Новокузнецк отстранили от работы во время рейса. Представители региональной дирекции по обслуживанию пассажиров застали её в нетрезвом виде.

И вот уже два с лишним года бывший начальник пассажирского поезда Лилия Макарова пытается через суд доказать свою правоту. Её муж, тоже железнодорожник, обратился на «горячую линию» «Гудка» как в последнюю инстанцию. И наш корреспондент отправился в Новокузнецк, чтобы встретиться с ними.

Свою роковую поездку Лилия Макарова помнит до мельчайших деталей. По графику она длилась с 30 января по 5 февраля, а по ощущениям – полжизни. Рассказывает:

– Накануне я простыла. Как только отехали от столицы, почувствовала себя плохо, поэтому попросила у проводников аспирин и корвалол, выпила и пошла работать дальше. Устала, даже не помню, когда легла спать... На следующий день тожечувствовала себя неважно, но всё равно работала. Вечером выпила сердечные капли и таблетки от простуды и легла отдохнуть. Через некоторое время пришла проводник штабного вагона, сказала, что проверяющие просят меня выйти. Я, не переодеваясь, пошла к ним в купе. Они начали разговор грубо. Спрашивали, почему мусорные мешки находятся не в контейнерах, а привязаны к ним? Потом предложили мне переодеться и подумать, как дальше работать. Я надела форму и снова вышла к ним, и тут один из них сообщил, что я пьяна. «У меня простуда, – пытались я им объяснить, – напилась разных лекарств». Но они отстранили меня от работы...

Через два года сложно выяснить, как всё было было на самом деле. Но в тот день, а точнее ночь, по меньшей мере шесть человек, до этого не знакомые друг с другом, подтвердили, что начальник поезда № 118 находилась в состоянии алкогольного опьянения. Не доверять им нет оснований.

В суде «под протокол» ведущий инженер сектора управления качеством Южно-Уральской региональной дирекции по обслуживанию пассажиров Андрей Бурнашов рассказал о событиях той ночи. Поезд проверялся в пути следования в соответствии с графиком. Третьего февраля 2009 года он и инженер сектора управления качеством Константин Евдокимов сели под видом рядовых пассажиров в разные вагоны поезда № 118 Москва – Новокузнецк.

В течение получаса Бурнашов проверял вагон, а затем направился к начальнику поезда. Пройдя через вагон-ресторан, он увидел в тамбуре двух женщин в халатах, они стояли и курили. Он зашёл в штабной вагон и попросил позвать начальника поезда. Проводница сказала, что начальник уже отдыхает. И тут он увидел: со стороны вагона-ресторана идёт женщина в халате. Оказалось, это и есть начальник поезда. От неё шёл запах алкоголя...

Об этом тут же сообщили заместителю начальника вагонного участка Новокузнецкого депо Сергею Веселкову. Он перезвонил Макаровой и спросил: «Что случилось?» Она ответила: «Всё нормально». Но тут по голосу определили, что не всё «нормально». Он хорошо знал Макарову, так как долгое время жил с ней по соседству. И послал ей телефонограмму: «По прибытии на станцию Тюмень обязательно пройди медицинское освидетельствование на алкогольное опьянение».

Под актом стоят подписи представителей Южно-Уральской региональной дирекции, дежурной станции Тюмень

Ситуация

День без числа



Трудно догнать поезд, который уже ушёл

и двух фельдшеров со Свердловской дороги.

Оправдывать этот акт могла только наркологическая экспертиза. Но приказ начальника Лилии не выполнила. В свою

обратную сторону она ссылается на то, что поезд стоял в Тюмени всего двадцать минут, а до наркологического центра ехать полчаса. Говорят, страшно было среди ночи выходить из поезда...

На станцию Новосибирск-Главный поезд прибыл днём. Но и тут Макарова не воспользовалась шансом: «Идти куда-то

Через два года сложно выяснить, как всё было на самом деле. Но в тот день, а точнее ночь, по меньшей мере шесть человек, причём с разных железных дорог, до этого не знакомые друг с другом, подтвердили, что начальник поезда находилась в состоянии алкогольного опьянения

Макарова Лилия Викторовна находится в состоянии алкогольного опьянения. Признаки опьянения: запах изо рта, невнятная речь, покраснение глаз, шаткая походка. В купе начальника поезда обнаружены две пустые бутылки из-под пива и недопитая бутылка вина. Макарова Л.В.

отстранена от выполнения своих должностных обязанностей. Обязанности начальника поезда возложены на поездного электромеханика».

И только 6 февраля Лилия Макарова поехала в наркологический диспансер Новокузнецка. Но можно ли точно установить наличие или отсутствие алкоголя в организме через три дня после случившегося?

По возвращении из рейса ей ждал «разбор полётов» на вагонном участке. Он

искать наркологический центр не хотелось, да и не было сил...»

Правда, в медпункте на вокзале она обратилась с жалобой на плохое самочувствие и головную боль. Но в справке отмечено лишь повышенное артериальное давление, вызванное стрессовой ситуацией.

И только 6 февраля Лилия Макарова поехала в наркологический диспансер Новокузнецка. Но можно ли точно установить наличие или отсутствие алкоголя в организме через три дня после случившегося?

По возвращении из рейса ей ждал «разбор полётов» на вагонном участке. Он

был недолгим. Ей предложили написать заявление «по собственному желанию», но она отказалась. И тогда её уволили по статье Трудового кодекса «за однократное нарушение работником трудовых обязанностей – позывление на работе в состоянии алкогольного опьянения».

Почему так легко расстались с человеком, который проработал 8 лет, из них 4 – начальником поезда, трудно судить. Возможно, ей просто не могли доверить эту работу.

Жаль её, конечно. Говорят, что жить тогда не хотелось. В поликлинике ей сразу выписали больничный лист.

Когда она принесла его в отдел кадров, там тут же издали приказ о переносе даты увольнения.

А спустя месяц Лилия Макарова наняла адвоката и подала иск в суд с просьбой восстановить её на работе, мотивируя тем, что при увольнении по статье не был соблюден регламент, да и некоторые документы изобилуют неточностями. Районный суд удовлетворил иск отказался, проиграла она и областной суд. И тогда она обратилась в Верховный суд.

Бригада проводников написала ходатайство в её защиту: «Мы обращаемся к людям, наделённым полномочиями решать судьбы других людей: проясните руку человеку, в то время как в грядущем незаслуженно. Мы, работавшие под руководством Макаровой, знаем о её порядочности, добросовестности. Единственный «недостаток» Лилии Викторовны является то, что она принимает чужую боль или проблемы слишком близко к своему сердцу, за что и расплачивается своим здоровьем. Вот и в том злополучном случае она была жертвой обстоятельств...» Под письмом этим 16 подписей.

Адвокат Надежда Кузина настроена оптимистично. Тем более что пять лет назад на вагонном участке была похожая история: начальника пассажирского поезда Елену Аристову тоже уволили по статье за нахождение на работе в нетрезвом виде. Но экспертиза, которую она своевременно прошла, показала отсутствие алкоголя в организме. После этого она два года судилась и в итоге выиграла. Её восстановили на работе, через пару месяцев она уволилась сама.

У Лилии Макаровой есть ещё один хороший защитник – муж Александр, они вместе ещё со студенческих лет. Он отражал её от волнений, следил за судебными процессами, доказательствами, свидетелями, менял адвокатов. Рассказывает, что когда Лилию уволили, они с дочкой месяц её отхаживали. С тех пор на работу устроиться она не пыталась. «Ну её возьмёт с такой записью в трудовой книжке? – – объясняет он мне. Да и в любом случае женщина в 47 лет со средним специальным образованием работу найти трудно.

Теперь Лилия сидит дома, целыми днями курит, снова и снова переживая случившееся. Говорят: «Я ночей не сплю, у меня после этого случая жизнь – сплошная чёрная полоса, все дни, месяцы на одно лицо, ни названий не помню, ни чисел».

Но, не сойдя с поезда в ту злополучную ночь для проведения экспертизы, она шанс доказать свою правоту упустила. Если он у неё был.

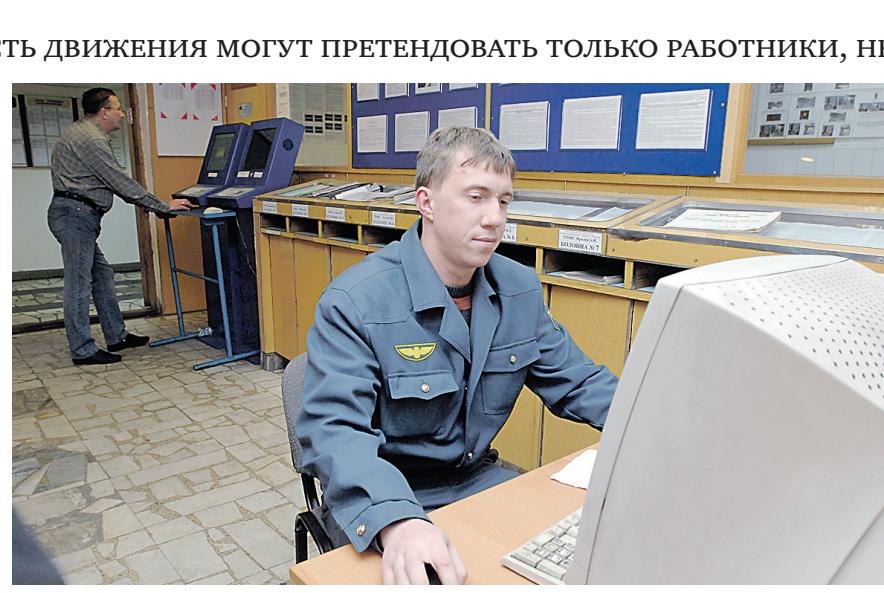
А теперь пытается догнать поезд, который давно ушёл.

Ольга Иженякова, спец. корр. «Гудка»
Москва – Новокузнецк – Москва

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Один раз уже считается

НА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ МОГУТ ПРЕТЕНДОВАТЬ ТОЛЬКО РАБОТНИКИ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЗЫСКАНИЙ



– Уважаемая редакция, к вам обращаются бригады подмениного пункта Мураши эксплуатационного локомотивного депо Лянгасово. Нам непонятен механизм выплаты так называемых безаварийных.

Насколько нам известно, если работник в течение года имел нарушения, то он лишается этого вознаграждения. И здесь, похоже, действует принцип стричь всех под одну гребёнку. Одни в течение всего года лишались талонов предупреждения, другие не в ладах с дисциплиной, а третьи имеют всего одно предупреждение, но тоже не получают вознаграждение (20 тыс. руб. машинисту и 15 тыс. руб. помощнику – не плохая прибавка к бюджету).

Эта выплата – инструмент мотивации работников, и за незначительные упущения локомотивные бригады не должны её полностью лишаться.

АЛЕКСАНДР СМИРНОВ
(Фамилия изменена)

– Речь в обращении идёт о вознаграждении, которое выплачивается в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 24 декабря 2005 года № 1857р (ред. от 19.11.2008) «Об утверждении положения о вознаграждении работников ведущих

должностей и профессий железнодорожных

организаций за обеспечение безопасности движения поездов».

По установленному порядку списки

кандидатов на выплату вознаграждения

отправлялись на расс

Медицина

«Крокодилу» рвут зубы

В АПТЕКАХ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ШТАТНЫЕ ФЕЛЬДШЕРЫ

В следующем году лекарства, содержащие кодеин, будут продаваться только по рецептам. Чтобы облегчить жизнь потребителей, использующих лекарства по назначению, а не для изготовления наркотика, Минздравсоцразвития и Федеральная служба по контролю за оборотом наркотиков рассматривают идею введения в аптеках должностей фельдшеров.

Ужесточение контроля за продажей кодеинсодержащих препаратов – единственная, по мнению ФСКН, возможность сдержать распространение нового вида наркотиков.

Из популярных «Пенталгина-Н», «Коделака», «Соллайдина», «Нурофена Плюс» и «Терпинкода», сейчас свободно продающихся в аптеках, кустарным способом изготавливают наркотик дезоморфин. Он в 15 раз токсичнее морфия, наркоманы называют его «крокодил», поскольку кожа на месте инъекций становится чешуйчатой. Последствия употребления ужасны – человек заживо гниёт и умирает минимум через полгода, а в лучшем случае через пару лет. Средний возраст умерших – 25–26 лет.

Если в 2007 году дезоморфиновые наркоманы были выявлены в 19 регионах страны, то спустя два года – уже в 60. А с 2009 года по настоящее время количество дезоморфиновых наркоманов увеличилось в 25 раз.

Как сообщил заместитель начальника Управления ФСКН по Москве Иван Елисаветченко, объём продаж лекарств, содержащих кодеин, каждый год увеличивается более чем вдвое. И в той же геометрической прогрессии растёт число дезоморфиновых притонов. В прошлом году в столице их было выявлено 2380.

Наши головные боли

Уже с 1 мая этого года власти собирались запретить свободную продажу лекарств. Однако перенесли выполнение этого решения на 1 июля 2012 года из-за неоднозначной реакции общества и множества спорных вопросов.

Потенциальных изготовителей дезоморфина порядка 50–75 тыс., тогда как в лечебных целях кодеинсодержащие препараты используют около 40 млн пациентов.

«Не надо забывать о правах граждан с большой головой», – считает ответственный секретарь правозащитного совета Санкт-Петербурга Наталия Евдокимова. – Если у вас заболела голова, вы идёте в аптеку. Когда лекарство станет продающимся по рецептам, придётся идти в поликлинику, отсидеть там очередь и только потом – в аптеку, если ещё хватит на это сил».

Не в восторге от принятого решения и врачи. «К соjalению, мы и сейчас рабочее время тратим в основном не на осмотр пациентов, а на заполнение всяческих бланков. Если к нам пойдёт ещё и гражданин за рецептами на таблетки от кашля и головной боли, будет просто караул», – сказала в беседе с «Гудком» терапевт одной из столичных поликлиник.

Тем не менее не должны страдать и больные люди, попавшие в зузы «крокодила», возражает Иван Елисаветченко.

Фейсконтроль в помощь

Уравновесить интересы всех групп населения чиновники предлагают за счёт освидетельствования покупателей лекарств на месте.

«Не исключено, что будет разработан готовый рецептурный бланк, в который нужно будет только вписать имя пациента. И в штатных расписаниях аптек



Фармацевты ищут, что предложить потребителям вместо кодеиновых обезболивающих

появится должность фельдшера, который станет выдавать такие рецепты. Как человек с медицинским образованием, он сможет отличить человека с большой головой от наркомана», – предположил главный нарколог Минздравсоцразвития Евгений Брон.

Иными словами, министерство предполагает установить в аптеках своеобразный фейсконтроль.

Однако с появлением в аптеках фельдшеров может возникнуть целый ряд проблем. Первая и

А есть ещё мелкие аптечные киоски – в них не посадишь фельдшера. Есть доставка лекарств, заказанных через Интернет. Одним словом, вопросов с введением рецептурной продажи кодеиновых препаратов пока больше, чем ответов.

Да и, по признанию Евгения Бриона, запрет на свободную продажу проблему полностью не решит. Среди наркоманов есть способные химики, и они начнут производить зелья из других веществ: около полумиллиона растений, в том числе используемых для приготовления лекарств, обладает наркотическими свойствами. Но если есть хоть какая-то воз-

Человек с медицинским образованием сможет отличить человека с большой головой от наркомана

главная из них заключается в том, что, по данным Росздравнадзора, в нашей стране около 63 тыс. аптек, а фельдшеров с лицензией на медицинскую деятельность всего 12 тыс., да и они пойдут в аптеки лишь при условии приличной зарплаты. А это значит, говорят представители аптечных сетей, что изменение в штатном расписании повлечёт за собой увеличение цен.

Кроме того, когда у человека болит голова, за лекарством в аптеку нередко спешит не он, а кто-то из семьи или коллег. Если за таблетками пришёл подросток, кто знает: покупает он лекарства для матери или потому что заставили старшие товарищи со двора? «Что делать, если внук пришёл за лекарством для бабушки, которая еле ходит? Не тащить же больного человека в аптеку», – говорит председатель Общества защиты прав потребителей Михаил Аншаков.

могность сдержать распространение заразы, ею надо воспользоваться. И с этим не поспоришь.

Андрей Ивахнов

Справка «Гудка»

История с лекарствами, которые не всегда используются по назначению, не нова. Три года назад средства массовой информации напугали россиян, что валокоридин, корвалол и другие лекарства, содержащие фенобарбитал, будут отпускаться только по рецептам. Однако Госнаркоконтроль опроверг это сообщение, пояснив, что сильно действующие вещества содержатся в таких лекарствах в незначительных количествах и потому они будут продаваться в прежнем режиме, то есть безрецептурно.

1931 ГОД**Виноват или нет, а зарплату вычтут**

В депо Тайга Томской есть должности, которых все боятся, как чумы. Должности эти: мастера депо, монтеры по ремонту паровозов и дежурного по депо. На эти должности администрация загоняет работников насильно, запугивая их всевозможными репрессиями вплоть до предания суду.

Между тем эти должности наиболее ответственные и низкооплачиваемые. Ставка дежурного по депо 311 рублей, из них 30 проц., т.е. 93 рубля, систематических вычетов. За что же производят эти вычеты? За несвоевременную почуку паровозов, за перепробеги паровозов между промывками, за отмены поездов по неподаче паровозов. Виноват или не виноват в этом дежурный по депо

Работа депо такова, что если паровоз прибывает с поездом, то независимо от наличия ремонта и от того, в какой срок можно выполнить этот ремонт, дежурного по депо через час-полтора, а то и через полчаса заставляют дать этот паровоз под поезд, а так как этого часто сделать невозможно, то дежурный по депо несёт материальную ответственность.

Партийным и профессиональным организациям давно необходимо обратить на это внимание и крепко ударить по системе, создающей худший вид уравниловки.

16 сентября

1976 ГОД**Разыскивается вагон**

Слышится, что железнодорожный вагон, направляясь с грузом к месту назначения, по ошибке попадает на другую станцию. При этом страдает и получатель груза, и железная дорога, вынужденная платить штраф за несвоевременную доставку. Существует даже специальное бюро по разыскуству ошибочно засланных вагонов.

Чтобы избежать подобной ситуации, 28 железнодорожных

Чикагского района США объединились в систему. Каждому вагону в этой системе присваивается определённый код, который обозначен на вагоне в виде цветных полос. Установленные вдоль дороги оптические датчики фиксируют прохождение каждого вагона и сообщают об этом на центральный пульт. Теперь можно легко определить, где находится в данный момент любой вагон.

17 сентября

Рынок

Хороший аппетит

В РОСТЕ ЦЕН НА КРУПЫ И ХЛЕБ ВИНОВАТЫ ИНФЛЯЦИЯ И ТОРГОВОЦЫ



килограмма первого сорта с 14,4 руб. снизился до 9,2 руб., или на 36%.

Однако в рознице снижение цен оказалось не настолько заметным: всего 9,8% для гречки (средняя стоимость в стране, по данным Росстата, составляет 79,55 руб. за 1 кг) и 9,2% для пшеницы (45,08 руб. за 1 кг).

То, что владельцы магазинов не умеют сдерживать аппетиты, было заметно по ситуации с той же гречкой, когда зимой на неё возник ажиотажный спрос: в супермаркете килограмм мог стоить 120–160 руб., тогда как на рынках её продавали за 95 руб.

Власти вновь озадачились проблемой приведения цен в розничной торговле к единому

Сейчас формируется общественный совет, в состав которого, кроме глав Роспотребнадзора, Федеральной антимонопольной службы и Минсельхоза, войдут президент Союза потребителей России Пётр Шелищ и председатель правления Международной конфедерации обществ потребителей Дмитрий Янин. По словам последнего, с инициативой создания подобного органа выступили сами розничные сети, точнее, те, «что стремятся стать более цивилизованными». В их Ассоциацию компаний розничной торговли (АКОРТ) входят 24 крупные торговые компании.

«Совет будет выдавать рекомендации членам АКОРТ по поводу цен на товары, информировать население о ценах, – рассказал он «Гудку». – Решения совета будут носить рекомендательный характер, однако розница должна понимать, что в случае чего ситуации могут заинтересоваться государственные органы с соответствующими полномочиями».

Единственные, кто выпадает из этой схемы, – жители небольших населённых пунктов, где не представлен АКОРТ и в магазинах хозяева устанавливают цены, исходя из своих соображений.

Катерина Максимова

Безопасность

Хозяйское дело

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДУМАЮТ, КАК ДИСЦИПЛИНИРОВАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЖИВОТНЫХ



Бывает, умные собаки страдают из-за глупых людей

Однако эксперты сомневаются в действенности предложенных мер.

Президент Центра защиты прав животных «ВИТА» Ирина Новожилова согласна, что было бы полезно систематизировать правовые нормы.

«Но у нас не работает даже существующее законодательство, так как никто не контролирует его выполнение, поэтому нет уверенности, что будут действенными и новые правила», – сказала она «Гудку».

К примеру, в Москве есть правила выгула животных, но они постоянно нарушаются.

президента благотворительного фонда защиты животных «БИМ» Дарьи Таракиной, это не выход из положения.

«За месяц в таких заведениях от голода, холода и болезней погибает до тысячи животных. Деньги на содержание приютов требуются колоссальные», – отметила она.

По словам зоозащитницы, гораздо эффективнее ввести налог на домашних животных, чтобы приобретать их могли люди, которые в состоянии обеспечить надлежащий уход и содержание. В свою очередь, и государство должно стимулировать общество на благотворительность. В частности, предусмотреть налог на четвероногих, оказавшихся в приюте, домой.

Сложности могут возникнуть и с доказательствами ненадлежащего ухода в содержании питомцев. По словам Ирины Новожиловой, в законодательстве нет чётких критериев на этот счёт. Хотя в Гражданском кодексе есть пункт, что, если владелец не может обеспечить адекватные условия домашнему животному, в судебном порядке питомца можно изъять. «Но пройти через тернии наших судов в этом случае просто невозможно», – говорит она.

Елена Кудрявцева

