

2. | МАРШРУТ

Вчера с Белорусского вокзала столицы в свой первый рейс отправился прямой экспресс до Парижа

13 декабря 2011 года www.gudok.ru
вторник www.gudok.info
№ 228 (24948) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | Соседи

Совет директоров ЗАО «ЮКЖД» утвердил инвестиционную программу и бизнес-план компании на 2012 год

5. | ПРОЕКТ

Новые технологии обеспечат пассажирским платформам долговечность

7. | РАССЛЕДОВАНИЕ

Департамент безопасности РЖД и транспортная полиция раскрыли дело о мошенничестве с колёсными парами

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151587
экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Откуда не возвращаются

В пятницу министерская конференция стран – членов ВТО должна одобрить вхождение России в эту организацию. В этом случае полноправным членом страны станет через 220 дней. Та настороженность, которая преобладала в предпринимательской среде в начале 2000-х годов, когда особенно активно велись переговоры о вступлении в эту организацию, сменилась вполне деловым настроем.

За то время, пока шли переговоры, было выпущено десять серьёзных исследований о последствиях присоединения к ВТО. Самый пессимистичный прогноз, который относится к 2005 году: это будет стоить 2% роста ВВП. Самый оптимистичный, который подготовил Всемирный банк: дополнительный рост экономики составит 3,3%, а в долгосрочной перспективе – 11%. Российские переговорщики уверяют, что негативного влияния на экономический рост не будет, потому что условия присоединения таковы, что ни один сектор экономики не находится под реальной угрозой коллапса.

Наши условия оказались даже лучше, чем, например, у Китая или Украины. Разумеется, проблемы могут возникнуть у независимых предприятий, но на то и существует рыночная экономика, чтобы эта эффективность повысилась, в том числе и за счёт конкуренции. Разумеется, есть и немалые преимущества от членства, но они носят потенциальный характер и их ещё нужно суметь реализовать.

Всё это полностью относится и к ОАО «РЖД». Например, после отмены заграничных пошлин ожидается рост импорта и экспорта. Однако есть вероятность, что это принесёт дивиденды, скорее, автомобилистам, поскольку перевозки контейнерами по железной дороге у нас не очень развиты по сравнению с той же Европой. Зато теперь есть действенный стимул как можно активнее повышать уровень контейнеризации в течение переходного периода.

Как полагают в ОАО «РЖД», больше всего на железнодорожный транспорт окажет влияние именно изменение рынка и, соответственно, объёмов и характера перевозок. Подробнее о том, как отразится на транспортном секторе России присоединение к ВТО, читайте в ближайших номерах «Гудка».

А для пессимистов есть одно утешающее обстоятельство. Выйти из ВТО очень легко: нужно лишь за месяц уведомить об этом секретариат этой организации. Но за всё время существования этим правом так никто и не воспользовался.

ЦИФРА ДНЯ

1,75

млн

ТКМ БРУТТО СОСТАВИЛА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ЛОКОМОТИВА НА СЕТИ В ДЕКАБРЕ, ЧТО НА 50 ТЫС. ТКМ БРУТТО ВЫШЕ ПЛАННОГО ЗАДАНИЯ.

Блиц

Контакт с морем

ОАО «РЖД-Логистика» задействовало возможности портов для полного цикла обслуживания



Фото: Павел Усов

Станислав
Маликов,
директор
Владивостокского
филиала ОАО
«РЖД-Логистика»

– Владивосток – морская гра-
нича Россия. Это нашло от-
ражение в вашей работе?

– Мы заключили соглашения
практически со всеми портами
Дальнего Востока, имеющими
выход на железную дорогу. И
теперь «РЖД-Логистика» пред-
лагает клиенту по сквозной
стороне весь цикл транспортно-
экспедиторского обслуживания

– Как с контейнерами?
– Начали работать с ними на
станции Артём-Приморский-1

«от судна до двери» с использо-
ванием при необходимости и
автотранспорта. Помимо про-
чего, мы берём на себя затраты,
связанные с обработкой груза в
порту и морским фрахтом.

– Какие перевозки наиболее
ожидаются филиалом?

– Всё много стройматериалов,
а также спецтехники, особенно
для нефтегазовой отрасли, так
как в регионе активно строятся
трубопроводы. Перевозим уголь
для коммунальной энергетики в
Забайкалье и Хабаровском крае.

Совместно с Дальневосточ-
ной дирекцией терминално-
складского комплекса, которая
располагает здесь специализаци-
ей. Отправили пробную парти-
ю, заинтересовались клиентов.
Имеем заявку на погрузку
60 контейнеров. В будущем
объёмы будут наращиваться. В
планах – формировать в Артёме
ускоренные контейнерные по-
езды. Клиент заинтересован в
быстрой отправке контейнеров.
За счёт плотного взаимо-
действия с дорогой наша ком-
пания гарантирует скорость.

Кроме того, Китай заинтересован
в более широком использо-
вании транзитных возмож-
ностей России при организа-
ции контейнерных перевозок
направлением Восток – Запад.
Сейчас ведём переговоры с
Восточной стивидорной ком-
панией о отправке поездов с
контейнерами, приходящими
морем из Шанхая.

Беседовал Павел Усов

Контроль

Здоров по паспорту

РАБОТНИКОВ БУДУТ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ ОСМАТРИВАТЬ
НА ПРЕДМЕТ ОПЬЯНЕНИЯ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ



Фото: Сергея Гончарова

СРАЗУ ДВА МИНИСТЕРСТВА ВВЕЛИ НОРМЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ПЕРИОДИЧЕСКИХ И ПРЕДРЕЙСТВОВЫХ МЕДОСМОТРОВ. В РЕЗУЛЬТАТЕ В МЕДУЧРЕДЖЕНИЯХ РЖД УЖЕ ПОЯВИЛСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЙ «ПРОТОКОЛ КОНТРОЛЯ ТРЕЗВОСТИ РАБОТНИКА», ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ, ЗАНЯТЫХ НА ЭНЕРГООБЪЕКТАХ. А ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ, ТРУДЯЩИМСЯ В НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЯХ, СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА НАЧНУТ ОФОРМЛЯТЬ ПАСПОРТА ЗДОРОВЬЯ.

Как условия труда отражаются на состоянии здоровья, будет ясно из паспорта здоровья

лабораторных исследований и т.д.), позволяющих определить, выпивали ли перед работой сотрудник. Протокол составляется в двух экземплярах: один остаётся у работника, второй выдаётся руководителю предприятия.

В медучреждениях компаний, как сообщили в департаменте здравоохранения ОАО «РЖД», протокол уже появился. Он будет использоваться во время предсменных осмотров, которые, как это определено нормативами компаний, проводятся только по требованию работодателя при подозрении на употребление сотрудником алкоголя, наркотиков и прочих запрещённых веществ. Обязательные же периодические медосмотры, как и ранее, энергетики в компании будут проходить раз в два года, специалисты моложе 21 года – ежегодно.

«Регулярные обследования мы с коллегами проходим раз в два года, – рассказал старший электромеханик Московско-Ярославской дистанции СЦБ Александр Кофанов. – Считаю, что этого достаточно и ужесточать осмотры не надо, в том числе предметные. Энергетики – ответственные люди. В нашей дистанции, например, случаи появления на рабочем месте в ненадлежащем состоянии вообще не было».

В свою очередь, Минздравсоцразвития решило регламентировать медосмотры работников, занятых на опасных и вредных работах. Здесь принципиальное нововведение – расширение перечня врачей, участвующих в обследовании. В частности, введён осмотр нарколога. Также в отраслях должны появиться постоянные врачебные комиссии под руководством профпатологов, и остальные врачи в комиссии должны иметь подготовку по специализации «профпатология».

«В компании действуют 208 врачебно-экспертных комиссий (ВЭК), поэтому формирования дополнительных комиссий нам не потребуется, – говорит заместитель начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД» Вячеслав Кульбачинский. – Требование о том, что их должен возглавлять профпатолог, также для нас легко выполнимо. В течение 2007–2010 годов мы организовали подготовку врачей больниц и поликлиник по специальности «профпатология», и сейчас практически во всех наших медучреждениях имеются врачи этой специальности, а во многих они уже возглавляют комиссии».

> Окончание | 2

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Перегибы на местах

Президент Дмитрий Медведев поздравил судей Конституционного суда с отмечавшимся в понедельник Днём Конституции. В ходе встречи с главой КС Валерием Зорькиным президент попросил назвать самые частые проблемы, с которыми приходится сталкиваться во время работы. Валерий Зорькин ответил, что за более чем 10 лет проблемы у граждан не изменились – их волнуют вопросы с нарушением социальных, гражданских и уголовно-процессуальных прав. «Число жалоб растёт, и их характер свидетельствует о том, что дефект не только и не столько в тексте закона, сколько в правоприменительной практике», – подчеркнул глава Конституционного суда.

Защита от перекупщика

Россельхознадзор совершенствует систему контроля за качеством ввозимой в страну продукции. Об этом заявил главный госветинспектор Николай Власов. Так, вводится новое правило – определение соотношения объёма продукции предприятия с его производственными мощностями. Этот показатель поможет определить, собственно это производство или компания работает как перекупщик и товары нужно проверять тщательнее. «Внедрена система «Аргус», в которой фиксируется каждый акт ввоза продукции на территории страны и всего Таможенного союза, у нас полторы сотни постов пропуска, и со всех идёт информация в систему», – отметил Николай Власов.

Крылатая точность

Росавиация назвала самых не пунктуальных перевозчиков прошлого месяца. По итогам ноября больше всех задержек было отмечено у компаний «ВИМ-авиа» (16% от всех рейсов), «Уральские авиалинии» (13% от всех рейсов) и «АК Барс Аэро» (12%). Самыми точными в ноябре стали «Ямал», «Аэрофлот» и «Россия». Стоит отметить, что из месяца в месяц список худших меняется. К примеру, в октябре чаще всех задерживались рейсы компаний «Сахалинские авиатрассы», а лучшим по временным показателям оказался «Аэрофлот».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПЕРЕВОЗКИ

Подготовлен задел

ГРУЗОВАЯ БАЗА ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОДОВОГО ПЛАНА НА СЕТИ ЕСТЬ

На минувшей неделе среднесуточная погрузка достигла 3,458 млн тонн, что на 85 тыс. тонн выше уровня, зафиксированного на предыдущей неделе. Эти показатели, а также грузовая база дают основание полагать, что годовой план будет выполнен.

Такой вывод был сделан вчера в ходе оперативного совещания, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

На прошлой неделе в полном объёме были подтверждены заявки на нефтегазовые грузы. По словам генерального директора ЦФТО Елены Кунавой, к 12 декабря разрыв между поданными и согласованными заявками фактически был сведен к минимуму – до 0,1%, в чём в течение ближайших двух-трёх дней он и вовсе будет ликвидирован.

По строительным грузам и промсырью заявками грузоотправителей не была подтверждена погрузка в объёме 100



главным образом вследствие падения выгрузки на Северо-Кавказской и Дальневосточной дорогах. Причина – сгущённая погрузка в порты. Так, перевозка экспортных грузов через дальневосточные порты возросла на 14% к аналогичному периоду прошлого года, через порты Северо-Запада – на 31%. В напряжённом режиме в текущем месяце ведётся и погрузка в порты Юга России, там наблюдался рост в 1,4 раза.

В соответствии с распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова в рамках повышенного задания формируется задел объёмов погрузки.

Согласно распоряжению необходимо обеспечить среднесуточную погрузку в объёме 3,428 млн тонн при плане 3,360 млн тонн, что дает основание для выполнения годового задания в размере 2,9% плюсом к результатам прошлого года.

Олег Сергеенко

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Удобный подъём и спуск

До конца года на Омском пригородном вокзале появится два лифта для инвалидов. С их появлением пассажирам с ограниченными возможностями станет гораздо удобнее. Ведь чтобы из здания вокзала попасть на платформу, надо пройти через пешеходный мост, расположенный над путями.

Ещё два лифта установят в 2012 году. Стоимость всех четырёх лифтов составит 25 млн руб. Деньги на паритетных началах вложили правительство Омской области и Западно-Сибирская дорога.

Огнеопасная инсценировка

На станции Лужская Октябрьской дороги прошли учения по тушению пожара. По сценарию во время комплектования состава разгерметизировалась цистерна, и бензин растекся на 300 кв. м и загорелся. К ликвидации ЧП были привлечены силы и средства гарнизона пожарной охраны городского округа Великий Новгород – 11 единиц техники и 43 человека личного состава. Последствия «пожара» ликвидированы в кратчайшие сроки.

Долгие льготы

До конца 2014 года билеты на электрички для студентов и школьников в Челябинской области будут дешевле. Льготы на проезд будут предоставляться в виде 50-процентной скидки от действующих тарифов с 1 января по 15 июня и с 1 сентября по 31 декабря. Соответствующий законопроект был одобрен областным Законодательным собранием.

«Депутаты решили узаконить льготы для студентов и школьников ещё на три года в связи с принятием нового бюджета», – отметил вице-спикер Законодательного собрания Александр Журавлёв.

Финансируясь льготы будут за счёт федеральной субсидии и из региональной казны.

Пятый мост

До конца года в Самаре построят вантовый автомобильный мост через реку. При его возведении применяли современные строительные материалы и технологии. Так, при укладке дорожного полотна использовали армирующую геоткань, а для укрепления откосов подтопляемой части насыпи – геосинтетические бетонные маты из высокопрочного материала, внутрь которого закачивается бетон. Расчётный срок службы матов – 120 лет.

Пропускная способность моста – до 70 тыс. автомобилей в сутки. Общая протяжённость перехода с прилегающими дорогами и транспортными развязками почти 11 км. Стоимость строительства – свыше 12 млрд руб. Переход в Самаре станет пятым в России крупным вантовым мостом.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Контроль

Здоров по паспорту

>Начало | 1

Помимо этого, приказом Минздравсоцразвития предписано оформить паспорта здоровья для всех работников, трудящихся в неблагоприятных условиях. В них будут фиксироваться заключения врачей-специалистов, принимавших участие в обследовании. Этот документ в отличие от медицинских книжек и карточек будет храниться у работника. Единая форма документа для ОАО «РЖД» сейчас разрабатывается, и оформлять паспорта здоровья начнут с 1 января.

В ОАО «РЖД» в прошлом году профессиональные заболевания были установлены у 139 работников. «Уровень профессиональной заболеваемости составил 1,5 на 10 тыс. работников. А показатель профессиональной непригодности, связанной с воздействием вредных и опасных производственных факторов, в 2010 году – 0,2%, что значительно ниже средних показателей по стране», – отмечают в департаменте здравоохранения компании.

Однако сами работники считают, что профзаболевания выявляются гораздо реже, чем возникают. «У нас, например, вредность «нулевая» стоит, хотя факторов для её установления достаточно: шум, вибрация, выхлопной газ, запах. Но работать некому, поэтому заболевания не выявляют», – заявил «Гудку» водитель дрезины Кузнецкой дистанции пути КышЖД.

Заведующий кафедрой железнодорожной медицины МИИТа Анатолий Цфасман согласен, что проблема с выявлением профзаболеваний есть: «С одной стороны, люди сами уходят от диагноза, скрывают жалобы, чтобы не лишиться работы и по-прежнему кормить свою семью. С другой стороны, у многих врачей на транспорте пока ещё недостаточная квалификация по профессиональной патологии». Изменить эту непростую ситуацию, по мнению Анатолия Цфасмана, может более ответственное и внимательное отношение к здоровью как со стороны самих железнодорожников, так и медиков.

Наталия Савельева

ПЕРЕВОЗКИ

Навстречу мечте

Столица проводила первый экспресс в Париж



Фото: Илья ШАПОШНИКОВ

ВЧЕРА С БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА СТОЛИЦЫ В 8.51 УТРА В СВОЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС ОТПРАВИЛСЯ НОВЫЙ ПРЯМОЙ ЭКСПРЕСС ДО ПАРИЖА.

В торжественной церемонии отправления поезда приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, государственный секретарь при Министерстве иностранных дел Франции Эдуард Курчаль, посол Германии Ульрих Брандербург и посол Франции Жан де Глиниасти.

По словам Владимира Якунина, новый маршрут уже доказал популярность, поскольку билеты на поезд раскуплены до конца декабря. Эдуард Курчаль добавил, что новый маршрут стал очередным доказательством тесного сотрудничества стран.

Ульрих Брандербург выразил мнение, что сокращение времени хода на маршруте Москва – Берлин – Париж –

важный момент в истории, а следующим этапом станет развитие высокоскоростного сообщения между странами. «Я из семьи железнодорожников и всё время мечтал отправить поезд. Этот момент наконец настал. Счастливого пути! Всего доброго!» – сказал он.

Атмосферу праздника на вокзале столицы дополняли французская музыка, кофе, чай, свежие круассаны и берлинские пирожные.

«Я работаю на судах, обслуживающих газо- и нефтедобывающие вышки. Моя работа позволяет мне много путешествовать, и в этот раз институция подсказала, что лучше всего в Париж отправиться на поезде», – рассказал пассажир Олег Фадин, по профессии – морской инженер, а по душевному призванию – путешественник. Цель поездки – лучше узнать и понять себя, окружающий мир. Потому я и выбрал железнную дорогу,

поскольку когда едешь поездом, то общаясь с разными людьми, наслаждаясь пейзажами, проплывающими за окном вагона».

Пассажиры Олег и Юля – муж и жена, оба железнодорожники. «Как только услышали о готовящемся новом маршруте, то сразу решили, что обязательно отправимся в столицу Франции самым первым поездом. Сбылась наша мечта!» – делится Юля.

Между тем не все пассажиры были столь воодушевлены. Неожиданно представившийся мужчина с огорчением отметил тесноту и спартанскую обстановку купе 2-го класса.

«Купе у нас тесноваты, что и говорить», – призналась проводница.

Впрочем, купе 1-го класса и вагоны люкс отличаются большей жизненностью пространством и комфортом для пассажиров.

Марьяна Балашкина

ТЕХНОЛОГИИ

Дальнобойный прибор

ВРЕД ОТ ГРУЗОВИКОВ ОПРЕДЕЛЯЮТ ЧЕРЕЗ СПУТНИКИ ГЛОНАСС



Фото: Алексей ШАПОШНИКОВ

ОАО «НИС ГЛОНАСС» готово внедрять автоматические передатчики, фиксирующие перемещение автомобилей весом свыше 12 тонн и позволяющие рассчитывать точную стоимость платы за их проезд по федеральным трассам.

Поддержку системе окажут видео- и фотогенераторы, и для их установки не потребуется больших бюджетных затрат. На каждом грузовике должно быть установлено специальное навигационно-измерительное устройство, которое будет в режиме реального времени считывать покилометровую плату за проезд.

Руководитель группы разработки продуктов и услуг «НИС ГЛОНАСС» Александр Бахарев сообщил «Гудку», что установка приборов будет обязательной. «На данный момент такое коммуникационное устройство – единственный способ определить фактически пройденное рас-

стояние и высчитать размер платы», – пояснил Бахарев.

В Минтрансе информацию о внедрении приборов на грузовики подтвердили. «С 1 января 2013 года одним из источников пополнения Дорожного фонда должна стать плата в счёт возмещения вреда, причиняемого федеральным автодорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Сигналы ГЛОНАСС будут использоваться в системе сбора платы с таких транспортных средств», – сообщили в пресс-службе ведомства.

Технология уже прошла проверку в МАДИ, получила положительное заключение, и компания «НИС ГЛОНАСС» готова к промышленному выпуску передатчиков.

Павел Миронов

РЕШЕНИЕ

Электронный «Мазай»

В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ НАУЧИЛИСЬ СЧИТАТЬ «ЗАЙЦЕВ»

ЭЛЕКТРОННУЮ СИСТЕМУ ПОДСЧЁТА КОЛИЧЕСТВА ПАССАЖИРОВ УСТАНОВИЛИ В ВАГОНАХ 26 ЭЛЕКТРИЧЕК, ПРИПИСАННЫХ К МОТОРВАГОННЫМ ДЕПО МОСКАВА-2, РАМЕНСКОЕ, КУРОВСКАЯ, АЛЕКСАНДРОВА И АПРЕЛЕВКА. В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ОБОРУДОВАНИЕ ПРОДОЛЖИТСЯ.

«Система работает в автоматическом режиме, считает, сколько пассажиров вошло и вышло на каждой станции, и отмечает время. При этом погрешность менее пяти процентов», – рассказал «Гудку» главный инженер Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) Владимир Козлов.

Новое оборудование установлено в каждом вагоне над дверями – это планка с двумя десятками электронно-оптических датчиков. При помощи светодиодов и фотодиодов инфракрасного диапазона они формируют трёхмерное динамическое изображение объектов, перемещающихся в дверном проёме. Причём работают датчики только при открытых дверях, чтобы не реагировать на ожидающих выхода людей в тамбуре.

«Локомотивные бригады не контролируют систему,

она работает автономно», – говорит Дмитрий Цедяков, главный инженер моторвагонного депо Москва-2, в котором десять машин ЭД4М оборудованы новинкой. По его словам, пока система работает исправно, не покушались на неё и вандалы.

Информация с датчиков поступает в режиме онлайн через GPRS-модуль и GPS-навигатор на главный сервер, установленный в офисе ЦППК.

«В автоматическом режиме на экране в офисе ЦППК

можно проследить за любым электропоездом. Легко выяснить, где он находится, все ли датчики работают. Если возникнет неисправность, подаются сигналы красного и жёлтого цвета. Группа обслуживания тут же реагирует, идёт на вокзал, встречает электропоезд и оперативно устраняет неполадку», – описывает работу системы Владимир Козлов.

Причина установки системы проста: ЦППК задалась целью определить число безбилетников в электропоездах. По

словам Владимира Козлова, теперь можно увидеть, что, например, за день через турникеты по билетам и абонементам вошли тысяча человек, а на электричку сели 1,5 тыс. Значит, 500 из них проехали без билета.

Кроме того, учитывая каждого пассажира, можно точно определить наполняемость электричек. «Если в поезде пассажиров вдвое больше, чем предусмотрено мест, перевозчик назначит дополнительный

рейс или прицепит ещё один вагон, чтобы люди могли ехать с большим комфортом», – говорит Владимир Козлов.

В будущем систему планируется устанавливать на электропоезда не в депо, как сейчас, а на предприятии-производителе, точнее на Демиховском машиностроительном заводе. Возможен её монтаж также в вагоноремонтных мастерских во время капитального ремонта подвижного состава.

Светлана Казанцева

ПРАЗДНИК

Новый год начинается с вокзала

СПЕЦПОЕЗД С ДЕДАМИ МОРОЗАМИ И СНЕГУРОЧКАМИ ПРИБЫЛ В ПЕНЗУ

Пензенского высшего артиллерийского института. Через минуту сказочный десант высадился на пензенскую землю. В окружении Снегурочек 15 лучших представителей местной гильдии Дедов Морозов проследовали в здание вокзала.

Далее началось празднество, ход которого известен всем с детства. Ёлочка не зажигалась, пока присутствующие не принялись скандинировать. Было много песен, танцев, шуток. Идея праздника явилась результатом совместного мозгового штурма руководства Пензенского региона Куйбышевской магистрали, региональной Дирекции железнодорожных вокзалов и Пензенской гильдии Дедов Морозов.

А заместитель председателя дорпрофжела по Пензенскому району Владимир Бачериков добавляет, что накануне в зале



Зимняя сказка доставлена по назначению

ожидания открылась выставка новогодних рисунков, средства на подарки лауреатам которой выделил профсоюз.

Жители Пензы Оксана и Дмитрий Жихаревы привели на праздник свою маленькую дочь Анейку. «Я знаю, что Дедушки Морозы живут на Севере, – ответственно заявляет ребёнок. – Они садятся в поезд и путешествуют по разным городам. Сегодня приедут в Пензу. Ура!»

Взрослые хоть и знают, что сегодня поезд пройдёт до вокзала лишь несколько сотен метров, ждут прибытия с нетерпением.

«Не верю в Деда Мороза, ведь подарков от него с детства не получаю. Но вот сейчас почему-то очень хочется поверить», – улыбается Владимир Кудимов, сорванный охранник ООО ЧОО «ПРО», обеспечивающий порядок на перроне.

И вот вдруг показался новогодний экспресс. Он прибывает на первый путь. Люди аплодируют. Заиграл военный оркестр

Валерий Еркин

Фото автора

Обновление

С прежним грузопотоком

КОНТАКТНУЮ СЕТЬ ЗАМЕНИЛИ, НЕ ПРЕКРАЩАЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ



Оценить новую систему освещения станции Иркутск-пассажирский смогут не только пассажиры, но и дорожные экономисты

На станции Иркутск-пассажирский Восточно-Сибирской дороги завершена реконструкция сети энергоснабжения и системы освещения.

Как отметил замначальника Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Владимир Начигин, это первая станция на магистрали, где смонтирована и установлена современная контактная сеть.

По словам начальника службы электрификации и энергоснабжения Эдуарда Шорникова, общая длина развернутой контактной сети составила почти 27 км. Причём все работы выполнялись без остановки движения. А значит, не снизились эксплуатационные показатели.

«Обновлённая сеть позволит поездам двигаться со скоростью 160 км/ч, тогда как раньше было ограничение в 120 км/ч. До минимума будут сведены и технические отказы», – заверил Эдуард Шорников.

Одновременно на самой крупной пассажирской станции ВСЖД заменили обычную систему освещения на светодиодную. Это не только добавило на путях и платформах света, но и сэкономило деньги – энергопотребление снизится почти в пять раз.

На следующий год контактную сеть обновят на перегонах Большой Луг – Подкаменная, Черемхово – Забитуй, Ук – Камышет.

СЕРГЕЙ ЗАГАЛЬЦЕВ

Соседи

Пример экономии

ЮКЖД снизит издержки на 40 млн руб.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) утвердил инвестиционную программу и бизнес-план компании на 2012 год. ЮКЖД ожидает прибыль в размере 47,5 млн руб.

Заседание совета директоров ЮКЖД (по концессионному договору управляет железными дорогами Армении) прошло под руководством председателя – президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина. На нём также присутствовал представитель правительства Республики Армения Хачатур Авалин.

Секретарь совета директоров ЮКЖД, начальник службы международных связей и взаимодействия с административными органами Андрей Мокроусов рассказал, что, кроме бизнес-плана на 2012 год, на заседании рассматривались и две программы – инвестиционная и по снижению себестоимости продукции. Также обсуждался проект создания автоматизированной интегрированной бухгалтерской системы налогового учёта на базе 1С, рассматривались доработки, необходимые для утверждения нового бренда ЮКЖД.

По прогнозам, в 2012 году доходы от основной деятельности ЮКЖД составят 1,3 млрд руб. (106% прогноза текущего года), расходы по основной деятельности – 1,24 млрд руб., прибыль от продаж составит порядка 50 млн руб.

«В рамках инвестиционной программы порядка 701 млн руб. будет направлено на модернизацию путей, более 65 млн – на модернизацию энергосистемы, 65 млн – на модернизацию систем автоматики, телемеханики и связи. Более 40 млн руб. – на локомотивное хозяйство, 35 млн руб. – на модернизацию инфраструктуры пассажирских перевозок, порядка 18 млн руб. – на модернизацию гражданских сооружений – платформ, станций», – отметил секретарь совета директоров ЮКЖД.

Программа по снижению себестоимости продукции разработана на 2012–2013 годы, экономический эффект должен составить порядка 8 млн руб. Повышение эффективности использования ресурсов по энергосбережению должно сэкономить около 11 млн руб. Оптимизация



БОЛЕЕ 700 МЛН. РУБ. НАПРАВИТ ЮКЖД НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ПУТИ

процесса производства и труда даст экономию более чем на 6,5 млн руб.

«За два года планируется сэкономить более 40 млн руб. Согласно проекту бюджета, при сокращении расходов по основной деятельности, в частности материальных затрат на 2,9%, планируется рост выручки на 6%», – добавил Андрей Мокроусов.

Для более эффективного процесса бухгалтерского учёта предлагается проект, разработанный компанией «БДО Юникон». На заседании совета директоров

создание современной системы бухгалтерского налогового учёта на базе 1С утвердили, но исполнителя пока не выбрали, он будет найден путём конкурсного отбора после тендера.

«На заседании был представлен проект логотипа и цветовой гаммы. Скорее всего, в бренде будет присутствовать логотип ОАО «РЖД». В целом концепция разработки была одобрена, но подробнее говорить об этом пока не стоит, так как бренд будет дорабатывать. Возможно, его презентуют в рабочем режиме, не дождаясь очередного заседания», – добавил Андрей Мокроусов.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

ЧП

Последствия лихачества

В минувшее воскресенье на перекрёстке в Дагестане погибли три человека.

Трагедия произошла на перегоне Герменчик – Качалай Северо-Кавказской дороги. Как сообщили в управлении магистрали, водитель легкового автомобиля игнорировал запрещающий сигнал перекрёстной сигнализации и, объехав стоявшую впереди машину, оказался перед приближающимся грузовым поездом.

Машинист применил экстренное торможение, но расстояние было недостаточным. В результате столкновения погибли три человека: сам водитель и два пассажира. Ещё два человека доставлены в больницу.

Схода не произошло. Устройства пути и сигнализации, централизации и блокировки не нарушены. Локомотив получил повреждения моторной и тормозной магистрали.

Для освобождения переезда потребовалась помощь вспомогательного локомотива. Движение грузового поезда было задержано на 59 минут.

Переезд на перегоне Герменчик – Качалай уже второй раз в этом году становится местом трагедии. Аналогичное столкновение здесь произошло в середине июля. Тогда легковой автомобиль выехал на путь, где и столкнулся с одиночным локомотивом. В тот раз погибли водитель и его пассажир.

Здесь же произошло подобное столкновение и в прошлом году. Тогда обошлось без погибших.

Всего с начала 2011 года на Северо-Кавказской дороге произошло 33 дорожно-транспортных происшествия (три из них – вне переездов). Пострадали 27 человек, семь из них погибли.

Все случаи ДТП произошли по вине водителей машин.

ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ,
соб. корр. «Гудка»
Ростов-на-Дону

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

IX МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

14 – 15 декабря 2011

Гостиница «Ренессанс Москва Монарх Центр Отель»

Около 1000 участников
разных стран

8 лет истории

Более
20 стран мира

Стратегический партнер



Генеральный партнер



Официальный партнер



Спонсор круглого стола

Спонсор круглого стола

Спонсор регистрации

Организаторы

Генеральный информационный партнер

+7 (495) 988-28-01

+7 (812) 458-34-90

info@businessdialog.ru

conf@rzd-partner.ru

www.businessdialog.ru

www.rzd-partner.ru

реклама

Наука

Ловушка для искр

Токоприёмники берут под контроль

Сотрудники Омского государственного университета путей сообщения создали прибор, способный регистрировать искрение лантографов электроподвижного состава.

Как рассказал доцент вуза Александр Аркашев, новшество улавливает ультрафиолетовое излучение, исходящее от токоприёмника. При этом оно не реагирует на солнечный свет и источники искусственного освещения, поскольку в нём используется узкий спектр диапазона чувствительного элемента (220–280 нм).

Благодаря этому устройство отличается высокой точностью, быстродействием и чувствительностью, регистрируя даже мельчайшие искры, возникающие при скольжении токоприёмника вдоль контактного провода.

Тем самым с помощью прибора удается своевременно выявлять дефекты в проводах, а также оборудовании локомотивов и электричек.

Разработанный в ОмГУПСе диагностический комплекс отличается мобильностью и простотой конструкции. В связи с этим его можно быстро и просто устанавливать на электроподвижном составе. Учёные предусмотрели возможность автономной работы устройства независимо от других штатных измерительных систем локомотивов.

Кроме того, новый прибор способен интегрироваться в систему автоматического регулирования нажатия токоприёмника. Это позволяет использовать его в качестве основного узла измерительной системы, необходимой для повышения надёжности электроснабжения подвижного состава.

По словам Александра Аркашева, новое устройство фиксирует скорость поезда, число электрических дуг, возникших за время прохождения подвижного состава по железнодорожному участку, и их длительность. Также регистрируются процент времени горения электрических дуг и точное местонахождение этого опасного явления.

Проведённые сотрудниками вуза лабораторные испытания подтвердили работоспособность прибора и его эффективность при регистрации искрения токоприёмника.

Андрей Стрельцов

Модернизация

Тёплый проект

УЧЁНЫЕ ВНИИЖТА НАШЛИ ПРИМЕНЕНИЕ ОТРАБОТАННЫМ ЭНЕРГОРЕСУРСАМ

На Московской магистрали внедряют экономную технологию отопления и водоснабжения.

Сейчас большая часть оборудования предприятий железнодорожного транспорта (моечные машины, сушильные камеры, печи, пункты промывки вагонов, компрессорные станции и др.) эксплуатируется с невысоким тепловым КПД. При этом в окружающую среду с промышленными стоками, паром и другими выбросами без всякой пользы уходит значительное количество энергии.

Специалисты ОАО «ВНИИЖТ» предложили сократить эти потери, применив тепловые насосы. Новшество недавно опробовано на станции Бекасово, поскольку охлаждающая вода компрессорных установок сортировочных горок является пер-

ИССЛЕДОВАНИЯ

Прочность фарфора

Сотрудники МИИТа выяснили причины отказов систем изоляции

От надёжной работы изоляторов контактной сети во многом зависит качество энергоснабжения электрифицированных линий железных дорог.

По оценке специалистов, среди всех отказов технических средств хозяйства энергоснабжения доля этих деталей сейчас составляет как минимум 10–15%.

Дело в том, что изоляторы на контактной сети работают в сложных климатических условиях, да ещё при воздействии вибрации от проходящих поездов. На них оседает пыль и перевозимого по железной дороге угля и цемента.

Помимо этого на состоянии устройств изоляции оказывается и негативное воздействие выхлопных газов от тепловозов, а также целого ряда других факторов.

Как установили специалисты МИИТа, чаще всего в процессе эксплуатации повреждаются тарельчатые стеклянные и фарфоровые (до 40–45%) и стержневые фарфоровые изоляторы типа VKL (до 40%). Причём повреждаемость изоляторов на участках переменного тока составляет 70–80%.

В ходе исследований учёные выяснили, что основная причина выхода из строя этих деталей – потеря изоляционных свойств из-за микротрещин в фарфоре и электрокоррозия металлических деталей. Кроме того, сотрудники университета рассчитали длину пути утечки тока в зависимости от степени загрязнённости атмосферы.

По итогам исследования оказалось, что в качестве исходного материала лучше всего использовать давно известный фарфор, так как изоляторы

спективным источником вторичных энергоресурсов.

Согласно разработанной учёными схеме вода из винтового компрессора на выходе разделяется на два потока: один идёт на тепловой насос, другой – на градирню. Причём основная часть потока проходит через теплообменник и тепловой насос, который отбирает энергию от водяного потока в испарителе. Затем охлаждённая вода возвращается в систему охлаждения компрессора.

Важно, что при новом методе отопления стационарных зданий значительно уменьшается экологическая нагрузка на окружающую среду. Поэтому в 2012 году на Московской дороге планируют продолжить внедрение теплоносочных установок на других горочных комплексах в рамках отраслевой программы «Ресурсосбережение», такая схема позволяет значительно снизить потери воды. Реб-

Андрей Стрельцов

зультаты опытной эксплуатации показали, что применение теплонасоса для охлаждения оборотной воды компрессорной станции позволяет сократить потребление энергоресурсов почти в пять раз и на две трети уменьшить затраты на отопление и горячее водоснабжение зданий. Согласно расчётам, срок окупаемости пилотного проекта составляет 7 лет, а при тиражировании проекта он снизится на 25–30%.

Важно, что при новом методе отопления стационарных зданий значительно уменьшается экологическая нагрузка на окружающую среду. Поэтому в 2012 году на Московской дороге планируют продолжить внедрение теплоносочных установок на других горочных комплексах в рамках отраслевой программы «Ресурсосбережение».

Андрей Стрельцов

из него служат дольше, чем из стекла и полимеров.

Вместе с тем полимерные изоляторы легче и их сложнее разбить вандалам. Специалисты рекомендовали устанавливать такие устройства на искусственных сооружениях сильной вибрацией конструкций, а также при выполнении восстановительных работ на контактной сети.

На основе результатов проведённых исследований специалисты МИИТа предложили увеличить действующие нормы длины пути утечки тока, а также продлить срок службы фарфоровых изоляторов до 50–70 лет.

Также предприятиям-изготовителям при разработке изоляторов контактной сети необходимо учитывать условия места их будущей эксплуатации, в том числе климатические.

Наталия Курская

ПЕРЕВОЗКИ

Некуда сжигать

ЭКОНОМИКА НЕ УСПЕВАЕТ ЗА ТЕМПАМИ РОСТА ПРОИЗВОДСТВА СУГ

Экспорт сжиженных углеводородных газов по итогам 2011 года приблизится к 3 млн тонн. Из них 2 млн тонн пойдёт по железной дороге. В ближайшие несколько лет эксперты ожидают роста поставок за рубеж в два раза.

На конференции «Рынок СУГ и СПГ России: новые рубежи развития» директор по исследовательским проектам ИГ «Петромаркет» Александра Зубачёва рассказала, что общее производство сжиженных углеводородных газов (СУГ) в стране в 2011 году составит 11,89 млн тонн. Это на 15% больше, чем в 2010-м. Экспорт вырастет на 8–10% по сравнению с показателем 2010 года (2,272 млн тонн), а внутреннее потребление (главным образом за счёт потребностей нефтехимической отрасли) – на 16%.

К 2020 году будет экспорттироваться 5–6 млн тонн СУГ в год. Основными потребителями останутся Турция, Финляндия и Польша, на границе с которой находятся 19 терминалов для перевалки, а также расположены удобные подъездные пути.

Однако участники конференции отметили, что инфраструктура не успевает за ростом экспорта. 75% объёма СУГ перевозится по железной дороге, 23% – в автотранспорте, 2% идёт по трубопроводам.

В экспортных перевозках доля железнодорожного транспорта также преобладает – около 80%. Остальное перевозится танкерами. Причём в основном с украинских морских терминалов (Одесса, Ильичёвск, Керчь).

Российский порт в Темрюке может переваливать лишь незначительные объёмы. Так, по итогам 2010 года было отгружено всего 107 тыс. тонн. Возможности порта ограничивают, во-первых, небольшие глубины акватории (суда водоизмещением не более 2 тыс. тонн). А во-вторых, терминал расположен в глубине причальной зоны. «Этот кусочек купил «Мечел» и заполнил все своими объёмами. Подходная ветка здесь одна-путьная, и массовый груз «Мечела» не даёт разъезжаться другим грузам», – говорит директор департамента логистики компании «Морстройтехнологии» Софья Каткова.



Цистерны остаются основным парком для СУГ, с танк-контейнерами работать сложно

Из других российских терминалов госпожа Каткова отметила объект «Таманьнефтегаза» (мощность 1 млн тонн), который построен, но не эксплуатируется, и терминал «дочки» СИБУРа –

«СИБУР Портэнерго» в порту Усть-Луга (мощность – 1–1,5 млн тонн), который должен быть запущен в 2013 году. Проект строительства Туапсинского экспортного терминала был остановлен на уровне ме-

ханизации.

По словам аналитика, мощность всех морских терминалов России, Украины и латвийской Риги в перевалке СУГ составляет 4,3 млн тонн. Однако в реальности возможности терминалов, у которых нет резервуарного парка, значительно меньше, примерно на 10%. Это связано в том числе с большими инфраструктур-

Основными потребителями останутся Турция, Финляндия и Польша, на границе с которой находятся 19 терминалов для перевалки

«СИБУР Портэнерго» в порту Усть-Луга (мощность – 1–1,5 млн тонн), который должен быть запущен в 2013 году. Проект строительства Туапсинского экспортного терминала был остановлен на уровне ме-

ханизации.

По мнению госпожи Катковой, при сохранении такой ситуации СУГ будет просто некуда уйти.

«Экспорт растёт кратно. Мы ещё не говорим про Казахстан, у которого экспорт СУГ за 10 лет вырос в 60 раз. А инфраструктура совершенно не отвечает потребностям. У нас три крупных производителя. Но по большому счёту я не вижу никого, кроме «СИБУР», кто бы развивал инфраструктурные проекты. Дай бог, чтобы возросшие объёмы ушли в нефтехимию», – говорит аналитик.

«Инфраструктура больше приспособлена для работы с цистернами, так как это наиболее популярный вид подвижного состава для перевозки сжиженных углеводородных газов. При перевозках СУГ в танк-контейнерах мы сталкиваемся с отсутствием инфраструктуры для работы в местах слива и налива. Кроме того, не все станции имеют разрешение на работу с танк-контейнерами», – рассказала управляющий директор ООО «Спецтрансгарант» (Группа компаний Rail Garant) Мария Сурина. По её мнению, без скорейшей модернизации могут возникнуть сложности с вывозом СУГ.

Начальник отдела аналитических исследований ИГ «УНИВЕР Капитал» Дмитрий Александров, в свою очередь, считает, что полностью разместить необходимые объёмы СУГ на внутреннем рынке сразу не удастся. Это потребует слишком большого количества изменений в инфраструктуре всей экономики. При этом господин Александров уверен, что в обеспечении роста экспорта нет существенных проблем, главное – парк специализированного подвижного состава. «В принципе СУГ за границей интересны, та же Польша берёт их охотно, особенно с белорусских предприятий. Безусловно, что и внутри страны СУГ будут потребляться во всём больших объёмах, если не будет торможения планов компаний по развитию полимерных производств, а это определяется и государственными планами, в том числе в сфере пошлин на экспорт СУГ и на ввоз оборудования, и внешней макроэкономической ситуацией. Учитывая положительные импортные нетёбки (чистый доход за вычетом транспортных и экспортных затрат) российского рынка по полимерам, резервы для сбыта внутри страны есть», – говорит аналитик. Галия Шакирова



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2012 ГОДА В 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

ГУДОК

ФУНДАМЕНТ ПРОЕКТОВ

ДИРЕКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ЗА ЧЕТЫРЕ ГОДА РАБОТЫ ПОЛНОСТЬЮ ПОДГОТОВИЛА НОРМАТИВНУЮ БАЗУ, ЧТО ПОЗВОЛЯЕТ ПРИВЛЕКАТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ.

Пилот

Доступная среда

Социальная программа набирает обороты



Любой желающий может не только получить информацию, но и оставить предложения

НА БАЗЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ СОЗДАЁТСЯ ЦЕНТР СОДЕЙСТВИЯ МОБИЛЬНОСТИ (ЦСМ), КОТОРЫЙ ПОЗВОЛЯЕТ УЛУЧШИТЬ КАЧЕСТВО УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ПАССАЖИРАМ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ФИЗИЧЕСКИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ. В КАЧЕСТВЕ ПИЛОТНОГО ПОЛИГОНА ОПРЕДЕЛЕНЫ ДВА ВОКЗАЛА: МОСКОВСКИЙ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ЛЕНИНГРАДСКИЙ В МОСКВЕ.

По словам ведущего инженера отдела реформирования Октябрьской дороги – руководителя проекта ЦСМ Екатерины Сапсай, проект социально значимый, поскольку посвящён поддержке маломобильных групп населения. Центр будет координировать деятельность частных подразделений и сервисов ОАО «РЖД», занятых в организации обслуживания особенных пассажиров. ЦСМ не только обеспечит более комфортные условия пассажирам, планирующим или совершающим поездку, но и будет моделировать целевые логистические цепочки поездок при путешествии на поезде. А также будет предоставлять информацию и помочь в оформлении проездных документов в специальные вагоны и на места общего пользования, помочь заказывать специализированное такси, сопровождать на вокзалах и в пути следования, оказывать медицинскую поддержку и т.д.

Одним из этапов проекта стало создание call-центра ЦСМ, который сегодня функционирует в тестовом режиме. Любой желающий может позвонить по единому номеру 8-800-510-11-11, по которому можно не только получить информацию по общим и специальным вопросам, но и оставить свои предложения. Операторы также проводят социологические и маркетинговые опросы, направленные на выявление потребностей в услугах пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Кроме того, скоро справочная информация будет доступна пассажирам в автоматическом режиме.

По завершении пилота на основе полученных статистических данных разработчики выяснят, какие именно услуги необходимы маломобильным пассажирам на вокзалах и других объектах транспорта.

«В конце декабря после сбора и обработки полученной информации мы планируем запустить следующий этап проекта уже с активно действующим call-центром, который будет не только консультировать, но и принимать и оформлять заявки на обслуживание, которые будут передаваться в операторский центр опорного вокзала (Московский) для дальнейшей координации и исполнения», – отметила Екатерина Сапсай. Именно операторский центр опорного вокзала станет тем элементом ЦСМ, который будет координировать всех участников, обслуживающих пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Так, он соединит все транспортные услуги в единую цепочку обслуживания. Помимо пилотных вокзалов, подобные услуги (сопровождение и т.д.) получат пассажиры в поездах «Сапсан».

Ожидается, что уже в начале 2012 года пассажирам будут доступны остальные услуги call-центра, то есть приём и оформление заявок на обслуживание, которые будут координироваться и перенаправляться на исполнение. Соответствующее решение было принято ДЖВ совместно с Дирекцией сквозного сообщения ОАО «РЖД».

Как сообщили в ДЖВ, одновременно организовать подобные услуги на всех вокзалах невозможно, поскольку возникают сложности при согласовании и организации технологии обслуживания. В связи с этим другие вокзалы будут подключать к проекту постепенно.

НА ВОКЗАЛЕ ЯРОСЛАВЛЬ-ГЛАВНЫЙ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПЛАТФОРМЕННОГО ХОЗЯЙСТВА. ДИРЕКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ. ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ ПЛАНИРУЕТСЯ РАСПРОСТРАНИТЬ НА СЕТИ.

Сегодня половина всех платформ находится в неудовлетворительном состоянии. Виной тому агрессивные вещества, вибрация от проходящих поездов. Снегоуборочная техника также негативно влияет на их состояние.

Согласно статистике, в ведении дирекции сегодня находится 935 платформ. При этом в общем объёме доля высоких сборных и засыпных платформ составляет всего 18,5%, в то время как низких засыпных – 81,5%. Ситуация такова, что 13% платформ требуется срочный ремонт. Капитальный ремонт в ближайшие два года необходим 50% платформ, а 37% таковой потребуется в течение 5 лет. При проведении капитального ремонта заменяется порядка 20% конструкций и покрытий, а при реконструкции меняется до 100%.

Как рассказал «Гудку» главный инженер ДЖВ Алексей Шуганцев, активно занимаясь решением этого вопроса, специалисты пришли к выводу о необходимости менять подход. «Мы решили применить на сети за рубежный опыт. Поскольку на первом месте для нас стоит безопасность пассажиров и движения поездов, дирекцией был разработан масштабный сетевой проект по модернизации платформенного хозяйства. Он не только учитывает требования нового ППЭ, но и позволяет благодаря применению новых технических решений и передовых строительных материалов повысить надёжность конструкций и снизить расходы на весь период эксплуатации платформ», – отметил он.

В разработке концепции проекта участвовали специалисты представительства DB International GmbH и ОАО «РЖДстрой».

Проведённый анализ показал, что старые технологии более материалистичные и трудозатратные, что сказывается на перевозочном процессе: для проведения ремонтно-строительных работ требуется большие перерывы в движении поездов. Новый подход предусматривает возможность проведения монтажных работ с минимальными «окнами». Он унифицирует многие решения и позволяет использовать для тех или иных видов платформ универсальные модульные элементы конструкций, то есть формируется линейка типовых частей, которые можно монтировать в зависимости от потребностей, диктуемых условиями нового строительства или реконструкции.

При разработке специалисты учитывали, что вблизи платформ могут проходить коммуникации, обеспечивающие жизнеспособность инфраструктуры вокзальных комплексов и станций, включая и предназначенные для обслуживания платформ. Новый проект предусматривает их организацию таким об-

разом, чтобы в процессе эксплуатации и ремонта не возникло повреждений.

Кроме того, учитываются особенности маломобильных групп населения. «Платформы не должны быть препятствием на пути к поезду. Интересы лиц с ограниченными физическими возможностями, пожилых людей, беременных женщин, детей – всё важно», – подчеркнул главный инженер ДЖВ.

Некоторые технологии уже реализованы на платформах вокзальных комплексов Владимир, Выборг, Ярославль-Главный и Финляндского вокзала в Санкт-Петербурге. При этом качество применённых технических решений и технологий было подтверждено Главгосэкспертизой России.

По словам заместителя главного инженера ОАО «РЖДстрой» Сергея Терлецкого, ранее платформы проектировались и строились, как правило, из конструкций не-предметного назначения – фундаментных блоков, плит перекрытия промышленно-гражданского строительства.

«Новый проект предусматривает на платформах организацию пандусов, тактильных полос безопасности для людей с недостаточным зрением и т.д. Применение

в новой конструкции современных износостойких материалов для покрытия и обрамления габаритной части платформ обеспечит большую надёжность и долговечность конструкции. Это в свою очередь повысит безопасность движения поездов и пассажиров. К примеру, металлический лист, традиционно обрамляющий платформы, предлагается заменить более эстетичным естественным камнем», – отметил он.

Платформы не должны быть препятствием на пути инвалидов к поезду

Кроме того, станет легче обслуживать новые платформы, поскольку не придётся применять антигололёдные реагенты, разрушающие покрытие. Здесь пригодился опыт Германии, где ресурс надёжности платформ сегодня в два-три раза выше, чем у отечественных.

Также благодаря отсутствию ленточного фундамента будет упрощена система отвода ливневых стоков с навеса и платформы.

Согласно проведённому анализу, в целом за год содержание и обслуживание модульных платформ обойдётся дешевле на 79%

по сравнению с монолитной платформой, на 64% – с высокой сборной, на 5% – с высокой засыпкой. Кроме того, срок эксплуатации модульных платформ на 10 лет больше, чем обычных, и составляет 50 лет. К числу их достоинств следует отнести и значительное сокращение продолжительности строительства. Изготовленные на заводах элементы платформ должны поставляться в комплектном виде прямо к месту монтажа без промежуточного складирования и дополнительной подготовки.

Модернизация

Совместными силами

ПРИВОКЗАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ СТАНОВЯТСЯ МЕСТАМИ ОТДЫХА

Сергей Абрамов, начальник Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД»



В этом году в рамках программы развития вокзальных комплексов ДЖВ реализует более ста проектов.

– Сергей Борисович, каковы промежуточные итоги реализации программы комплексной модернизации и развития вокзалов до 2015 года?

– Приоритетными задачами программы стали обеспечение безопасности и технологической надёжности инфраструктуры, повышение качества предоставляемых пассажирам услуг и экономическая эффективность управления инфраструктурой.

Так, дирекцией уже сдано в эксплуатацию более сорока объектов, в активной фазе развития находится ещё более ста проектов. За четыре с лишним года существования дирекции удалось полностью подготовить всю нормативную базу. Это, в свою очередь, позволило привлекать значительные инвестиции.

ДЖВ подготовила ряд соглашений с крупнейшими зарубежными проектными, производственными и финансовыми институтами. Одним из наиболее важных документов стал меморандум о взаимопонимании, подписанный ОАО «РЖД» и правительством Великобритании.



В рамках реализации совместных проектов по модернизации вокзалов как транспортно-пересадочных узлов с развитой общественно-деловой функцией здесь будут внедрены передовые зарубежные технологии. В качестве пилотных выбраны вокзалы в Твери, Санкт-Петербурге, Ростове, Ярославле и Москве.

– Привокзальные площади столицы сегодня не узнать. Чистота, порядок. А как обстоят дела в регионах?

– Во многом стимулировать процесс изменения нам позволило совместное решение, принятное правительством Москвы и ОАО «РЖД»: сегодня большинство регионов страны активно сотрудничает с нами.

Так, например, за короткий период времени нам удалось навести порядок и

на вокзалах внедрять передовые зарубежные технологии обслуживания

благоустроить привокзальные площади в Оренбурге, Воронеже. И так будет во многих регионах страны. На очереди Иркутск, Пермь, с администрациями которых уже заключены соглашения.

Всего у нас 40–50 соглашений с региональными властями, где в том числе вводится добавление в части передачи привокзальных территорий. Они передаются дирекции на условиях минимальной аренды, поскольку мы берём на себя существенные расходы, связанные с благоустройством, обеспечением безопасности

и ответственности. По сути, мы возвращаем то, что двадцать лет назад входило в структуру вокзальных комплексов.

Сегодня тесное сотрудничество ДЖВ с органами власти в высоких уровнях позволяет навести здесь порядок. Мы создаём зоны отдыха, включающие скверы и фонтаны, организуем удобные подъезды и т.д.

Другими словами, современные вокзалы должны иметь благоустроенные привокзальные территории, где пассажирам обеспечено комфортное пребывание.

– В каком объеме уже выполнена работа по обеспечению безопасности на вокзалах?

– Дирекцией реализуется несколько крупных проектов. В течение этого и следующего года 220 вокзалов будут подключены к интегрированной системе комплексной безопасности (ИКБС).

Она включает инновационные телекоммуникационные, административные и технические решения, позволяющие предупреждать нестандартные ситуации.

Кроме того, ИКБС позволяет правоохранительным органам выявлять потенциально опасных лиц, идентифицировать людей и транспортные средства, находящиеся в розыске. Увеличено количество охраны.

Вокзальные комплексы оснащены современным досмотровым оборудованием. Оно включает стационарные металлонаружики, рентгеновские установки, аппаратуру радиационного контроля и по обнаружению взрывчатых веществ.

Благодаря принимаемым мерам преступность на инфраструктуре снизилась в разы.

Полосу подготовила Марьяна Балашкина

ИТОГИ МЕСЯЦА

За тепло надо бороться

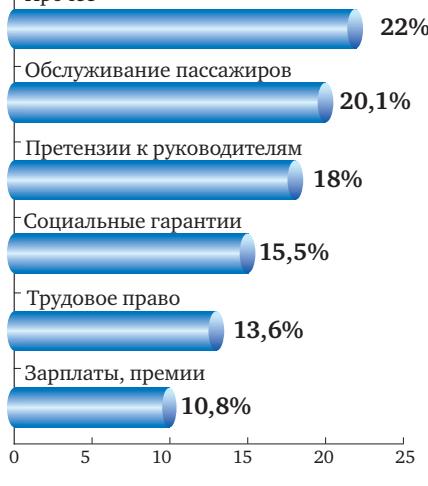
Последний месяц осени оказался, на удивление, «пассажирским». Как правило, наибольшее количество писем от путешествующих по железной дороге приходит в весенне-летний период или же ранней осенью, когда наступает пора отпусков и погода благоприятствует. И тем не менее в ноябрьской почте немало обращений, авторы которых затрагивают различные вопросы, связанные с обслуживанием пассажиров.

Так, позвонившие на «Телефон доверия» газеты жители станции Пьяньково рассказали, что у них сняли перрон, собираясь делать капитальный ремонт. Позже выяснилось, что ремонт перенесли на весну, а перрон так и не восстановили. И теперь людям приходится прыгать из вагонов прямо в снег, рискуя получить травмы. А ведь среди них немало женщин с детьми, стариков. Очень хочется верить, что на Южно-Уральской дороге, куда мы направили это обращение, проблему стараются решить, не дожидаясь весны. А вот жительница города Радужный Владимирской области, которой часто приходится брать билеты на поезд дальнего следования на Курском вокзале, подметила закономерность: в любое время суток и практически в любое время года очередь в кассу составляет не меньше 8–10 человек. «Скажите, почему нельзя открыть дополнительные 1–2 кассы, которые позволили бы разгрузить других кассиров и сократить очередь до двух–трёх человек?» — спрашивает автор. Надеемся, что в Дирекции железнодорожных вокзалов ответят на этот вопрос.

Немало обращений по поводу отмены остановок электричек и поездов дальнего следования. Об этом, например, написал в газету житель города Зуевка, посетивший на то, что на их станции теперь не останавливается

В досье

ТЕМАТИКА ОБРАЩЕНИЙ в «Гудок» в ноябре, %



поезд № 39/40 Санкт-Петербург – Астана, услугами которого пользовались многие. Чтобы решить подобные вопросы, одного волензывления дороги недостаточно, как иногда ошибочно думают наши авторы, есть ещё и региональные власти, и это скорее в их компетенции, какой поезд отменить, а какой оставить. Однако без вопросов от железнодорожников ноября, конечно, не обошлось. Как и в предыдущие месяцы, одной из самых больных остаётся тема реорганизации и связанных с этим сокращений. Людям трудно смириться с тем, что, отработав многие годы на железной дороге, они вдруг оказались не нужны ей. Ладно ещё, когда подошёл пенсионный возраст и хочешь не хочешь, а пора уступать дорогу молодым. Но ведь немало и таких, кому ещё не год и не два нужны трудиться, прежде чем уйти на заслуженный отпуск. Как, например, работница Нижегородской дирекции материально-технического обеспечения станции Балезино, которая считает, что её несправедливо сократили, не предложив другую должность, хотя работала она без замечаний, а в период отпусков и больничных подменяла бригадира.

Было бы несправедливо огульно обвинять всех руководителей в равнодушии к этой проблеме и судьбам людей. В ответах, которые мы получаем с дорог, нас подробно информируют, что просто так никого не сокращают и не увольняют; не предложив предварительно имеющиеся вакансии, мы об этом писали, и не раз. Что взвешивают все «за» и «против», прежде чем вынести окончательный вердикт. Но письма и звонки продолжают приходить. Людей, их страхи и беспокойство понять можно, ведь для многих железная дорога – единственный источник существования.

С приближением холодов увеличилось количество обращений от пенсионеров по поводу обеспечения льготным топливом. Одно из таких писем пришло в «Гудок» с разъезда Дороговский Ростовской области от бывшей работницы Белокалитвенской дистанции пути Веры Павловны Балахниной. Онаожаловалась, что в дистанции ей отказали в выделении денег на приобретение бытового топлива. После вмешательства редакции и публикации в газете заметки на эту тему проблема благополучно разрешилась. А в ноябре мы получили ещё одно письмо от Веры Павловны. Вот что она пишет: «Уважаемая редакция «Гудок»! Я сердечно благодарю вас за оказанную помощь в получении компенсации за уголь и публикацию в газете. За тепло пришлось бороться, и вы помогли в этом. Ещё раз спасибо вам!»

Людмила Алёшина

Горячая линия

Вне расписания

ЖИТЕЛЯМ ПОСЁЛКА ЛЕВ ТОЛСТОЙ НЕ ПРИХОДИТСЯ ЖДАТЬ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В СТОЛИЦУ

ЕЖЕДНЕВНО В РЕДАКЦИЮ ПРИХОДЯТ ПИСЬМА О ПОМОЩИ: КТО-ТО РУТАЕТСЯ, КТО-ТО ПРОСИТ. ИНОГДА ДАЖЕ ПЛАЧУТ. Но БЫВАЮТ ОБРАЩЕНИЯ, КОТОРЫЕ ТРУДНО КЛАССИФИРОВАТЬ И ОТНЕСТИ К КАКОЙ-ТО ОПРЕДЕЛЁЙННОЙ КАТЕГОРИИ. Одно из таких писем написала в «Гудок» начальник железнодорожного вокзала посёлка Лев Толстой Липецкой области Ирина Александровна Анисимова.

«Через станцию Лев Толстой начиная с послевоенных лет курсировали проходящие поезда в сторону Москвы, Смоленска, Грязей. На нашем вокзале было очень много пассажиров, имелись свои ресторан и кафе. Одним словом, жизнь была ключом.

Во время перестройки дорогу частично разобрали, но ветка через станцию Раненбург осталась. Впоследствии были организованы прицепные вагоны Лев Толстой – Москва к фирменному поезду № 29 Липецк – Москва, которые всех очень устраивали, продажа билетов была востребована пассажирами.

И вдруг в декабре 2010 года как гром среди ясного неба сообщение об отмене прицепных вагонов, которыми пользовались жители посёлка Лев Толстой, Лебедяни, Лутошкино. И вот теперь студенты, старики с поклажей, мамы с малышами и тяжёлыми баулами – все едут на перекладных, с пересадками. Я иду по улице, меня спрашивают жители: мол, как дела обстоят с прицепными вагонами? В ответ пожимаю плечами. А они смотрят вслед с укоризной: на железной дороге работает, а помочь не можешь».

Ирина Александровна пытается помочь как могла, однако ни обращения начальника вокзала, ни многомесячная переписка жителей с ответственными работниками компании плодов не дали.

На вокзал по этому поводу приезжал заместитель начальника Юго-Восточного филиала ОАО «ФПК» Алексей Грибков, человек неравнодушный, по признанию Ирины Анисимовой. После этого состоялся разговор на уровне глав администраций, а также совещание в администрации Липецка. Ответ был один: ваши прицепные вагоны нерентабельны!

Между тем у самой Анисимовой есть много идей по преобразованию вокзала. Начнём с того, что вокзальный комплекс Лев Толстой включён в список памятников культуры Липецкой области, подлежащих государственной охране. Недалеко от вокзала располагаются мемориальный парк и музей писателя, организован железнодорожный музей на самом вокзале, есть картина галереи им. Н.А.Сысоева.

«Вот если бы пригласили арендаторов, открыть кафе, аптеки, пункты, люди бы с удовольствием пользовались этими услугами. Мало того, гостям и туристам было бы приятнее приезжать сюда!» – аргументирует начальник.

«Мёртвый вокзал» – так она его называет. А ещё мечтает хотя бы на короткий срок ввести изменение маршрута проходящего



Ещё год назад на этом вокзале жизнь была ключом

с южной стороны от станции Елец – Москва поезда по другой ветке – Лутошкино – Лебедяни – Лев Толстой – Раненбург – Москва. И также обратно из столицы. Ирина Александровна уверена: пассажиры будут – только

даёт отрицательный финансовый результат для компании. Так, убытки от курсирования поезда № 689/690 Лев Толстой – Елец при среднем составе поезда из одного-двух вагонов и использовании вместительности не более 60% в 2010 году равнялись 21,7 млн руб.».

А чтобы пассажиры со станций участка Лев Толстой – Елец могли добраться до столицы и других близлежащих городов и населённых пунктов, сообщили также в ФПК, продлён маршрут следования пригородного поезда № 6402/6401 Лев Толстой – Елец до станции Раненбург с дальнейшей пересадкой на поезд, следующие до Москвы. Расписание пригородного поезда согласовано с расписанием пассажирских поездов.

Что же касается предложения Анисимовой об изменении маршрута пассажир-

ских поездов, следующих через Лутошкино – Раненбург, то «это экономически нецелесообразно, так как приведёт к увеличению времени в пути следования поездов в среднем на 2–3 часа, а также к необоснованным расходам», делает вывод начальник управления.

Так что, видимо, в ближайшее время финансам на этой станции спать что-либо не суждено. А денежки (вернее, их отсутствие) – аргумент серьёзный, они счёт любят. Вот только Ирине Александровне трудно объяснить это людям: не могут они взять в толк, почему нельзя хотя бы на время ввести в действие предлагаемый план. Надеются, что схема «вечером – деньги, утром – стулья» сработает вернее и выделенные для поездок без пересадок вагоны наполнят как местные жители, так и приезжие. Глядишь, дела наладятся, и «мёртвый вокзал» вновь оживёт.

НАТАЛЬЯ САВЕЛЬЕВА

Справка «Гудок»

Станция Астапово (впоследствии Лев Толстой) стала широко известна всему миру в 1910 году в связи с тем, что в доме начальника станции прошли последние семь дней жизни писателя Л.Н.Толстого. В своём последнем путешествии он простудился и вынужден был сойти на станции Астапово. 7 ноября писатель скончался. В комнате, где он провёл последние дни, решили сохранить всю обстановку. Со временем музей разился, экспонатами стали здание станции, водёдное здание, паровоз. Постлок и станция были переименованы в Лев Толстой в ноябре 1918 года. Сейчас власти Липецкой области выступают с предложением вернуть станции название «Астапово», под которым она вошла в историю русской литературы.

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Гарантии по лимиту

СРОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИПОТЕЧНЫХ СУБСИДИЙ МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ ОГРАНИЧЕН ВОЗРАСТОМ



– Мой сын работает в Краснодарском отделении Северо-Кавказской железной дороги. Подал документы на получение субсидируемой ипотеки как молодой специалист. Но прошло уже довольно много времени, а, как говорится, ни ответа, ни привета. Хотелось бы узнать: предполагается ли молодой семье такая субсидия и до какого возраста?

Валентина Попова
(Фамилия изменена)

– В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 3 декабря 2010 года № 2495 с 24 января 2011 года на Северо-Кавказской железной дороге создана региональная жилищная комиссия и сформированы единые учётные списки работников структурных подразделений филиалов компании, действующих на территории дороги, и структурных подразделений дороги.

Людмила Алёшина

Корпоративная поддержка в виде субсидирования части затрат на уплату начисленных процентов по договорам ипотечного кредита предоставляется в соответствии с выделенными на текущий год лимитами в порядке очерёдности.

На ипотечное субсидирование для молодых работников предусматриваются 40% общего объёма выделенных средств. Льготы, предоставляемые ОАО «РЖД» молодым специалистам, действительны до достижения ими тридцатилетнего возраста. Для получения более конкретной информации по данному вопросу вашему сыну следует обращаться в жилищный отдел дороги, а также по железнодорожным телефонам: 5-02-75 и 5-41-68.

Виктор Исаев,
заместитель начальника
Северо-Кавказской железной дороги
по кадрам и социальным вопросам

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Промежуточную взяли под контроль

ДОРОГА ПРЕДЛОЖИЛА ПРАВИТЕЛЬСТВУ ОБЛАСТИ СОВМЕСТНО ПОСТРОИТЬ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ НА СТАНЦИИ КОЗЫРЕВО

– Обращаются к вам жители станции Козырево Челябинской области. А повод для звонка в редакцию более чем серьёзный. Дело в том, что у нас на станции нет моста для перехода к нужному пути, и поэтому людям при посадке и высадке приходится буквально лезть по поездам под стоящими составами. Надо ли говорить, что это небезопасно и может закончиться трагедией?

Матвей Чепурнов

– В Диспетчерском центре управления перевозками Южно-Уральской дороги проведено служебное расследование в связи с обращением в «Гудок» жителей станции Козырево.

Выяснилось, что указанная ситуация сложилась на участке Челябинск – Шумиха из-за крайне тяжёлой обстановки с приёмом поездов станцией Челябинск-Главный. Поездные диспетчеры этого участка были вынуждены расставлять грузовые поезда на промежуточных станциях. В том числе и в Козыреве, где грузовые поезда принимались на 1-й и 2-й главные пути, переграживая проход пассажирам к пригородным

поездам, прибывающим на 3-й путь. Так как эта станция тоже является промежуточной, здесь отсутствуют маневровый локомотив и составитель поездов для расцепления грузовых поездов.

Персонал Диспетчерского центра управления перевозками ознакомлен с обращениями жителей станции Козырево. Ежеминутно на планёрках особое внимание уделяется вопросу пропуска пассажирских и пригородных поездов. Все выявленные замечания в работе диспетчерской службы взяты на контроль руководителями центра.

Руководство дороги приносит жителям свои искренние извинения за доставленные неудобства.

Игорь Пракин,
заместитель начальника
Южно-Уральской дороги



Суд

Под колёсами жадности

Мошенник научился красть у своей компании миллионы рублей, но погорел на деталях

Июль 2011 года. Здание Воскресенского городского суда Московской области. Вот-вот будет вынесен приговор по делу бывшего начальника пункта технического обслуживания на станции Воскресенск эксплуатационного вагонного депо Перово Павла Бордюкова, обвиняемого в мошенничестве с использованием служебного положения...

Начало большому разоблачению было положено ещё в ноябре 2009 года, когда в департамент безопасности ОАО «РЖД» поступило сообщение о том, что в ПТО на станции Воскресенск происходят странные метаморфозы с колёсными парами грузовых вагонов, прибывающих в текущий отеческий ремонт.

В бумаге говорилось, что руководит «колёсными превращениями» ни много ни мало начальник ПТО Павел Бордюков. Обвинения серьёзные... Но рубить с плача ни в коем случае нельзя – мало ли какие на самом деле мотивы двигали заявителем, мало ли в чём можно обвинить человека, занимающего весьма ответственный пост. А ведь Бордюков много лет проработал в железнодорожных структурах, не раз поощрялся за отличные показатели, и тут – такие вести. Сотрудники департамента безопасности провели первоначальную проверку. Всё вроде сходится, никаких серьёзных нарушений – все колёсные пары на месте, вагоны на ходу, документы в порядке. Загвоздка нашлась лишь при тщательном, детальном рассмотрении – странным образом грузовые вагоны, прибывающие в ПТО, заходили в ремонтные цеха на колёсах с толстыми ободами, а уже внутри пункта колёса превращались в совершенно другие – с тонкими ободами, не пригодными для дальнейшей эксплуатации без проведения соответствующего ремонта.

Департамент безопасности немедленно создал оперативную группу, которую возглавил главный специалист Александр Герцев. В тесной связке со стражами безопасности к работе приступили сотрудники департамента вагонного хозяйства и Главного вычислительного центра ОАО «РЖД». Рабочая группа выехала в Воскресенск. Подняли документы, пересчитали колёсные пары – нет, совсем не сходится. Те колёса, на которых, согласно документам, грузовые вагоны прибыли в Воскресенск, вообще не могли ничего перемещать, а уж тем более активно эксплуатировавшийся вагон – это противоречило не только логике, но и законам физики. Но документы за подпись Павла Бордюкова говорили об обратном. Стали разбираться. И тут ниточка за ниточкой начал раскручиваться целый клубок хитроумных манипуляций, позволивших на протяжении длительного времени похищать и сбывать коммерческим организациям колёсные пары с толстыми ободами, вполне пригодные к эксплуатации. Как только был определён размах мошеннических манипуляций, от имени ОАО «РЖД» было подано заявление в правоохранительные органы. К идущему полным ходом расследованию подключились сотрудники экономического блока транспортной милиции. Буквально за пару месяцев все тайны колёсных фокусов были раскрыты.

Бордюков вступил в спор с некоторыми гражданами, которые, действуя от лица коммерческих организаций, привозили в Воскресенск непригодные к эксплуатации, дешёвые колёсные пары с тонкими ободами неизвестного происхождения. До поры до времени эти изделия лежали в загашнике, но как только на пункт прибывали вагоны ОАО «РЖД» на необходимых коммерсантам колёсах, сразу же начинались манипуляции – в листах учёта комплектации вагонов указывались все характеристики, но колёсные



Фальшивыми могут быть не только деньги, но и колёсные пары – во всём тайное со временем становится явным

пары описывались как повреждённые и требующие замены, при этом записывались номера и повреждения, которые имелись на коммерческих колёсах. Естественно, что ни один здравомыслящий техник на «битых» колёсах грузовой вагон из ПТО не выпустит – составлялся акт, колёсные пары заменялись на новые, доставленные в пункт из ремонтного депо. Но вместо снятых колёс в ремонт отправлялись коммерческие фальшивки. Годные же к эксплуатации б/у колёсные пары грузились на машину и отправлялись в другие ПТО и ремонтные депо для установки на вагоны коммерческих организаций. Как только заказчик получал желаемое, Павел Бордюков становился богаче на некую сумму наличных денег. Все доводы, формальности сблюdenы. В проигрыше осталось только ОАО «РЖД».

15 апреля 2010 года материалы уголовного дела были переданы в следственное управление УМВД

«Пробный шар» был брошен 28 октября 2008 года – тогда Бордюков впервые провернул указанную схему, а осталые 8 эпизодов произошли между 25 мая и 22 августа 2009 года. Всего было похищено и продано 40 колёсных пар с 10 вагонов ОАО «РЖД», ущерб компании составил порядка 2 млн руб.

Как рассказал Алексей Шильников, конечные получатели похищенных колёсных пар были установлены, но, по сути, по всем документам они являлись добровольными приобретателями б/у запчастей. Постранны же, работавшие непосредственно с начальником ПТО на станции Воскресенск и легализовавшие краденые детали, испарились. Таким образом, отвечать за всё пришлось только одному человеку – Павлу Бордюкову.

Ещё на стадии служебного расследования он был уволен.

Судья Воскресенского городского суда Московской области поднялась для оглашения приговора. С учётом деятельного раскаяния, активной помощи следствию, полного признания своей вины, отсут-

В комплекс профилактических мероприятий, применяемых всеми заинтересованными подразделениями, внесены поправки – они позволяют оперативно выявлять и искоренять подобные факты

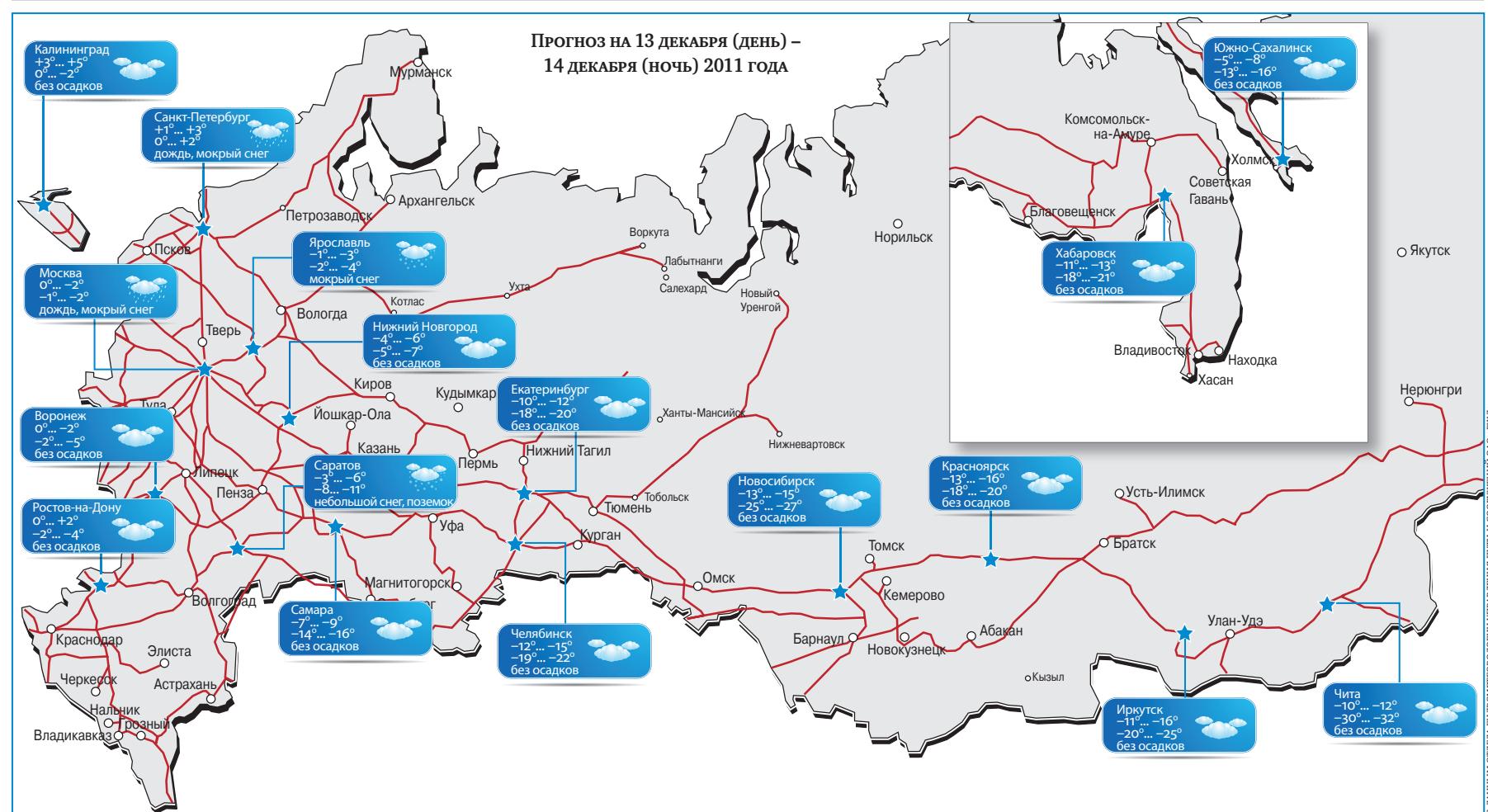
России по Центральному федеральному округу. Работавший по этому делу старший лейтенант юстиции Алексей Шильников при активной помощи сотрудников отдела экономической безопасности и противодействия коррупции Управления на транспорте МВД по ЦФО, а также сотрудников департамента безопасности ОАО «РЖД» стал раскручивать дело, оценивать масштабы мошенничества. Квалификация действий Павла Бордюкова осталась неизменной – часть 3 статьи 159 УК РФ (мошенничество, совершённое лицом с использованием своего служебного положения). Но необходимо было собрать неопровергимые доказательства вины, установить количество эпизодов преступной деятельности и размер ущерба, нанесённого собственнику вагонов. На эту кропотливую работу ушёл почти год. Но её итогом стали доказательства 9 фактов хищения колёсных пар.

Судимостей, а также прекрасных личных характеристик и многочисленных поощрений на уже бывшем месте работы Павлу Бордюкову было назначено наказание в виде 4 лет лишения свободы условно с испытательным сроком в 3 года.

«Работа по пресечению злоупотреблений при ремонте грузовых вагонов проводится нашим департаментом на постоянной основе. Эпизоды мошеннических действий Бордюкова нами изучены до конца, сделаны соответствующие выводы. Сейчас в комплекс профилактических мероприятий, применяемых всеми заинтересованными подразделениями, внесены поправки, позволяющие оперативно выявлять и искоренять подобные факты», – прокомментировали «Гудок» в департаменте безопасности ОАО «РЖД».

ЕЛЕНА ДЕМИДЕНКО

Погода



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Возвращение

Первый матч в Высшей хоккейной лиге провел вчера возрожденный ярославский «Локомотив».

Переполненные трибуны «Арены-2000» (билеты на игру с «Нефтяником» из Альметьевска были раскуплены еще в пятницу) встречали команду ликованием, но вскоре во дворце воцарилась тишина – игроки и болельщики минутой молчания почтили память жертв сентябрьской трагедии. А накануне в Успенском кафедральном соборе прошла панихида в память о погибших спортсменах.

Матч железнодорожников с «Нефтяником» завершился поздно вечером, когда номер «Гудка» уже был сдан в печать. Подробности первых встреч команды (в среду она померится силами с «Ариадой-Акпарс» из Волжска) – в следующем номере.

АНДРЕЙ МЕЛЬНИКОВ

Блестящий лёд



Татьяна Волосожар и Максим Транков лишь немногого не дотянули до победы в соревнованиях спортивных пар

В канадском Квебеке прошёл финал Гран-при по фигурному катанию.

Отлично выступили российские спортсмены в юниорской программе. В соревнованиях танцоров и в женском одиночном катании наши фигуристы заняли весь пьедестал. Среди танцевальных дуэтов победу одержали Виктория Синицына и Руслан Жиганшин, второе место заняли Анна Яновская и Сергей Мозгов, а третье – Александра Степанова и Иван Букин.

Среди девушек первенствовала Юлия Липницкая, второе место заняла Полина Шелепен, а замкнула тройку призёров Полина Коробейникова.

Не остались российские спортсмены без наград и во взрослых соревнованиях. В одиночном катании «бронзу» выиграла Алёна Леонова, опередившая соотечественницу Елизавету Туктамышеву на 1,91 балла.

Победу же одержала трёхкратная чемпионка Европы итальянка Каролина Костнер. Второе место заняла японка Акико Сузуки.

Два призовых места выиграли наши спортсмены в парном катании. У Максима Транкова и Татьяны Волосожар были хорошие шансы на победу. После короткой программы они лидировали, опережая трёхкратных чемпионов мира немцев Алену Савченко и Робина Шолковы на 1,75 балла. Однако в произвольной программе судьи отдали предпочтение дуэту из Германии, которые в итоге опередили Волосожар и Транкова на 0,18 балла. Вторая наша пара Юлия Кавагути и Александр Смирнов после короткой программышли четвёртыми, но в произвольной программе смогли опередить китайцев Чжан Дан и Чжан Хао и выиграть «бронзу».

Действующие чемпионы мира американцы Мэрил Дэвис и Чарли Уайт одержали победу среди танцоров. Россияне Екатерина Боброва и Дмитрий Соловьев стали последними, шестыми.

Виктор Романов

Короткий прыжок

В Чехии прошёл третий этап Кубка мира по прыжкам на лыжах с трамплина.

В командных соревнованиях победила сборная Норвегии, опередив сборную Австрии, которая давно не знала поражений в этом виде программы. Сборная России, на прошлом этапе выигравшая «бронзу», на этот раз заняла восьмое место. В составе нашей команды выступали представитель ЦСК «Локомотив» Дмитрий Васильев, а также Александр Сардыко, Антон Калининченко и Денис Корнилов.

«В командных соревнованиях мы выступили неровно, – рассказал главный тренер сборной России Александр Арефьев. – Со своей задачей справился только Антон Калининченко. Неплохо выступил Александр Сардыко, для которого это был первый старт в зимнем сезоне. Дмитрий Васильев пока ещё не «прикатился». Потренируется – и, надеюсь, у него всё будет нормально».

В индивидуальных соревнованиях лучшим из россиян стал Денис Корнилов, занявший 16-е место. Дмитрий Васильев показал 47-й результат.

Сергей Владимиров

ФУТБОЛ

Второй эшелон

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ «ЛОКО-2» – ПОДГОТОВКА КАЧЕСТВЕННОГО РЕЗЕРВА ДЛЯ ОСНОВНОЙ КОМАНДЫ



ФОТО: АЛЕКСАНДР КАРПИН

В зоне «Запад», где играет «Локомотив-2», завершился весенне-осенний этап чемпионата России по футболу (Вторая лига). О выступлении «железнодорожников» в нынешнем сезоне корреспонденту «Гудка» рассказал главный тренер «Локомотива-2», один из самых ярких полузащитников российского футбола 90-х годов Евгений Харлачёв.

– Евгений Валерьевич, «Локо-2» создан всего четыре года назад, и три из них ваша команда играет в профессиональный футбол. Каковы итоги?

– «Бронза» чемпионата-2010 Второй лиги. Это достойный результат. Учитывая, что состав команды постоянно обновляется, в её основе – вчерашние школьники, воспитанники ДЮСШ «Локомотива», а также

дится ни один сезон. В прошлом году, к примеру, в основной состав «Локо» от нас перешёл Артур Саркисов. Сейчас он на правах аренды играет в ярославском «Шиннике», думаю, этот парень уже не потерпится, он имеет реальные шансы вернуться в «Локомотив».

– Как вы оцениваете нынешний состав вашей команды?

– В общем, состав ровный, сбалансированный. Другое дело, нас преследуют травмы.

Выпадают то защитники, то полузащитники, то форварды и даже основной вратарь Алексей Поляков. Это, естественно, вселяет тревогу. Но

– Чего добились в этом году?

– После 36 туров, набрав 66 очков, мы занимаем пятое место из 16. Но от лидера – «Спартака» из Костромы – отстали всего на шесть очков. Так что вся борьба пройдёт весной, предстоит привести девять заключительных туров.

– В чём специфика работы тренера в вашей лиге?

– Он решает несколько задач. Главная – готовить качественный резерв для основной команды. Но при этом нужно давать и сиюминутный результат. А такие разные цели не всегда совместимы.

– У вас есть футболисты, которых вы можете уже сейчас порекомендовать в основной «Локомотив»?

– Есть. Но их имена я называть не стану. Замечу лишь, что без пополнения основы не обходится

и проверка запасных идёт активная. Дублёр Полякова, Алексей Карапетян, так вошёл

в игру, что по статистике «сухих» матчей превзошёл основного голкипера.

– А чем объясняете травмы?

– Эмоциями футболистов, нестабильностью их физической формы. Но для самой молодой команды они простиительны.

– Каков график чемпионата?

– В зоне «Запад» он очень плотный. Мы играем через два дня на третий. В других зонах, допустим, в «Центр» и «Юге», он достаточно щадящий. Там матчи из-за меньшего количества команд проходят раз в неделю.

Такую ситуацию я нахожу несправедливой, считая, что все

команды должны находиться в равных условиях.

– Стартует ли чемпионат вновь?

– Да. Итак, 15 декабря вновь

пойдет в игру. Итак, 15 декабря вновь