

«Ространснадзор» временно запретил эксплуатацию вагонов с тележками производства ЗАО «АзовЭлектросталь»

Участки с интенсивным движением могут быть разделены по специализации на грузовые и пассажирские

14 декабря 2011 года www.gudok.ru
среда www.gudok.info
№ 229 (24949) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151987
экземпляров

| От редакции

Ремонт на ходу

Разделение локомотивного хозяйства на ремонт и эксплуатацию предполагает, что машинист – это специалист, который квалифицированно управляет локомотивом, не отвлекаясь на поиски неисправности или на устранение недоделок. При этом также предполагается, что из депо он получает полностью исправную машину. У нас же вывилась тенденция роста заходов локомотивов в ремонт. Причём статистика такова, что почти треть внеплановых заходов на ремонт имеет продолжительность менее 10 минут. И это без учёта времени хода с перегоном, стояния в очереди в ремонтный цех. Такая ситуация свидетельствует о том, что теперь вместо поиска неисправностей машинист перегоняют в депо, хотя прежде многие из мелких дефектов машинисты устранили сами на линии.

Однако это не значит, что принцип разделения порочен. Положительный пример такого подхода можно увидеть, скажем, в Германии.

Но у нас, очевидно, кое-чего не учли. В первую очередь – состояние парка. Оно далеко от идеала, при котором принцип разделения мог бы дать максимальный эффект. Видимо, оказались не готовы к увеличивающемуся объёму работы и ремонтные депо, кованное подтверждение тому – рост простое машин даже в передовых предприятиях.

Очевиден и психологический фактор. Прежде от машинистов требовалось: делать что хочешь, как хочешь, но поезд веди. Теперь же можешь ничего не делать, в обязанности ремонт не входит. Ясно, что при таком подходе желающих пачкаться много не будет.

Как представляется, для того, чтобы излечить хозяйство от этой детской болезни реформирования, начинать нужно с локомотивных бригад. Пока ещё машинисты и помощники не разучились держать в руках отвёртки и гаечные ключи, стоило бы всё же вернуть им право устранять мелкие дефекты, перечень которых департаментом подскажут в любой колонне. Те же 10 минут ремонта в депо означают, что неисправность была пустяковой. Пусть машинист на её устранение потратит даже 30 минут. Это всё равно быстрее, чем машину отцеплять от поезда и холодной гнать в ремонт. Очевидно, что локомотивные бригады должны быть каким-то образом стимулированы к мелкому самостоятельному ремонту.

А скономленное таким образом время можно будет потратить и на устранение других проблем: подтянуть до необходимой готовности ремонтное хозяйство, привести в порядок локомотивный парк.

ЦИФРА ДНЯ

15,4 МЛН

тонн олимпийских грузов перевезено с начала года, что превышает годовое плановое задание на 108 тыс. тонн и выше уровня 2010 года на 2 млн тонн.

ПРЕСС-ЦЕНТР

Только на сайте www.gudok.ru
полный отчёт о работе
IX Международной
конференции
«Рынок транспортных
услуг: взаимодействие
и партнерство»

- Видеотрансляция с заседаний
- Новости, события, оценки, интервью
- Видеовыступления участников и репортажи с места событий

14–15 | 12 | 2011

www.gudok.ru

Следите за событиями вместе с нами!

ПРЕЦЕДЕНТ

Проснулись подсудимыми

ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА, ДОПУСТИВШАЯ СХОД,
ОТВЕТИТ ПО ВСЕЙ СТРОГОСТИ ЗАКОНА



ФОТО: ГИАМПЕР/ТАСС

В Нижнем Тагиле в суд передано дело машиниста и его помощника, обвиняемых в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Им грозит до двух лет лишения свободы.

Уральское следственное управление на транспорте завершило расследование уголовного дела в отношении машиниста Сергея Кручинина и помощника Алексея Самсонова, обвиняемых в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта). По их вине Свердловской дороге и структурным подразделениям ОАО «РЖД» нанесён ущерб в 3,4 млн руб.

Как установило следствие, ночью 21 сентября 2011 года на станции Смычка при

оставшиеся без дела тормозные башмаки довели до судебной скамьи

полном отсутствии контроля со стороны локомотивной бригады, которая спала на рабочем месте, произошло несанкционированное движение маневрового хозяйственного поезда, состоящего из тепловоза и 26 вагонов. Со скоростью 30 км/ч он покатился под уклон в сторону станции Смычка. В результате с рельсов сошли локомотив и шесть вагонов, в том числе два пассажирских, в которых находились 12 рабочих путевой машинной станции.

«Вагоны и тепловоз получили значительные повреждения, разрушены около 100 м пути, стрелочный перевод, повреждены два светофора, аппаратура СЦБ, опора контактной сети. Была угроза и жизни рабочих, но обошлось», – говорит руководитель Нижнетагильского следственного отдела Евгений Макаренко. Объём собранной следствием

доказательной базы позволил утвердить обвинительное заключение и направить уголовное дело в суд.

Расследование показало, что локомотивная бригада выставила тепловоз с составом к маневровому светофору. В ожидании входного сигнала машинист небрежно отнёсся к своим обязанностям по обеспечению безопасности. Время на ожидание было неопределённым, и скротать его бригада решила, «посидев в тишине». Под локомотив машинист с помощником подложили два тормозных башмака, вместо 11, которые требовались на данном профиле пути. Машинист отключил компрессор и заглушил двигатель.

Потом бригада в кабине уснула.

► Окончание | 2

Блиц

Снова в атаке

В каждом матче хоккеисты ярославского «Локомотива» будут играть на победу



Юрий Яковлев,
президент
хоккейного клуба
«Локомотив»
(Ярославль)

В понедельник возрождённый ярославский «Локомотив» в первой своей встрече в Высшей хоккейной лиге с командой «Нефтяник» из Альметьевска одержал яркую победу – 5:1.

– Ваши впечатления от стартового матча: всё ли получилось и стало ли легче на душе после возвраще-

ния команды в чемпионат страны?

– После трагических событий сентября, думаю, душа уже никогда не успокоится – ни у меня, ни у всего Ярославля.

А что касается первого матча, то ничего сверхординарного не произошло: ребята победили, и я рад за них – они качественно выполнили свою работу. Отдельно хочу поблагодарить наших болельщиков. Мы увидели, что они верят в будущее команды, а для нас это – самое главное.

– Как вы считаете, победа дала за счёт мастерства или сыграл роль положительный эмоциональный заряд ярославских хоккеистов?

– Здесь всё вместе: и самоотдача, и ответственность, и проявление таланта, и работа тренеров. Выделять какие-то отдельные моменты я бы не стал. Я подхожу к этому как к закономерной победе в календарном матче.

– На какой итоговый результат в первенстве ВХЛ команда рассчитывает?

– Будем бороться за победу в каждом матче, а каким будет наш конечный результат, покажет время.

– В текущем сезоне состав «Локомотива» будет ещё усиливаться?

– В ВХЛ на 95% будет играть тот состав, который есть в нашем распоряжении.

– А насколько он изменится с возвращением клуба в Контиентальную хоккейную лигу?

– Уровень хоккея в КХЛ намного выше, чем в Высшей хоккейной лиге. Чтобы иметь команду по настоящему серьёзного уровня, мы обязательно будем приглашать известных хоккеистов. В дальнейшем сформируем сбалансированный состав, в котором полезными будут и молодёжь, и зрелые мастера.

Беседовал

Андрей Мельников

Перевозки

В ожидании праздника

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТСЯ К НОВОМУ ГОДУ

В новогодний период ОАО «РЖД» планирует назначить свыше 400 поездов.

Традиционно желающих навестить родственников, друзей и просто отправиться в путешествие много, поскольку праздники не только продолжительные, но и совпадают с каникулами в школе и вузах.

Продажи билетов в купейные и плацкартные вагоны уже превысили уровень прошлого года на 3,5%. При этом, как отмечают в департаменте пассажирских сообщений ОАО «РЖД», наибольшей популярностью у пассажиров пользуются плацкартные.

Ожидается, что наибольшее количество пассажиров будет перевезено 29 и 30 декабря, поскольку продажи на них уже превысили уровень 2010 года на 14% и на 15% соответственно. На сегодняшний день на «пиковые» даты реализовано 481,8 тыс. мест.

По словам начальника департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Геннадия Верховых, компания активно готовится к предстоящим новогодним перевозкам.

Предпраздничная статистика такова, что уже назначено 315 поездов, которые

совершат 1110 рейсов. Это выше показателей аналогичного периода прошлого года, когда было назначено 200 поездов на 505 рейсов.

Другими словами, пассажирам будет предложено более 70 тыс. дополнительных мест.

Для международных перевозок определено 123 рейса, из которых 92 будут курсировать в сообщении со странами СНГ. Для курсирования в составах поездов в международном сообщении ОАО «ФПК» дополнительно задействовало порядка 621 пассажирского вагона.

В сообщении со столицей назначено 686 рейсов, с Санкт-Петербургом – 200, а на остальные направления – 86.

Для перевозки детских групп специально выделено пять рейсов.

Помимо уже назначенных поездов, запланирован ввод ещё 71 поезда. Однако эти цифры не окончательные.

Как отметил глава департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД», совместно с сотрудниками Центральной дирекции управления движением ведётся разработка 86 «ниток» графиков для 192 рейсов.

Марьяна Балашкина

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Фонтан для пассажиров

Завершена реконструкция станции Бологое Октябрьской дороги. Платформы здесь вымостили тротуарной плиткой. А вокзал отремонтировали внутри и снаружи. Теперь пассажиры могут воспользоваться услугами отреставрированного кассового павильона, зала ожидания, кафе и туалетных комнат. Кроме того, восстановлен исторический облик навесов. «Вокзалу Бологое более 150 лет. Мы нашли старые фотографии, посмотрели, как выглядели навесы, и постарались воссоздать их в первоначальном облике», – говорит главный инженер Дирекции пригородного сообщения «Транском» ОЖД Леонид Туравчук. По просьбам пассажиров на первой платформе станции установлен фонтан. Он начнёт работать весной.

Не предусмотрели

Уровень покрытия выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний в Уральском федеральном округе в текущем году составляет всего 64%. Как сообщили на Свердловской дороге, в текущем году убыток прогнозируется в 1,7 млрд руб. А в бюджетах регионов на погашение убытков предусмотрено немногим более 1 млрд руб. При этом в Курганской области такие средства не предусмотрены вовсе.

Работа у Чёрного моря

Северо-Кавказская дорога с начала года инвестировала 117 млн руб. в развитие участка Туапсе – Адлер. С начала года построены вторые пути на перегонах Сочи – Мацеста и Якорная Щель – Лоо. Уложены семь стрелок на станциях Сочи и Мацеста. Отремонтированы пути на станциях Весёлое и Адлер. На перегоне Лоо – Дагомыс глубоко очищен щебень.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПРЕЦЕДЕНТ

Проснулись подсудимыми

>Начало | 1

Через 2,5 часа тормозная магистраль истощилась и поезд тронулся. «Машинист должен был предвидеть, что принятые меры по закреплению поезда недостаточны, может произойти самоизвольное движение, – говорит и.о. заместителя начальника по тепловозам эксплуатационного локомотивного депо Смычка Владимир Седень. – Халатность и безответственность Сергея Кручинина проявляла не раз. Мог уехать без «маршрута», забыть документы. Он уже был лишён «зелёного» и «жёлтого» талонов безопасности, хотя проработал всего три года». И все же в колонне надеялись на его исправление. А вот о помощнике машиниста Алексее Самсонове в депо совсем другого мнения – очень исполнительный парень. В паре с Сергеем Кручининым он прежде не работал – подменял товарища. «Указания машиниста выполнял, не думая о нарушениях. Хорошее правило – слушаться машиниста, но здесь оно подвело», – делает вывод Владимир Седень.

Разбор случившегося прошёл в каждой колонне депо Смычка. Там отмечают, что «красный» талон безопасности машиниста уже был сигналом к принятию более строгих мер.

В Уральском транспортном регионе уголовное дело о причинении локомотивной бригадой крупного материального ущерба компании будет рассмотрено впервые. «Создаётся прецедент по расследованию уголовных дел по фактам происшествий на транспорте с причинением ущерба, превышающего 1 млн руб.», – объясняет сотрудник Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Ирина Саркиян.

Как считает заместитель начальника Свердловской дирекции тяги Александр Максимов, привлечение к уголовной ответственности – один из путей решения проблемы халатного отношения к работе. «Это серьёзная мера воздействия. У нас таких рычагов воздействия нет. Есть выговор, увольнение... Но всякий это понимает. А теперь есть о чём задуматься и придётся осознать, что безнаказанности больше не будет. Статья в Уголовном кодексе – дополнительное напоминание о том, что железнодорожный транспорт – зона повышенной опасности», – сказал он.

Евгения Мусихина,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Междуд тем

В Воронеже возбуждено уголовное дело против машиниста локомотива ЧМЭ3 Владимира Шурупова, 9 ноября допустившего на скорость 13 км/ч жёсткое сцепление локомотива с пассажирским поездом. Об этом в конце прошлой недели сообщили старший следователь Мичуринского следственного отдела на транспорте Вадим Лимонов.

ПРОФИЛАКТИКА

Завернули для проверки

ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ ВАГОНЫ

ОТПРАВИЛИ СОБСТВЕНИКАМ



Ространснадзор временно запретил эксплуатацию на сети российских железных дорог вагонов из СНГ и Балтии с тележками производства ЗАО «АзовЭлектросталь».

Вагоны, не прошедшие плановый ремонт, после выгрузки не смогут эксплуатироваться

почти на 24 тыс. км к гарантийной норме.

«Это те вагоны, которые после постройки не проходили первый плановый ремонт. На них электронными средствами введено ограничение на использование под грузовыми операциями. То есть после выгрузки они уже не смогут эксплуатироваться», – отметил Алексей Сакеев.

В «Казахстан темир жолы» получить комментарии по поводу отставленных вагонов не удалось. «Латвийская железная дорога» оказалась в курсе проблем. Заместитель управляющего директора LDZ Cargo Эдуард Черняевский не смог назвать количество латвийских вагонов, которые подпадают под предписание. Он сообщил, что вагоны были отозваны из России в Латвию для проведения внепланового осмотра.

В «АзовЭлектростали» сообщили в пресс-службе, что вагоны, выявленные в 2010 году, не соответствуют нормативному сроку эксплуатации и запасу пробега. По этому предписанию было отставлено около 7 тыс. вагонов российских собственников.

По словам заместителя начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Алексея Сакеева, в

соответствии с предписанием должны быть отставлены 1290

вагонов, принадлежащих в том числе железнодорожным администрациям Эстонии, Латвии и

Казахстана. Из них 339 вагонов находятся на территории РФ.

Денис Виксне

ИНЦИДЕНТ

Лёд на подходе

ПОЖАР НА МОСТИ, НАВОДИМОМ ЧЕРЕЗ БУХТУ ЗОЛОТОЙ РОГ, БОЛЬШЕ НАВРЕДИЛ ПОРТОВИКАМ, ЧЕМ СТРОИТЕЛЯМ



Пожар не повредил конструкции моста

Причины и обстоятельства происшествия устанавливаются. «Возможно нарушение технологии, возможен человеческий фактор. Все работы на таком объекте расписаны по графикам и рассчитаны поминутно. Оценка происшествия должна быть готова в течение недели», – уточнил первый заместитель директора ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» (подрядчик) Александр Яковлев. По его словам, огонь лишь уничтожил ненужную опалубку.

«Она отслужила свой срок и была непригодна к дальнейшей работе. Ближе к вечеру мы начнём восстанавливать подмости, чтобы выполнять работы под пролётом», – сказал он.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Услуги

Миллениум Банк приходит на вокзалы

ПАССАЖИРАМ ПРЕДОСТАВЛЯЮТ КАЧЕСТВЕННЫЙ СЕРВИС

В 2011 году Миллениум Банк выиграл аукцион ОАО «РЖД» по организации финансовых услуг на железнодорожных вокзалах.

Теперь открывает свои подразделения по всей стране. Своего рода новогодним подарком для жителей Северной столицы стал новый филиал банка в Санкт-Петербурге.

Как сказал начальник Дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Абрамов при его открытии, планируется, что подразделения банка появятся на 87 вокзалах. Они необходимы, во-первых, для финансового сопровождения проектов. Ведь все торговые точки и кафе, обслуживающие пассажиров, должны работать через кассу. Кроме того, им могут понадобиться кредиты и другие услуги. Например, управление текущими счетами или перечисление зарплаты персоналу на банковские карты.

Во-вторых, банковские сервисы требуются пассажирам. По данным социологических исследований, около 30% пассажиров дальнего следования и 15% – пригородного сообщения нуждаются в таких услугах.

«Например, получить микрокредит на покупку билета на поезд и оплату гостиницы», – пояснил председатель правления Миллениум Банка Михаил Байдаков.

В подразделении банка на Финляндском вокзале самой популярной операцией оказалось обмен валюты пассажирами поезда «Аллегро». В Выборге – оплата коммунальных платежей.

Миллениум Банк планирует эмитировать целую линейку кредитных, доходных и обычных платёжных карт, а также тех, на которые можно будет накапливать бонусы для покупки в дальнейшем железнодорожных билетов.

В Москве карточками Миллениум Банка можно оплатить покупку билета на поезд. Аналогичные услуги предлагаются и в других городах.

Сеть продаж банка также готова предоставлять услуги другим организациям, которые пожелают стать партнёрами, что позволит увеличить эмиссию пластиковых карт и обеспечить программы VIP-сервисов для их держателей.

Сейчас функционируют головной офис в Москве, филиал – в Санкт-Петербурге и дополнительные офисы в этих городах, а также в Выборге. Следующие филиалы намечено открыть в Нижнем Новгороде, в Екатеринбурге и Ростове-на-Дону. В 2012 году на вокзалах разных городов России появится ещё 60 подразделений Миллениум Банка.

Александр Солнцев

Открытый аукцион ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» проводит открытый аукцион на право заключения договоров аренды имущества ремонтных участков эксплуатационных вагонных депо Исаакогорка, Воркуты и Лихая.

Аукцион состоится 16 января 2012 г. в 13:00 часов по адресу: г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 13/2, стр. 1.

Заявки принимаются до 12:00 11 января 2012 года.

Аукционная документация содержится на сайтах www.rzd.ru (раздел «Тендеры») и www.property.rzd.ru в объявлении о проведении данного аукциона.

Дополнительную информацию можно получить по телефонам: (499) 262-65-10, (499) 262-12-62

РЖД

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520

СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ

ОБЩИЙ ПУТЬ

ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ:

(499) 262-89-69; PODPISSA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520



Опыт

Не войдут в колею

В США спорят о потребности в ВСМ

Для вывода страны из финансового кризиса президент США Барак Обама разработал со своей командой шестилетний план развития страны стоимостью \$50 млрд. Он предусматривает прокладку 4 тыс. миль высокоскоростных железнодорожных линий.

Инициатива вызвала острую полемику в стране. «Встанет ли Америка на рельсы? – задаётся вопросом колумнист Financial times под псевдонимом Lex. – Строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей через всю Калифорнию может разбить о кость и недальновидность американцев».

«Проблема в том, что изначально транспортная система США в основном связана на авиасообщение и личный автотранспорт, – считает Грэг Спайндер из Нью-Йорка. – Практически все железные дороги принадлежат в США частным компаниям, осуществляющим грузовые перевозки. В стране, где 17% от ВВП уходит на здравоохранение и 10% – на оборону и безопасность, мало средств выделяется для поддержания уже существующих автомобильных дорог и аэропортов, развивать железнодорожное сообщение нецелесообразно».

«В случае если реализация проекта сорвётся, Соединённые Штаты ожидают политический паралич и техническая отсталость, – пишет колумнист Lex. – От развития высокоскоростного железнодорожного сообщения выиграют рядовые американцы. Сокращение числа внутренних авиарейсов между Сан-Франциско и Лос-Анджелесом не только благоприятно скажется на состоянии окружающей среды, но и ускорит транспортное сообщение между городами Восточного побережья, обеспечит приток частных инвестиций в развитие транспорта на городском и региональном уровнях».

Автор редакционной колонки убеждён, что между Бостоном, Нью-Йорком и Вашингтоном должны курсировать высокоскоростные пассажирские экспрессы.

«Хотя их максимальная скорость 150 миль в час (на коротких расстояниях) на 10 миль в час ниже негласного скоростного порога в Европе и Азии, средний темп передвижения между Нью-Йорком и соседними городами сейчас в полтора раза ниже», – пишет колумнист.

Владимир Козловский

Инициатива

Повысить скорость

РАЗРАБОТЧИКИ «СТРАТЕГИИ-2020» ПРЕДЛАГАЮТ РАЗДЕЛИТЬ

ГРУЗОВЫЕ И ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Участки с наиболее интенсивным движением должны быть разделены по специализации на грузовые и пассажирские. Такая рекомендация содержится в итоговом докладе научной группы № 18, которая готовит предложения по реформированию железнодорожной отрасли в «Стратегию социально-экономического развития России до 2020 года».

Как пояснил руководитель группы, директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян, сейчас требования к инфраструктуре для пассажирских и грузовых перевозок всё более различаются. Для грузового сообщения большую роль играет увеличение разрешённой нагрузки на ось вагона, а для пассажирского – увеличение скорости поездов. Технические требования здесь не совпадают, а при соблюдении правила «золотой середины» инфраструктура получается очень дорогой в содеряжании. Кроме того, при совместном движении сильно увеличивается нагрузка на диспетчеризацию, так как пассажирские поезда должны обгонять грузовые.

И при этом всё равно не получается значительно увеличить какой-то из параметров. «Для вставки в график одной пары скоростных поездов до 200 км/ч приходится снимать шесть пар грузовых, что сильно влияет на пропускную способность», – приводит пример Юрий Саакян.

Подобное разделение особенно актуально перед чемпионатом мира по футболу – 2018 в России, так как между городами придётся организовывать скоростное сообщение, полагают разработчики «Стратегии-2020». В европейской части нашей страны значительные грузовые перевозки, особенно угля, что мешает организации скоростного пассажирского сообщения. Направление Москва – Санкт-Петербург относится к тем, которые будут лимитируемыми в ближайшей перспективе, а уже сейчас ограничивающие участки есть на юге страны, в Западной и Восточной Сибири, на подходах к портам Дальнего Востока и Северо-Запада.

Однако в РЖД полагают, что специализированные линии в России можно делать только для высокоскоростного пассажир-



ского движения на маршрутах Москва – Санкт-Петербург и Москва – Екатеринбург. Заместитель генерального директора Института экономики и развития транспорта ОАО «РЖД» Юрий Фёдоров сообщил «Гудок», что подобные исследования по разделению инфраструктуры проводились, и оказалось, что

Скоростным магистралям предлагаются только отдельные линии

вывать «Стратегию развития железнодорожного транспорта России в 2030 году», там все эти вопросы проработаны комплексно».

Суть сетевого контракта и состоит в том, чтобы государство чётко сказали, что ему нужно

чтобы грузовые магистрали создать трудно. «Они будут проходить через города и населённые пункты, и всё равно там не избежать необходимости пускать пассажирские и пригородные поезда, – говорит Юрий Фёдоров.

– Чтобы ускорить пассажирское движение в европейской части страны, нужно реализо-

вать в «Стратегии-2030» предусматриваются грузовые полигони. Так, приоритет грузовому движению отдан на направлении Кузбасс – Мурманск и на БАМе, а Транссиб предполагается отдать под пассажирское движение и скоростные контейнерные перевозки. Однако достаточных средств для

того, чтобы начать реализовывать «Стратегию-2030», нет.

Юрий Саакян полагает, что разделение инфраструктуры должно оплатить государство.

«Суть сетевого контракта, который сейчас разрабатывается, и состоит в том, чтобы государство чётко сказали, что ему нужно в долгосрочном плане исходить из государственных же соображений, – говорит Юрий Саакян. – Железнодорожная инфраструктура вообще плохо окупается, и относиться к ней чисто с коммерческих позиций неправильно. Поэтому, если нужно организовать в стране скоростное и высокоскоростное пассажирское движение, для этого нужно и соответствующее финансирование».

Сергей Плетнёв

Конкуренция

За литьё через суд

Россия и Украина борются за чешский сталелитейный завод

Компания INTEGRATED RAIL – CASTING украинского предпринимателя Константина Жеваго и одна из российских компаний в области железнодорожного бизнеса борются в суде за 100-процентный пакет акций чешского сталелитейного предприятия CKD Kutna Hora. Если актив достанется украинскому претенденту, вагонный литьём будет обеспечено принадлежащее ему ОАО «Стахановский вагоностроительный завод» (СВЗ). Цель российской компании – насытить литьём внутренний вагоностроительный рынок.

В краевом суде Праги прошло очередное заседание по делу о банкротстве сталелитейного предприятия CKD Kutna Hora. На нём предполагалось рассмотреть предложения кредиторов по реорганизации завода. Свои предложения представили Integrated Rail – Casting Константина Жеваго и одна из российских компаний (по информации «Гудка», ранее она входила в холдинг Rail Group). В обмен на 100% акций они предлагаю 485 млн чешских крон (около 19,3 млн евро) и 691 млн чешских крон (около 27,5 млн евро) соответственно.

Напомним, процедура банкротства CKD Kutna Hora началась в 2010 году после обращения одного из кредиторов. Общий объём претензий более чем 250 кредиторов превышает 1,5 млрд чешских крон (около 60 млн евро). В начале этого года суд разрешил реорганизацию компании в обмен на вхождение в акционерный капитал.

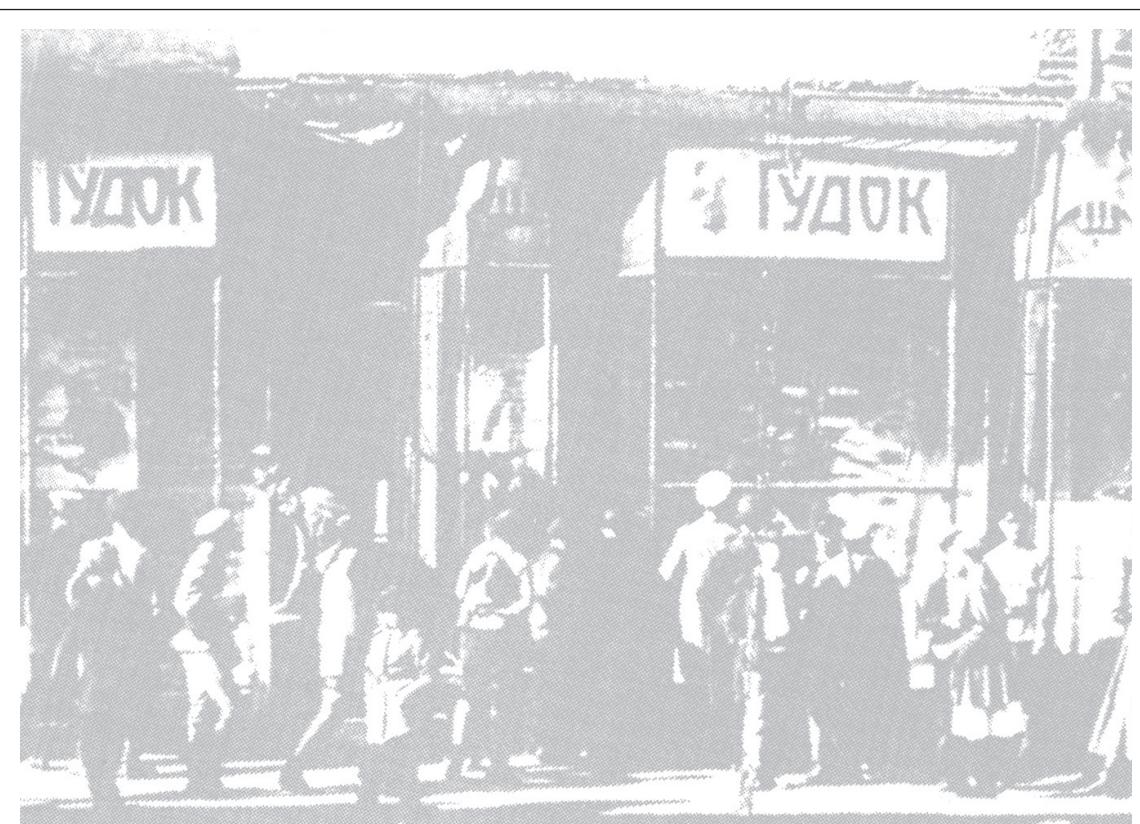
Интерес господина Жеваго к чешскому заводу объясняется просто. Он нужен для того, чтобы обеспечить литьём СВЗ, который входит в группу предпринимателя «Финансы и Кредит». Зачем литьё россиянам, догадаться тоже нетрудно, учитывая его дефицит на машиностроительных заводах СНГ. Среди десяти ведущих вагонопроизводителей стран Содружества только ОАО «Азовмаш» полностью покрывает свои потребности



Конкуренция за литьё производство в Чехии дошла до суда

«Ключевое звено нашего предложения – это ориентированность на российские вагоностроительные предприятия, – говорит в подтверждении этого управляющий партнёр юридической фирмы «Поверенный» Даниил Синицын, представляющий интересы российского инвестора в судебном процессе. Отметим, что российская компания предлагает за сделку почти на 9 млн евро больше, а также, по словам Даниила Синицына, готова дополнительно инвестировать в завод 70 млн евро. Казалось бы, у россиян больше шансов заполучить чешское литьё. Однако аналитики считают, что не всё так просто.

«Мы полагаем, что группа «Финансы и Кредит» вряд ли уступит CKD Kutna Hora конкуренту. Поскольку прекращение поставок литья из Чехии поставит под угрозу реализацию стратегической программы СВЗ по увеличению годовой производственной мощности на 43% (до 12 тыс. вагонов до 2013 года), – говорит старший аналитик ИК Dragon Capital Таисия Шепетко.



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2012 ГОДА ВО ВСЕХ ПОЧТОВЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ

Подписной индекс для предприятий и организаций 50019

Подписной индекс для индивидуальных подписчиков 19050

Не забудьте подписаться на «Гудок»

«ГУДОК» ВСЕГДА С ВАМИ!

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

PODPISKA@GUDOK.RU

ГУДОК

ПАРК

Вагоны разогнали рынок

Подвижной состав стал локомотивом лизинговых сделок



Аренда железнодорожного транспорта стала самым привлекательным сегментом для лизинговых компаний.

С января по сентябрь нынешнего года лизингодатели заключили новые сделки с вагонами и локомотивами на 920 млрд руб., что на 120% больше, чем в прошлом году. По словам экспертов, прогнозируемый рост отрасли в целом в первые 9 месяцев 2011 года при самом оптими-

В 2011 году рост лизинговых сделок опередил даже самые смелые прогнозы, но долго так продолжаться не может

ном же выражении объём сделок вырос в 3,5 раза относительно трёх кварталов 2010 года.

Однако головокружения от успехов среди сообщества лизингодателей, как показала конференция, не возникло.

«Основной угрозой развитию рынка является вероятное ограничение в фон-

Даже госкомпании не смогут удержать разогретый лизинговый рынок на уровне нынешних рекордных показателей

стичном сценарии не превышал 45%. А без учёта сделок с подвижным составом вырос бы максимум на 90%.

«Дополнительные 30% к росту рынка сделали, – по мнению президента Объединённой лизинговой ассоциации Кирилла Царева, – продажи ПГК и ВГК, а также сделки тройки лидеров российского рынка операторов подвижного состава».

По оценкам рейтингового агентства «Эксперт», среди сегментов оборудования на сделки по аренде железнодорожного транспорта пришлось 53,4%. В абсолют-

дировании лизинговых компаний, – полагает гендиректор Лизинговой компании «УРАЛСИБ» Олег Литовкин. – Опасения вызваны продолжающейся нестабильностью на финансовых рынках в ожидании нового витка финансового кризиса. Не исключено снижение спроса из-за удорожания лизинговых услуг и неопределенности в экономике в целом».

Эксперты также беспокоят негативная тенденция устойчивого снижения арендной платы на фоне роста объёмов рынка, а также острая ценовая конкуренция с государственными компаниями.

Рост процентных ставок по банковским кредитам частным лизинговым компаниям снижает их рентабельность, что негативно сказывается на ценовых предложениях для крупного и среднего бизнеса. Для сохранения доходности лизингодатели вынуждены искать дополнительные источники финансирования и диверсифицировать пассивы.

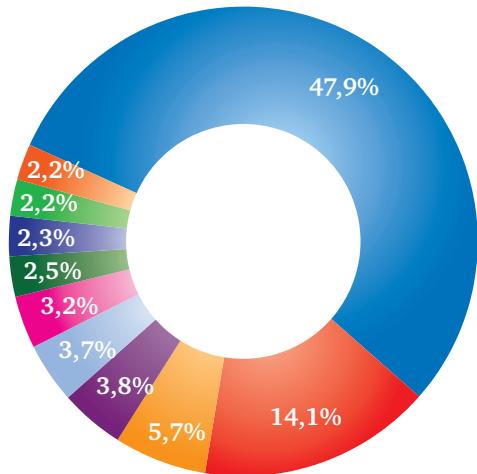
Большинству средних и малых частных лизинговых компаний тяжело конкурировать с крупными, учитывая, что они, как правило, структуры, аффилированные с банками. И могут привлекать заемные средства быстрее, дешевле и в больших объёмах.

Неудивительно, что быстрее всех росли показатели Государственной транспортной лизинговой компании, заключившей только в III квартале сделки на лизинг полувагонов с ООО «Эй-Би-Рейл» на 2 млрд руб., платформ с ЗАО «ТГК» на 4,5 млрд руб. и на поставку цистерн Транспортно-экспедиторской компании «Нижегородский экспресс» на 5 млрд руб.

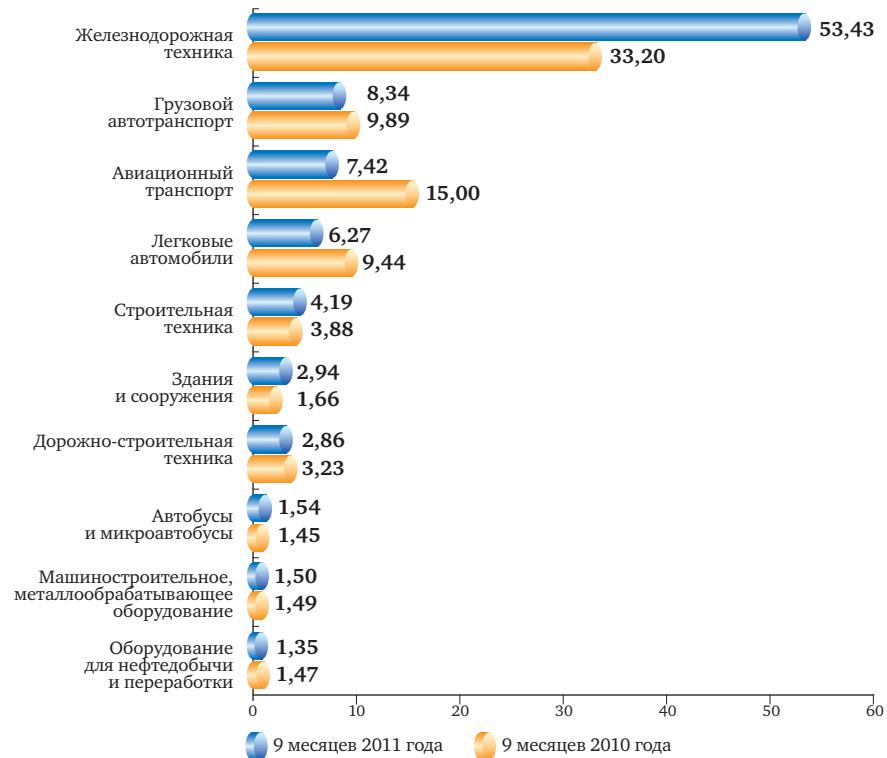
Но даже госкомпания не смогут удержать разогретый лизинговый рынок на уровне нынешних рекордных показателей. По словам и.о. генерального ди-

В досье

ТОП-10 СЕГМЕНТОВ РЫНКА ПО ДОЛЕ В ЛИЗИНГОВОМ ПОРТФЕЛЕ



Доля сделок с железнодорожной техникой увеличилась на 20 п.п.



по данным «Эксперта РА»

ректора ЗАО «Сбербанк Лизинг» Сергея Клишо, хотя ежегодный спрос на вагоны составляет 70–75 тыс. единиц, а их стоимость стабилизировалась, ожидая аналогичного взлёта рынка в следующем году не приходится.

Вдобавок, по словам директора по работе с дорожной, строительной и коммунальной техникой ГТЛК Владимира Добровольского, в нынешнем году был установлен ещё один рекорд – построено 90 тыс. единиц подвижного состава. Если темпы производства сохранятся, учитывая, что общий российский инвентарный парк подвижного состава уже превышает 1 млн единиц, то вскоре и лизингодатели, и компании-операторы упрются в

пределный пропускной лимит сети в 1 млн 200 тыс. вагонов.

Решить эту проблему можно либо догостяжным путём ускоренной амортизации и списаний, либо, как считает гендиректор ЗАО «Газпром Лизинг» Максим Агаджанов, путём концентрации портфелей лизинга подвижного состава в руках компаний, аналогичных по масштабам бизнеса и специализации «Газпром Лизингу». Это позволит им использовать лизинг в качестве эффективного инструмента модернизации экономики и инвестировать в программы повышения энергоэффективности и энергосервисных договоров.

Владимир Козловский



От достигнутых целей к новым горизонтам

ВТБ Лизинг – универсальная лизинговая компания.

Мы содействуем переоснащению и обновлению производственных фондов предприятий и организаций.

ВТБ ЛИЗИНГ

Ситуация

Дом на пепелище

ГОСУДАРСТВО ОТКАЗАЛО ЧЕЛОВЕКУ В ПОМОЩИ ТОЛЬКО ПОТОМУ, ЧТО У НЕГО «БОЛЬШАЯ» ПЕНСИЯ

Пришло в «Гудок» письмо. Женщина обратилась в газету со своей бедой: «Подскажите, что делать – одна я с ней не справлюсь».

Ночью 30 декабря 2010 года у пенсионерки Галины Смотровой сгорел дом. Взрыв бытового газа не пощадил и надворные постройки. В считанные минуты они вспыхнули как спички. Пламя уничтожило всё: документы, вещи, деньги, взятые в кредит на лечение.

В тот день она не плакала, нет. Сил не было. Знакомые удивлялись: как хватило сил это пережить? Любой другой на её месте давно бы с ума сошёл от горя, а Галина Павловна закрылась у соседей в доме, куда те пустили на пару недель пожить, и попросила всех оставить её. «Мне надо подумать», – сказала она. Дочери звонили по несколько раз на дно: «Мам, может, надо чего?» «Нет, спасибо, мне нужно побывать одной», – был ответ.

А подумать было о чём. Меньше чем за пять лет столько несчастий. Муж из-за тромбофлебита потерял обе ноги и умер. Трагически погибла 14-летняя внучка Светочка. Родился внук со сросшимися пальчиками на руках. А у другой внучки вдруг резко ослабло зрение. Пожар стал последней каплей.

И пойти с бедой некуда. Дочери и зятя тянут из последних сил на двух работах: детям нужны дорогостоящие операции, и откладывать их нельзя. Других родственников в городе нет, они с мужем приехали сюда в 70-е по комсомольской путёвке. До пенсии всю сознательную жизнь она проработала товарным кассиром на станции Родничек Юго-Восточной железной дороги. Обратилась в родной профком, и ей выделили деньги на одежду. Она-то в злополучную минуту выскочила из горящего дома в чём была.

– Квартиру? – с удивлением переспросила Галина Павловна.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Дорога вас поддержит

Вся моя трудовая биография связана с локомотивным депо станции Юдино. Работал слесарем дизель-агрегатного цеха, машинистом нефтеперекачивающих установок, отсюда ушёл на заслуженный отдых. И очень рад, что на пенсию вышел из РЖД, на то есть веские причины.

Главная из них – родное предприятие не забывает тех, кто отдал железной дороге большую часть своей жизни. Здесь всегда можно получить помощь и поддержку, причём не только по праздникам. Мне, например, профком помог в приобретении слухового аппарата.

Ежегодно нас, пенсионеров, в День пожилого человека приглашают в депо, где устраивают концерт, чаепитие, мы имеем возможность встретиться друг с другом, отвести душу. То же самое и в наш профессиональный праздник.

Особый разговор о профилактории «Серебряные ключи» в Сергаче, куда ежегодно, а то и два раза в год нам дают путёвки. В этом райском уголке есть все условия для того, чтобы пожилые люди могли отдохнуть, поправить своё здоровье, пообщаться – ухоженная территория, каскад искусственных озёр, где можно порыбачить, лечебная вода, ванны. И главное – исключительно тёплое отношение к отдыхающим со стороны персонала.

Очень вкусное, качественное питание. По возвращении домой после такого отдыха соседи говорят, что я хорошо выгляжу. И это действительно так, я чувствую себя окрепшим и помолодевшим.

Когда я рассказываю своим соседям-пенсионерам о том внимании и заботе, которыми окружены в нашем депо ветераны, они прямо-таки диву даются, а некоторые даже не верят, что такое бывает на самом деле.

Я очень благодарен профкому, руководству эксплуатационного локомотивного депо станции Юдино Горьковской дороги и желаю им всем здоровья и трудовых успехов. А молодым хочу посоветовать: не уходите с железной дороги, работайте честно и добросовестно, и вам вернётся сторицей. Будут трудности – дорога вас поддержит, в старости вам протянут руку помощи, будьте уверены в этом.

ТАГИР ГАФАРОВ
Казань

Надо было что-то делать. Написала заявление в городскую администрацию Балашова, но там его «потеряли». А потом и не принимали больше от неё бумаг, говорили: «Мэр находится под следствием, поймите». Но время шло, мэр сел в тюрьму, на его место пришёл другой, а Галину Смотрову всё равно отфутболили под разными предлогами.

Та же судьба постигла и её просьбу о помощи, оставленную в штабе известной политической партии. Ей в феврале принародно было обещано, что «в самое ближайшее время будут принять меры по вашей ситуации». Однако помочь она не дождалась. По телефону ей отвечали сначала терпеливо, а затем и вовсе стали бросать трубку.

В конце концов скалились над ней в администрации района. Бывший глава администрации Балашовского района Борис Шамин сообщил: «Вам перечислены денежные средства в сумме 30 тыс. руб. (НДФЛ – 3900 руб., проценты банка – 391 руб. 50 коп.). Но на эти деньги новый дом на пепелище не построишь.

Пробилась Смотрова на встречу и с главой Балашовского района – Еленой Щербаковой, рассказала ей о своих злоключениях, показала документы и попросила выделить ей жильё из резервного фонда.

Ведь написано же в федеральном законе о погорельцах... А та ответила, что никакого резервного фонда в районе нет, и посоветовала Галине Павловне пожить у дочерей. На возражение, что им самим-то жить негде, ответила: «Они молодые, пусть думают». И добавила, что у неё родители тоже погорели, так она их взяла к себе в двухкомнатную квартиру.

Вообще удивительно, как она решилась на эту стройку. Судите сами. Пенсия у Галины Пробилась Смотрова на встречу и с главой Балашовского района – Еленой Щербаковой, рассказала ей о своих злоключениях, показала документы и попросила выделить ей жильё из резервного фонда. Ведь написано же в федеральном законе о погорельцах... А та ответила, что никакого резервного фонда в районе нет, и посоветовала Галине Павловне пожить у дочерей. На возражение, что им самим-то жить негде, ответила: «Они молодые, пусть думают». И добавила, что у неё родители тоже погорели, так она их взяла к себе в двухкомнатную квартиру.

– Квартиру? – с удивлением переспросила Галина Павловна.



НА ПЕПЕЛИЩЕ ВЫРОС НОВЫЙ ДОМ, ДА ВОТ ТОЛЬКО ЖИТЬ В НЁМ ПОКА НЕЛЬЗЯ

Балашов – город маленький, и все в нём знают, что глава района живёт в двухэтажном особняке. Правду говорят: сырый голодного не разумеет.

После той встречи она перестала беспокоить местные власти. Вместе с дочерьми взяли три новых кредита и начали строить дом. Нанятыми рабочими залили фундамент, поставили сруб и даже покрыли крышу. И тут деньги, можно сказать, кончились.

Она верит, что построит дом. Хотя надеяться ей, кроме Бога, не на кого. В этом я убедилась, посетив с ней несколько инстанций. Так, например, чтобы подать заявление в городскую администрацию на помощь как погорельцу, нужно прине-

Павловны – 6117 руб. Из них она 5600 руб. ежемесячно отдаёт за кредит. Живёт целый месяц на 517 руб., но духом не падает. Вяжет платки, носки и продаёт. Её записная книжка испещрена записями: столько-то надо отдать за шерсть, столько – на цемент и трубы.

Она верит, что построит дом. Хотя надеяться ей, кроме Бога, не на кого. В этом я убедилась, посетив с ней несколько инстанций. Так, например, чтобы подать заявление в городскую администрацию на помощь как погорельцу, нужно прине-

сти кучу справок: из сельского совета (а он в 120 км от Балашова), из пожарной службы и из Пенсионного фонда о размере пенсии. У дверей того же фонда в семь утра занимают очередь и ближе вечеру получают заветную бумажку, хотя сама процедура занимает не более двух минут. При желании всех пенсионеров можно обслугнуть за считанные минуты: нашёл фамилию в базе данных, запустил справку на принтер, подписал – и всё! Однако посетителей там начинают принимать после пятнадцати часов... Вот и стоят в коридоре с самого утра бабушки и дедушки из

близлежащих деревень, кто – на костылях, кто – просто прислонившись к стенке, поочерёдно доставая из кульков нехитрую еду и питьё. Для них не то что кулера с водой, даже скамейки нет. А в это время из кабинета в кабинет ходят чиновники с кусками торта на тарелках, преглашающая друг дружку на чай.

Срок действия справки из Пенсионного фонда – один месяц. Галина Павловна ходила за ней пять раз! Пять раз прошла через эту пытку. А всё потому, что другие чиновники в очередной раз «потеряли» её заявление. Обращалась она и к областному начальству. Ответ заместителя министра – председателя комитета социальной защиты населения Нины Рябининой прокиттирую:

«Ваш среднедушевой доход превышает величину прожиточного минимума пенсионера в области – 4414 руб. Таким образом, права на государственную социальную помощь как малоимущий гражданин вы в настоящее время, к сожалению, не имеете».

«Мы Галину Смотрову помним, – сказали в отделе кадров, – и первыми пришли ей на помощь. Но построить ей дом выше наших сил и возможностей».

И куда бедной женщине теперь пойти? Раньше погорельцу дом строили всем миром. А где теперь этот «мир»?

Вокруг одни старики-пенсионеры.

Вот бабы жили и рвут

данных вы в настоящее время, к сожалению, не имеете».

Если следовать чиновничьей логике, то, получая на 1703 руб. больше этого «минимума» и лишившись всего, что было наложено за её жизнь, Галина Павловна вполне может обойтись без государственной поддержки.

В том же письме указано, что право на материальную помощь имеют граждане, пострадавшие от природных пожаров, «а ваше имущество утрачено не в результате природного пожара». Словом, ни на что погорелица «не имеет права».

Единственный, кто не остался безучастным к её беде, оказалась

коллеги покойного мужа и в штабе известной политической партии. Однако сразу предупредили, что помощь будет минимальной: много, мол, таких.

«Мне бы ещё тьсяч триста, – вздыхает Галина Смотрову, – чтобы провести воду, электричество, газ. А пол можно пока не стелить, стены законопатим, и всё. Там, глядишь, всё у нас и наладится».

Так мало человеку нужно для счастья. Но и это малое где возьмёшь?

Ольга Икенякова,
спец. корр. «Гудка»
Балашов
ФОТО АВТОРА

Меры принятые

Загвоздка в трансформаторе

К КОНЦУ ГОДА РАБОТНИКИ ПЕРЕГОНА ТУМАК – КАРТАЛЫ ПОЛУЧАТ ТЁПЛЫЙ ПУНКТ ОБОГРЕВА



На «Телефон доверия» газеты обратились работники Троицкой дистанции пути Южно-Уральской дороги. Они сообщили о том, что у них не работает пункт обогрева.

«У нас на 114-м км перегона Тумак – Картали негде погреться, не говоря уже о том, чтобы победать или просто пересесть в человеческих условиях. Людям приходится обедать практически на улице. А ведь на дворе зима, живём и работаем мы не в южных широтах. Поставили специальный модуль для обогрева, но он почему-то бездействует. Нужно что-то с этим делать», – с возмущением говорили звонившие.

Как сообщил «Гудок» начальник службы корпоративных коммуникаций дороги Егор Величко, на 114-м км перегона Тумак – Картали установлен модуль для обогрева

работников, который не был подключён к электроснабжению из-за отсутствия соответствующего трансформатора к комплексной трансформаторной подстанции для электроснабжения подобного рода объектов.

В настояще время такой трансформатор приобретён, и к концу декабря этого года электротопление и освещение модуля на 114-м км указанного перегона будет наложено.

Пока же, как сообщает руководство дороги, для обогрева работников выставили специальный пункт, расположенный рядом с модулем. Это пятитонный металлический контейнер с сиденьями и огневой печью. В пункт обогрева завезено необходимое количество угля.

Людмила Алёшина

История

Наши даты

135 лет назад

12 декабря 1876 года Павел Яблочкин, инженер, начальник телеграфной службы Московско-Курской железной дороги, продемонстрировал в Париже первую электрическую дуговую лампу без ручного регулятора, ставшую широко известной в Европе под названием «негаснущая русская свеча».

180 лет назад

20 декабря 1831 года родился Иван Вышнеградский (1831–1895), выдающийся русский инженер-механик, конструктор, основоположник теории автоматического регулирования. Автор труда «О регуляторах прямого действия». В 1888 году был назначен министром финансов. Способствовал централизации управления железными дорогами, проводил протекционистскую таможенную политику.

90 лет назад

20 декабря 1921 года опытная диспетчерская связь оборудована на магистральном участке железной дороги Москва – Рязань. В условиях голода, разрухи, остройшего дефицита приборов и оборудования энтузиасты-железнодорожники приступили к внедрению диспетчерского управления движением поездов. Это позволило существенно повысить пропускную способность линий и уровень безопасности движения поездов.

10 лет назад

21 декабря 2001 года по Северо-Муйскому железнодорожному тоннелю – самому протяжённому в России – прошёл первый поезд с почётными пассажирами – строителями и железнодорожниками БАМа. В постоянную эксплуатацию тоннель был сдан два года спустя – 5 декабря 2003 года. Для его сооружения потре-



бовалось почти 25 лет и свыше 15 млрд руб.

330 лет назад

28 декабря 1681 года царь Фёдор Алексеевич (Фёдор III), стремясь ограничить амбиции бояр, указом положил каждому чину определённое количество лошадей для седы по городу. С тех пор уже более трёх веков на улицах Москвы не утихает борьба с привилегиями – в то время с каретами с гербами, а сейчас с «мигалками» и спецномерами, а также прочими символами превосходства «избранных» над простыми смертными.

5 лет назад

29 декабря 2006 года в первый рейс по маршруту Хабаровск – Биробиджан вышел новый электропоезд (серии ЭД9М повышенной комфортности) «Муравьёв-Амурский». Он назван в честь генерал-губернатора Восточной Сибири графа Николая Муравьёва-Амурского, который внёс большой вклад в развитие восточных районов России, был одним из первых идеологов строительства Велик

РЕЗОНАНС

Воспитание с палочкой Коха

В СТРАНЕ НЕТ НОРМ, ПО КОТОРЫМ ДЕТСАДЫ НЕЛЬЗЯ РАЗМЕЩАТЬ В ЗДАНИЯХ БОЛЬНИЦ, ЧЕМ И ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Пусть быстрее взрослеют – видимо, так решили чиновники в Амурской области, когда размещали детский сад в одном здании с моргом, больницей и полицией.

В посёлке Архара под Благовещенском, как и во многих регионах страны, острая нехватка дошкольных учреждений: в очереди на них стоят 200 ребятишек. Выход из ситуации наметился, когда из областного бюджета «подкинули» 6 млн руб. на оборудование детского сада.

Однако из расходованию денег местные власти пошли с завидной выдумкой. Они решили приспособить под детский сад первый этаж районной больницы. По словам начальника посёлкового отдела образования Натальи Натыкан, здесь места хватит на три группы и очередь сократится хотя бы на 60 человек. Чиновница уверяет, что уже составлен проект, в здании будет проведена перепланировка, предусмотрены отдельные входы и игровые площадки.

Но жителей посёлка такой расклад не устраивает. Первым забил тревогу заведующий терапевтическим отделением Архаринской ЦРБ Виктор Алтынников, который на одном из интернет-форумов откровенно высказался по этому поводу. «На втором этаже больницы находится дневной стационар, на третьем этаже – полиция. Больные и преступники – будущие соседи наших детей!» – с возмущением пишет он. Опасения врача не беспочвенны, так как в больнице принимает фтизиатр, к которому обращаются больные туберкулёзом. Инфекция со второго этажа запросто может попасть на первый, где планируют разместить детский сад, по канализационным трубам.

То же мнения придерживаются и родители, чьи дети должны стать будущими новосёлами. Житель посёлка Андрей Ханевич категорически не согласен с решением властей. Несмотря на то, что ему приходится брать с собой дочку на работу, так как её не с кем оставить, мужчина говорит, что девочка в такой вот приспособленный детский сад не пойдёт. «Рядом много больных, в самом здании сквозной коридор от одного входа в другой, дети будут постоянно болеть», – уверен он.

Ещё одна из родителей, Инна Попова, отметила, что в подвале здания скопилась вода и летают огромные комары. «Я бы своего ребёнка сюда в жизни не отдала!» – говорит женщина. Да и общий вид, и место расположения здания явно диссонируют с представлением о детском дошкольном учреждении. Окна первого этажа корпуса закрыты металлическими решётками, на дверях вывеска «Уголовная полиция», рядом железнодорожный вокзал и автостанция.

Негодование людей вызывает ещё и тот факт, что в Архаре есть приспособленный детский сад, бывший железнодорожный, рассчитанный на 130 детей. Но в нём уже несколько лет «заседают» работники соцзащиты. По словам Натальи Натыкан, здание находится в государственной собственности и на то, чтобы его передать муниципалам, потребуется немало времени. Поэтому такой вариант сейчас даже не рассматривается, хотя,



Чиновники готовы пристраивать неприкаянных малышей куда угодно, в том числе по соседству с больными и преступниками

надо отдать должное поселковым властям, прежде не сколько таких попыток они предприняли.

Пока в ситуацию не может вмешаться и местный Роспотребнадзор. Как пояснил начальник территориального отдела управления ведомства по Амурской области в Бурейском, Архаринском и Михайловском районах Михаил Шептуров, однозначной нормы, которая запрещает на территории медучреждения размещать детсад, в законе нет. И остаётся только надеяться, что переоборудование первого этажа пройдёт в соответствии с санитарными требованиями. Как получилось – будет смотреть уже по факту. Хотя, считает чиновник, если руководствоваться здравым смыслом, то в ЦРБ детсад устраивать нельзя, так как «серьёзно повышается риск заболеваемости детей».

По словам руководителя проектов «Право ребёнка на семью» Региональной общественной организации корпуса закрыты металлическими решётками, на дверях вывеска «Уголовная полиция», рядом железнодорожный вокзал и автостанция.

Сегодня в стране насчитывается 46 тыс. детских садов. Их посещают 5,5 млн детей, а в очередниках значатся 1,9 млн. В этом году из федерального бюджета регионам и муниципалитетам выделен 1 млрд руб. на оборудование дополнительных мест в детсадах – их было создано около 200 тыс. Была также принята Федеральная целевая программа развития образования на период до 2015 года, в которой заложены средства на поддержку дошкольных учреждений. В частности, со следующего года регионам начнут выделять кредиты на строительство детсадов, на что предусмотрено около 8 млрд руб. В Минобрнауки рассчитывают, что к 2015 году удастся закрыть очередь для детей от 3 до 7 лет (они составляют треть очередников).

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

«Право ребёнка», эксперта Общественной палаты РФ Светланы Прониной, архаринский случай – типичный пример, когда местные власти стремятся быстрее отрапортовать «наверх» о проделанной работе. «Не допускать подобных ситуаций должны районные или поселковые отделы образования, но они, к сожалению, в системе управления малозначимое звено, на них никто не обращает внимания», – прокомментировала она ситуацию «Гудку». – Жителям нужно обратиться к заместителю прокурора по делам несовершеннолетних, который вправе приостановить строительство или переоборудование помещений до проверки, в том числе проектной документации».

Кроме того, считает эксперт, нужно придать проблеме как можно большее общественное звучание и привлечь правозащитников. Хотя есть опасность того, что если средства областного бюджета не будут освоены в нынешнем году, то посёлок их лишится. Чтобы этого не произошло и не пострадали дети, власти и общественности нужно договариваться.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Машина времени

ГУДОК
Орган Министерства труда населения СССР (затем Министерства труда и социального развития Российской Федерации)

Новости дня

1931 год
Обеспечили себя овощами

Рабочими ст. Дмитров Сев. ж. д. был организован огородный коллектив «им. 8 Марта». В коллектив вошло 22 семьи железнодорожников.

Благодаря твёрдому и правильному руководству яичек и правления коллектива, а также активности членов коллектива достиг хороших результатов. Члены

15 декабря

1941 год
Горячая пицца – к месту работы

Чаще на станции Куйбышев можно встретить женщин, одетых в белые халаты: в руках у них корзины, чайники блестящие металлические сосуды, плотно прикрыты крышкой и чистыми полотенцами. Эти – общественницы. Они разносят горячую пиццу тем, кто по условиям производства не имеет возможности отлучиться, чтобы пообедать или выпить стакан чая.

17 ноября

1966 год
Шутить изволил

Пассажиры пригородного поезда Оброчное – Арамасы были свидетелями оригинального пиротехнического искусства путевого рабочего Арамасской дистанции пути Бориса Храпунова. Изрядно подыпив, тот явился на дежурство и крайне обиделся, что бригада отстранила его от работы.

«Скушать не буду», – решил пьяный и пошёл... проверять бдительность бригад проходящих поездов. Уложив на рельсы несколько петард, он потешался над их взрывами. Один машинист остановил поезд. Пассажиры в смятении высаживали из вагонов.

18 декабря

ПОТРЕБИТЕЛЬ

Если ясно, кто виноват

За отсутствие воды можно получить перерасчёт коммунальных платежей



Роспотребнадзор подготовил памятку для потребителей услуг ЖКХ – в ней объясняется, что делать, если коммунальщики предоставляют услуги недобросовестного качества.

Начали с азов – порядка предоставления услуг ЖКХ. Коммунальные ресурсы – вода, тепло, газ, электроэнергия – должны предоставляться круглосуточно и подаваться бесперебойно.

Исключением могут стать проведение ремонтных работ или подключение к сетям новых потребителей. Но и здесь предусмотрены сроки. Информировать жильцов о плановых перерывах должны не позднее чем за 10 рабочих дней до их начала. И за три дня, если требуется доступ в квартиру. При этом собственнику или нанимателю жилья должно быть направлено письменное уведомление с номером телефона, по которому потребитель вправе согласовать другие сроки, а также должность и фамилия за это ответственного.

Если к согласию стороны притянуты, то повторную проверку проводят представители государственной жилищной инспекции и общественного объединения потребителей и тоже составляют акт. Документ станет основанием для перерасчёта размеров платы за услуги, а можно ещё потребовать и неустойку за нарушение обязательств.

Если исполнитель отказывается принять претензию, то пострадавший может обратиться в контролирующие органы: жилищную инспекцию, Роспотребнадзор, а также прокуратуру.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНАЯ «ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!

8 800 100 1520

С понедельника по субботу с 8.00 до 22.00 (мск) сотрудники «Горячей линии» принимают обращения работников ОАО «РЖД»



РЕГАДА

Смотр
инновацийВ столице представили
перспективные
технологии XXI века

В прошлом в Экспоцентре ФОРУМЕ EXHOPRIORITY приняли участие свыше 500 организаций, получивших господдержку на проведение актуальных научных исследований.

Среди перспективных научных проектов, победивших в конкурсе на поиск грантов Правительства РФ, были и разработки, представляющие интерес для транспортной отрасли.

Например, специалисты научно-производственного предприятия «Исток» из подмосковного Фрязина создали свыше 10 типов радиолокационных датчиков для измерения скорости транспортных средств и расстояния до объекта. Один из них позволяет контролировать движение вагонов на удалении до 100 м от путей. Поэтому его уже начали с успехом использовать на сортировочных горках для определения скорости отцепов. А радиолокационный датчик локомотива рассчитан на измерение скорости поездов в диапазоне от 0,5 до 300 км/ч. Его применяют, в частности, в системах автоматиче-

В МАИ создали высокомощные
электроракетные ионные двигатели

ского управления тяговыми двигателями на магистральных электровозах ВЛ85, работающих на БАМе.

В свою очередь сотрудники столичного Центрального конструкторского бюро специальных радиоматериалов изготовили наноструктурный композит, который используют в качестве магнитного маркера грузовых вагонов. Благодаря этому подвижной состав удаётся быстро идентифицировать при въезде на станцию.

Количество наносимой на такой маркер информации можно варьировать в широких пределах в зависимости от пожеланий заказчика. Кроме того, данный композиционный наноматериал устойчив к экранированию металлом и сохраняет свои свойства при температурах от -60 до +250 градусов. Это гарантирует надёжность считывания номеров вагонов даже в тяжёлых климатических условиях эксплуатации подвижного состава в нашей стране.

Специалисты Тюменского нефтегазового университета представили на форуме новые методы контроля качества сварных соединений трубных сталей. С их помощью можно с высокой точностью находить места вероятных дефектов трубопроводов и своевременно их ремонтировать, предупреждая аварийные ситуации.

Большой интерес вызвал и проект учёных МАИ по созданию высокомощных электроракетных ионных двигателей. Их будут использовать при разработке двигательных установок для космических аппаратов нового поколения.

Андрей Стрельцов
Фото автора

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

490 тыс.

студентов примут на бюджетные места в 2012 году, хотя от вузов поступили заявки на 600 тыс. таких мест.

Как сообщил глава Минобрнауки Андрей Фурсенко, госзаказ на будущих специалистов определён с учётом потребностей рынка труда. Вузы не должны готовить кадры, которые не будут востребованы. Речь прежде всего идёт об экономистах, юристах и педагогах. Зато вырастут контрольные цифры приёма по направлениям подготовки, соответствующим приоритетам модернизации и технологического развития отечественной экономики. Продолжится сокращение набора по специальностям, не профильным для отраслевых вузов.

Наталия Курская

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору

за соблюдением законодательства в сфере массовых

коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря

2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Чередители: Юридический коллектива редакции

газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропечат. Индекс 50019

http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин, Марина Волкова, Валерий Погорелый (ответственный секретарь). Выпускающие редакторы: Анна Гогина, Марина Малошина. Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сулинов (информации), Владимир Тишико (культуры и спорта), Яна Хазиняхметова (социальной политики и писем), Алексей Чекалкин (информационный), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет). Составитель главного редактора: Валентин Запевалов. Научный редактор: Анатолий Ходоровский. Номер ведущий Марина Малошина.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. «Подарок» мужу в день рождения любовника. 3. Ею Д'Артаньян завоевал Париж. 6. И небесный, и каменный, и лепестковый. 11. Учреждение, которое, по утверждению Остапа Бендеря, пишет. 12. Этот продукт, который делают из молока, очень вкусно есть с блинами. 13. «Почтовый адрес» людей без адреса. 16. Занавеси со складками из тяжёлых тканей. 17. Конкурент оды по искусству восхваления. 19. «Винтик» бюрократической машины. 21. «Крепкий орешек» Голливуда Брюс 24. Ружьё без нарезки в канале для пули. 27. Руслан: «Может, уж близок, ..., сладкий свидания час!» 28. Человек по отношению к своим предкам. 29. «От большого ума досталась ...». 30. Учебная «удочка» в речи школьников. 31. Туда входят счастливыми, а выходят с тёщей.

Составил Михаил Сергеев

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Она может быть молочной, да ещё с кисельными берегами. 2. В Венеции не роскошь, а средство передвижения. 4. Воздушный змей, загримировавшийся под самолёт. 5. Обращение, вытеснившее нашего «товарища». 7. Антивыпуклая форма рельефа. 8. Оркестр из духовых, ударных и шумовых инструментов. 9. Усатая «стюардесса». 10. Свобода, самостоятельность, автономия. 14. Деньги, на которые продавец решил вас не обсчитывать. 15. Поиск «сокровищ» в жилище с санкциями прокурора. 18. Допросы выкавшееся пресмыкающееся. 20. Член общества, избегающий общества. 22. Чревоугодник с хорошим вкусом. 23. Часть тела, склонная к «подворачиванию». 25. ПсевдоБолезнь И.В.Бунин, с которой он мог бы обратиться к А.С.Пушкину. 26. Травма от собаки и комара. 27. Несколько птиц, сидящих на ветке. 28. Человек, который не боится совершать такие преступления.

Руководитель Центра правовой и психологической помощи в экстремальных ситуациях Михаил Виноградов

полагает, что, скорее всего, массовые поджоги автомобилей – дело рук обиженных на весь мир. «В нашем обществе, к сожалению, есть люди, которые не состоялись ни в одной из сфер, однако желают громко заявить о себе при помощи таких выходок. Как правило, речь идёт о психопатах и людях так называемого анархического толка. Правоохранительным органам необходимо жёстко пресекать такие преступления, вести работу с осведомителями», – добавил Михаил Виноградов.

Михаил Прибыловский

Ответы
на кроссворд
за 13 декабря

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Царство. 8. Остаток. 9. Чан. 10. Увалень. 12. Мизинец. 15. Синтетика. 16. Танк. 18. Люкс. 20. Хвостик. 21. Лужа. 24. Дата. 26. Расцветка. 27. Энгельс. 29. Трутень. 30. Вор. 31. Пилотка. 32. Очистка.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Варвара. 2. Всплеск. 3. Дочь. 4. Соня. 5. Радикал. 6. Кошелёк. 11. Ненависть. 13. Инициатор. 14. Бегство. 17. Нож. 19. Юла. 22. Угонщик. 23. Артемон. 24. Дантис. 25. Техника. 28. Свяя. 29. Трос.

Мекка путей сообщения

ИСТОРИЯ СЕМЬИ ФОН МЕКК ТЕСНО ПЕРЕПЛЕЛАСЬ С ИСТОРИЕЙ РОССИЙСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ



Члены этой династии возглавляли компанию, за 70 лет построившую в центре России и в Поволжье сотни километров железных дорог, заводы, вокзалы. Заложенные ими посёлки для железнодорожников вскоре стали городами: Рузаевка, Канаш, Шумерля, Зеленодольск, Ковылкино, Навашино, Вятские Поляны, Сосновка, Камбарка...

Первым инженером в семействе стал Карл Фёдорович фон Мекк, дальний потомок канцлера из Силезии Фридриха фон Мекка, окончивший в 1844 году Петербургский институт путей сообщения. В 23 года он поступил на службу начальником дистанции Московско-Варшавского шоссе. Работа там не отличалась разнообразием: ремонт дорог, скучные средства, бумажная рутинна. Не было даже продвижений по службе. Карлу хотелось инженерной самостоятельности. Случай ему всё же представился. Началось строительство железных дорог, и в конце 1850-х годов к нему допустили частный капитал. Карл решил на свой страх и риск стать одним из соорудителей Общества Московско-Саратовской железной дороги, где секретарём был Павел фон Дервиз.

Карл быстро стал ключевой фигурой в компании. Благодаря его инициативе, инженерной смекке и предпринимчивости первая очередь от Москвы до Коломны была построена очень быстро и открылась в 1862 году. Но на том деньги кончились. Общество обанкротили, а создав новое, избрали его директором фон Дервиза. Тот сделал фон Мекка главным подрядчиком следующей очереди – до Рязани. Она была построена за полтора года. Острословы тогда говорили: «Магомет нашёл в Мекке свою погибель, а Дервиз – спасение».



Со времён строительства Московско-Казанской дороги сохранилось здание станции Кизнер

Только по официальным данным, от строительства следующего отрезка до Козлова (ныне Мичуринска) подрядчик имел более 260 тыс. руб. дохода. А с 1871 года министр путей сообщения мог сам назначить концессионеров и выбрал именно фон Мекка, когда предстояло строить линию Лозовая – Симферополь...

Карл Фёдорович внезапно умер в начале 1876 года. Но его дело подхватила вдова Надежда Филаретовна. Дочь смоленских дворян Фроловских оказалась ёжёстким и pragmaticальным человеком. 18 лет она успешно возглавляла дела семьи, сумела пресечь самые хитрые попытки лишить фон Мекков прав акционеров. Её имя в истории осталось ещё и благодаря мощной материальной поддержке, оказанной Петру Ильичу Чайковскому. В благодарность композитор посвятил ей, преобразовав в акционерное общество Московско-Казанской железной дороги и немедленно начал строительство новых линий. За десять лет удалось проложить более двух тысяч вёрст.

Уже в 1893 году дорога пришла в Казань из Рязани через Рузаевку. Дальше появляются линии Рузаевка – Сызрань, Рузаевка – Пенза, Тимирязево (сейчас Красный Узел) – Нижний Новгород, Ина – Симбирск.

К 1900 году капитал общества превысил 136,3 млн руб., акции приносили 32-процентный дивиденд. Впрочем, линии Николая фон Мекка утрачили то главное, что отличало работу его отца, – высокое качество. Лёгкие рельсы, де-

ревянные мосты, холодные, наспех построенные тесовые здания железнодорожных служб сразу бросались в глаза.

Гласный городской Думы Казани Дмитрий Образцов писал в 1908 году: «Общество исходило право строить дорогу на неимоверно выгодных и облегчённых условиях. Благодаря дарованным такого рода льготам построена от Рязани до Казани преследуемая железная дорога, большую часть из старых материалов, оборудованная таким же подвижным составом, так что товарные вагоны нередко по дряхлости ломаются...»

Вскоре фон Мекк собрал у себя лучших инженеров своего времени. Будущий великий архитектор Алексей Щусев создал для его линий типовые проекты станционных зданий, разрабатывал облик вокзалов, например грандиозного и величественного Казанского вокзала в Москве. Кроме того, был построен большой паровозомонтажный завод в Муроме и рядом с ним – образцовый жилой район. Такой же посёлок для железнодорожников от фон Мекка – подмосковное Кратово.

В 1910-х годах начался «натиск на восток» – строительство широтного хода от Москвы через Уральские горы в Екатеринбург с огромными виадуками и тоннелями. Но из всех этих линий к началу Первой мировой войны открыть удалось меньше 400 вёрст – от Москвы до Арзамаса...

Однажды фон Мекк вошёл в свой кабинет, где его уже ожидали большевики. Ему заявили: «С сегодняшнего дня вы уже не являетесь директором дороги, ею будет управлять комреком». Ему ничего не оставалось делать, как сказать: «Пожалуйста!» Так вспоминает события 1919 года член военно-революционного комитета Московско-Казанской железной дороги Николай Смирнов.

Фон Мекк не оставил своего детища и после революции. Он стал одним из инженеров-управлениев и в 20-х написал несколько книг о перспективах железнодорожного транспорта в стране. Его расстреляли в 1929 году как участника «вредительской организации», созданной инженерами. Обвинили его, в частности, в том, что он «усилиенно охранял имущество» бывших частных железных дорог.

Николай Морохин
Нижний Новгород
Фото автора

КРИМИНАЛ

Похулиганил на 9 миллионов

В Тюменской области поджигатель машин приговорён к трём годам колонии

В России создан прецедент: поджигатель автомобилей вынесен приговор. В пресс-службе Генеральной прокуратуры сообщили, что житель посёлка Боровский Тюменской области Дмитрий Камацки признан виновным в поджогах восьми авто, четыре из которых сгорели полностью.

По данным следствия, все поджоги были совершены в период с мая 2010 по апрель 2011 года. В этот же период осуждённый в ночное время ограбил и поджёг школу, а также устроил пожары в центре культуры и досуга и в здании рынка ООО «Тюменьвогаз». Также мужчина осквернил в посёлке два памятника

имущество. Таким образом, он вряд ли избежит выплаты компенсаций».

«Создан полезный прецедент, и пусть поджигатели машин, которых сейчас развелось немало по всей стране, посмотрят, что им грозит. Вынесенный приговор, на мой взгляд, вполне адекватный», – отметила юрист.

За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том, что поджигатели не боятся совершать такие преступления. За последние пять лет в Москве не осудили ни одного серийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджогах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности сказывается на том,