

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

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



ТРАНГАРАНТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



www.transgarant.com

14 декабря 2011 года	WWW.GUDOK.RU
среда	WWW.GUDOK.INFO
№ 229 (24949)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	151987
газета	1917 года	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 выявилась 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 перегона, стояния в очереди в ремонтный цех. Такая ситуация свидетельствует о том, что теперь вместо поиска неисправностей машину перегоняют в депо, хотя прежде многие из мелких дефектов машинисты устраняли 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, косвенное подтверждение тому – рост простоев машин даже в передовых предприятиях.

Очевиден и психологический фактор. Прежде от машинистов требовалось: делай 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 департаментам 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 сэкономленное 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



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 судебного 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 скоротать его бригада решила, «посидев в тишине». Под локомотив машинист с помощником положили два тормозных башмака, вместо 11, которые требовались на данном профиле пути. Машинист отключил компрессор и заглушил двигатель.

Потом бригада в кабине уснула.

> Окончание | 2

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 остальных направлениях – 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

Блиц

Снова в атаке

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



ФОТО: ХК «ЛОКОМОТИВ»

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 Континентальную хоккейную лигу?

– Уровень хоккея в КХЛ намного выше, чем в Высшей хоккейной лиге. Чтобы иметь команду настоящего 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

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 самопроизвольное движение», – говорит и.о. заместителя начальника по тепловозам эксплуатационного локомотивного депо Смычка Владимир Седень. – Халатность и безответственность Сергей Кручинин проявлял 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 – подменил 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 Саркисян. 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 договор, увольнение... Не 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

Между тем

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

ПРОФИЛАКТИКА

Завернули для проверки

Потенциально опасные вагоны отправили собственникам



ФОТО: ЛАРИЯ ГОРБАТОВА

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

Соответствующее предписание ведомство направило в ОАО «РЖД». В соответствии с документом должны быть отставлены грузовые вагоны с боковыми рамами тележек, произведённых «АзовЭлектроСталью» с 1 августа 2008 по 1 апреля 2010 года. Их эксплуатация запрещена до проведения досрочного планового ремонта или дефектоскопирования литых деталей тележек. В обычных условиях плановый ремонт таких вагонов предусмотрен после двух лет их эксплуатации, или 110 тыс. км пробега.

Как сообщили в пресс-службе «Ространснадзора», поводом для выдачи предписания послужило выявление потенциально опасного вагона в составе грузового поезда «Латвийской железной дороги». Вагон был остановлен на участке Ржев – Шаховская Октябрьской дороги. Пробег этого вагона был превышен

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

почти на 24 тыс. км к гарантийной норме. В 2010 году Ространснадзор уже выпустил аналогичное предписание для российских собственников. Как сообщили «Гудку» в пресс-службе ведомства, оно было издано на основе обращения «АзовЭлектроСтали» в Ространснадзор относительно вагонов с тележками, выпущенными в 2008–2010 годах. Производитель предупреждал о снижении нормативного срока эксплуатации и запаса 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.

«Эти 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 проблемы. Заместитель управляющего директора LDZ Cargo Эдуард Чернявский не смог назвать количество латвийских вагонов, которые подпадают под предписание. Он сообщил, что вагоны были отозваны из России в Латвию для проведения внепланового осмотра.

По данным «Объединения производителей железнодорожной техники», за 10 месяцев 2011 года выявлена 6651 рама с трещинами и литейными дефектами. Доля бракованных тележек «АзовЭлектроСтали» составляет 18%.

Денис Виксне

Инцидент

Лёд на подходе

Пожар на мосту, наводимом через бухту Золотой Рог, больше навредил портовикам, чем строителям

Вчера утром был потушен крупный пожар на одной из главных строек, идущих в ходе подготовки Владивостока к саммиту Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества в 2012 году.

Возгорание произошло накануне вечером. Пламя охватило опалубку на участке возводимого пролёта между двумя опорами на высоте 64 м.

По счастью, обошлось без жертв и без особого ущерба для строителей.

При тушении пожара оказались залиты водой железнодорожные и автомобильные подъездные пути к Владивостокскому морскому рыбному порту. Они превратились в лёд. Кроме того, МЧС долгое время держал подходы к ВМРП перекрытыми.

Как сообщил коммерческий директор ВМРП Владимир Бузанов, «мы ежедневно принимали и отправляли около 90 вагонов с грузом, а сегодня нет ни одного. Автомашины тоже не могут проехать на территорию порта, везде ледяные поля после работы пожарных, брошенные рабочие рукава. Порту нанесён экономический ущерб, последствия транспортного коллапса ещё долго будут сказываться на его работе», – сказал Владимир Бузанов.



ФОТО: ИТАР – ТАСС

Пожар не повредил конструкции моста

Причины и обстоятельства происшествия устанавливаются. «Возможно нарушение технологии, возможен человеческий фактор. Все работы на таком объекте расписаны по графику 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.

Об этом же журналистам сказал и первый вице-премьер Правительства России Игорь Шувалов: «Конструктивно никакие элементы не нарушены. У нас первоначально были опасения, что оплавился металлоконструкция, но этого не произошло, до вантов пожар не доходил».

В свою очередь губернатор Приморья Сергей Дарькин призвал быть готовыми к подобным ЧП. По его мнению, необходимо провести в ближайшее время на всех стройках саммита АТЭС пожарные учения, а также тренировки по ликвидации последствий в различных чрезвычайных ситуациях.

Павел Усов, соб. корр. «Гудка» Хабаровск

Услуги

Миллениум Банк приходит на вокзалы

Пассажирам предоставят 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 оказался 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 предоставляются 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

РЕКЛАМА

Открытый аукцион ОАО «РЖД»

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

Аукцион состоится 16 января 2012 г. в 13:00 часов по адресу: г. Москва, ул. Новая Басмальная, 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

МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ ОБЩИЙ СТАНДАРТ ОБЩИЙ ПУТЬ ОБЩИЕ НОВОСТИ

МЫ ИДЕМ ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994 ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (499) 262-89-69; PODPISKA@GUDOK.RU WWW.GUDOK.RU/1520

РЕКЛАМА

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 кolumnист Financial times под псевдонимом Lex. – Строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей через всю Калифорнию может разбиться о косность и недальновидность американцев».

«Проблема в том, что изначально транспортная система США в основном завязана на авиасообщение и личный автотранспорт, – считает Грэг Спайндлер 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 аэродромов, развивать железнодорожное сообщение нецелесообразно».

«В случае если реализация проекта со­рвётся, Соединённые Штаты ожидают политический паралич и техническая отсталость, – пишет кolumnист 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 кolumnист.

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 содержании. Кроме того, при совмещённом 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 «Гудку», что подобные исследования по разделению инфраструктуры проводились, и оказалось, что

Скоростным магистралям предлагают только отдельные линии

ывать «Стратегию развития железнодорожного транспорта России в РФ до 2030 года», там все эти вопросы проработаны комплексно».

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

В «Стратегии-2030» предусматриваются грузовые полигоны. 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 сказало, что ему нужно в долгосрочном плане исходя 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, вагонным 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 предлагают 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 решил 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



в вагонном литье за счёт внутреннего производства.

«Ключевое звено нашего предложения – это ориентированность на российские вагоностроительные предприятия, – говорит в подтверждение этого управляющий партнёр юридической фирмы «ПоверенныйЪ» Даниил Сеницын, 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 Сеницына, готова дополнительно инвестировать в завод 70 млн евро. Казалось бы, у россиян больше шансов заполнить 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.

Конкуренция за литейное производство в Чехии дошла до суда

Старший аналитик ИГ «Арт-Капитал» Алексей Андрейченко также делает ставку на украинского миллиардера. «CKD Kutna Hora уже отгружает по 400 вагонокомплектов на СВЗ. Жеваго работал над этой сделкой с начала процесса его банкротства в прошлом году, и я думаю, ему будет очень непросто отказать от предприятия, которое на 80% обеспечивает его литьём. Если он проиграет, то опять начнётся эпопея поиска литья, на 2–3 месяца сократится в четыре раза производство вагонов, а это упущенная выручка в размере \$30 млн в месяц, – считает эксперт. – Одним словом, терять есть что, и я думаю, если нельзя будет отстранить российского конкурента от участия в сделке юридическими или договорными методами, то господин Жеваго будет готов увеличить своё предложение».

Следующее судебное заседание состоится 8 февраля 2012 года. «Гудок» будет следить за событиями.

Маргарита Меньшакова



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



Форум

Диалог концепций

В Москве начинает работу IX Международная конференция «РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЁРСТВО»

Ключевыми темами форума станут проблемы разделения взаимной ответственности между государством и железнодорожной отраслью, поиск путей повышения эффективности взаимодействия перевозчика, оператора и владельца инфраструктуры.

Накануне конференции докладчики рассказали «Гудку» о своих ожиданиях. По словам генерального директора Института проблем естественных монополий Юрия Саакяна, форум станет площадкой для предметного разговора на тему недофинансирования со стороны государства инфраструктурного железнодорожного хозяйства и неразберихи в управлении парками вагонов вне зависимости от формы их собственности.

– Я очень надеюсь, что по итогам конференции будут выработаны адекватные сложившейся ситуации рекомендации по обоим проблемам, – отметил глава ИПЕМ. – Причём наиболее важным мне представляется решение вопроса с финансированием инфраструктуры, выработкой инструментов привлечения инвесторов. На текущий момент ОАО «РЖД», как оператор инфраструктуры, фактически выступает в качестве спонсора всех других отраслей экономики страны. При этом дефицит средств для развития инфраструктурного хозяйства компании неминуемо выводит нас в ситуацию, когда недостаток пропускных мощностей станет тормозом для всех. Эта проблема обязательно должна прозвучать на конференции, и, даже если не будет дан ответ на её решение, следует хотя бы наметить пути по его поиску.

Генеральный директор ОАО «Независимая перевозочная компания» Александр Сапронов рассчитывает на предметный разговор на тему повышения эффективности использования приватного парка подвижного состава.

– Сегодня практически все вагоны выведены из состояния инвентарного парка, – говорит представитель компании-оператора. – Ключевым вопросом, соответственно, является повышение эффективности его использования. Это означает, что ОАО «РЖД» в условиях практически 100-процентного приватного подвижного состава становится сервисной компанией, которая оказывает услуги по перемещению гружёных и порожних вагонов. Эта новая роль холдинга обязательно должна прозвучать и быть понята участниками конференции.

Заместитель генерального директора ОАО «Первая грузовая компания» Сергей Калетин считает, что в ходе конференции необходимо детально обсудить вопросы относительно текущего и отцепочного ремонта.

– Это проблема, которая непосредственно влияет не только на функциональную работу железнодорожной отрасли, но и на расценки по её услугам, – подчеркнул он. – На конференции следует чётко озвучить, какие виды ремонта входят в тариф, как должна быть организована работа по взаимодействию между собственниками подвижного состава, ОАО «РЖД» и вагоноремонтным комплексом. А он сегодня уже практически полностью частный. Эти проблемы поднимаются в на-



Поиск путей повышения эффективности взаимодействия операторов и владельцев инфраструктуры станет одной из ключевых тем форума

шей отрасли из года в год, какие-то локальные решения происходят, но качественного изменения ситуации к лучшему пока не наметилось. Надеюсь, что на предстоящей конференции будут даны ответы на вопросы, которые я обозначил.

По словам начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО «РЖД» Вячеслава Петренко, по итогам конференции у участников рынка перевозок должно появиться понимание

мнение игроков рынка по данной теме и план действий непосредственно ОАО «РЖД».

Генеральный директор ЗАО «Русская тройка» Николай Резвов готов обсуждать формирование перечня мер, повышающих конкурентоспособность железнодорожной отрасли в сравнении с автоперевозчиками.

– Усиление сегмента железнодорожных перевозок в транспортной сфере является общей для всех развитых стран тенденцией, – подчеркнул он. – Я считаю правильным, что данной теме на конференции будет посвящён отдельный рабочий стол. Железнодорожные перевозки способны конкурировать с автомобиль-

Усиление сегмента железнодорожных перевозок в транспортной сфере является общей для всех развитых стран тенденцией

того, какие технологии управления работой парка подвижного состава наиболее актуальны и как их следует применять.

– Под пониманием сути этих технологий я имею в виду возможность передачи приватного парка в управление ОАО «РЖД» и тарификацию его работы согласно коммерческой цене вагона, – пояснил он. – Эти подходы должны быть озвучены в ходе конференции, важно услышать

ными не только по соотношению цена/качество. Они экологичней и безопасней, выше уровень сохранности груза. Эта тема должна прозвучать на конференции, эти факторы следует доводить до всех участников рынка и вести работу, чтобы выравнивались скоростные соотношения и экономический аспект перевозки, особенно при перевозке на близкие расстояния.

Леонид Григорьев

Ретроспектива

Зеркало стальных артерий

Новые инструменты развития дороги подготовлены заранее

Конференции «РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЁРСТВО» за служили репутацию места, где озвучиваются идеи, на долгие годы становящиеся основой развития железнодорожной отрасли России. Накануне начала очередного форума «Гудок» предлагает ретроспективу основных его событий.

Одним из самых ярких примеров можно назвать представленную в 2008 году оценку результатов реформирования и перспектив структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Вице-премьер Александр Жуков отметил тогда в ходе конференции, что пассажирооборот в отрасли с начала её реформирования вырос на 20%, грузооборот – на 52%.

Ректор Академии народного хозяйства при Правительстве РФ Владимир Мау подчеркнул, что задача структурной реформы – на основе конкуренции повысить эффективность работы железнодорожного транспорта. «Этого можно добиться только одним способом – прошедшие годы показали, что конкуренция должна быть не внутри самой компании, а между видами транспорта за кошелек потребителя», – отметил он.

Дискуссия получилась динамичной. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и старший вице-президент ОАО «РЖД» (должности указываются на момент выступлений. – Ред.) Борис Лапидус в ходе высту-



ФОТО: ПАВЛА ТИХОНОВА

плений не раз отмечали, что увеличение конкуренции само по себе не ведёт к повышению эффективности функционирования отрасли. И предстоит пересмотреть инструментарий и направленность работы в соответствии с реалиями транспортной сферы и рынка в целом. Спустя три года эти тезисы вполне актуальны.

Сам по себе рост перевозок в текущем десятилетии угрожает РЖД появлением дефицита пропускной способности сети, который не был просчитан в проекте реформы, отмечали на следующих встречах руководители холдинга. Кроме того, разделение крупной интегрированной железнодорожной компании может привести к тому, что инфраструктурная компания оказывается убыточной, а

Вопрос об отделении инфраструктуры от грузовых перевозок по-прежнему вызывает много споров

перевозчики проигрют конкурентную борьбу другим видам транспорта из-за вынужденного повышения тарифов на свои услуги.

В 2009 году на VII конференции отраслевому сообществу представлена Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, разработанная консалтинговой компанией McKinsey & Company. В документе показывалась экономическая и технологическая целесообразность отделения инфраструктуры от грузовых перевозок. Мнения, прозвучавшие в ходе обсуждения презентации, подчас были диаметрально противоположными.

Главную мысль оппонентов представленной Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок выразил заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам РФ Виталий Евдокименко (сегодня – генеральный директор ОАО «Вторая грузовая компания»). Он отметил, что для оценки жизнеспособности презентованной модели рынка грузовых перевозок необходимо осуществить её финансовое обоснование и провести глубокий экономический анализ возможных эффектов, чего на момент презентации сделано не было.

Президент ОАО «РЖД» тогда же предложил говорить не просто о реформе железно-

рожного транспорта, а о развитии рынка железнодорожных перевозок, ОАО «РЖД» и участников этого рынка.

«Реформа не может длиться бесконечно, иначе она начнет терять свой смысл, – подчеркнул глава холдинга. – Наступает момент, когда необходимо подвести определённую черту и после этого начинать планировать развитие бизнеса компании, отрасли».

Важным фактом в истории конференций стало сделанное в прошлом году заявление старшего вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Михайлова о необходимости индексации тарифов до экономически обоснованного уровня, дающего холдингу источник для инвестиционного развития. Оно стало откликом на предложение Федеральной службы по тарифам России (ФСТ) проиндексировать уровень тарифов с 2012 года на 23%. Вадим Михайлов обратил внимание на тот факт, что если в 2010 и 2011 годах компания могла закрывать дефицит в финансировании инвестиционной программы за счёт продажи дочерних обществ, то в 2012 году такой возможности уже не будет. В таком случае логично компенсировать монополии выпадающие доходы. Размер компенсации подсчитать несложно: 1% индексации соответствует 8 млрд руб.

Примечательно, что дебаты вокруг этой проблемы так и не закончились накануне нового форума.

Леонид Григорьев

Подробности

Темы диктует рынок

Ключевая тема обсуждения – это взаимоотношения на рынке перевозок



ФОТО: PFCANWEB.GOOGL.E.COM

Анатолий Кицура, генеральный директор компании «Бизнес Диалог»

макроэкономике, хотя сегодня у многих это на слуху. Однако сложности, возникшие в технологичных организациях перевозок, безусловно, рассмотрят в одной из тем. Мы рассчитываем, что вопросы взаимодействия ОАО «РЖД» и частных операторов тоже будут обсуждаться и найдут приемлемые для сторон ответы.

Сейчас ситуация по сравнению с летом 2011 года не такая критичная. Однако определённая недосказанность осталась. Те решения правительства, которые приняты за последний месяц, пролонгируют дальнейшее обсуждение этого вопроса на следующий год. Фактически окончательного решения по поводу того, как будет выглядеть рынок транспортных услуг в ближайшей перспективе, не принято. Поэтому важно услышать мнения участников рынка.

Ещё хотелось бы отметить одно из ключевых мероприятий конференции – это вручение ежегодной премии «Партнёр ОАО «Российские железные дороги». В конце каждого года РЖД в нескольких номинациях подводят итоги своего взаимодействия с другими участниками рынка, смежниками, оценивая эффективность этой работы. За последние 5–6 лет порядка 70–80 компаний получили весомую оценку своей работы.

– Программа конференции будет традиционной? Или участники ждут какие-то сюрпризы?

– Делать 9 лет одно и то же мероприятие в одном формате достаточно скучно и нам, организаторам, и, думаю, участникам. Поэтому мы каждый год привносим что-то новое. Несколько лет назад мы приняли решение о том, что на каждой конференции будем создавать некий личностный формат, и это, как показало время, было правильно. На железнодорожном рынке достаточно много ярких, харизматичных лидеров, которые либо построили бизнес компании, либо перешли в другую, но сделали её такой же успешной,

Мы рассчитываем, что вопросы взаимодействия ОАО «РЖД»

и частных операторов будут

активно обсуждаться и найдут

приемлемые для сторон ответы

персоны железнодорожной отрасли в разные годы были спикерами этого мероприятия.

– Что ждёт гостей конференции в этом году?

– Будем подводить итоги 2011-го и строить планы на будущий год. Наверное, всем известно, что в этом году реформа должна была завершиться. Но так уж сложилось, что решениями правительства реформирование продлено до 2015 года. О том, как будет работать в ближайшие три года железнодорожный рынок, и пойдёт речь.

– Какая тема, на ваш взгляд, станет центральной?

– Конференция всегда ассоциировалась с технологическими вопросами существования и функционирования отрасли. Поэтому каждый год в тематике дискуссии поднимались темы, актуальные для транспорта на данный момент. В этом году я бы не стал ассоциировать тематику конференции с определёнными кризисными явлениями в

как и предыдущий свой бизнес. Некоторые продали долю в бизнесе более крупным игрокам, но остались в управлении. Эти управленческие моменты, истории во многом интересны для других участников железнодорожного рынка. Внимание к подобным личностным форматам всегда на нашем мероприятии было достаточно велико. В этом году это будет мастер-класс вице-президента ОАО «РЖД» Салмана Бабаева, который, как известно, совсем недавно возглавлял Первую грузовую компанию, успешно подготовил её к продаже, которая состоялась буквально месяц назад. Сейчас он вернулся на должность вице-президента ОАО «Российские железные дороги», и его мнение как высочайшего профессионала отрасли с непревзойдённым авторитетом у коллег чрезвычайно интересно всем, кто на данном этапе занимается железнодорожным бизнесом.

Игнат Вьюгин

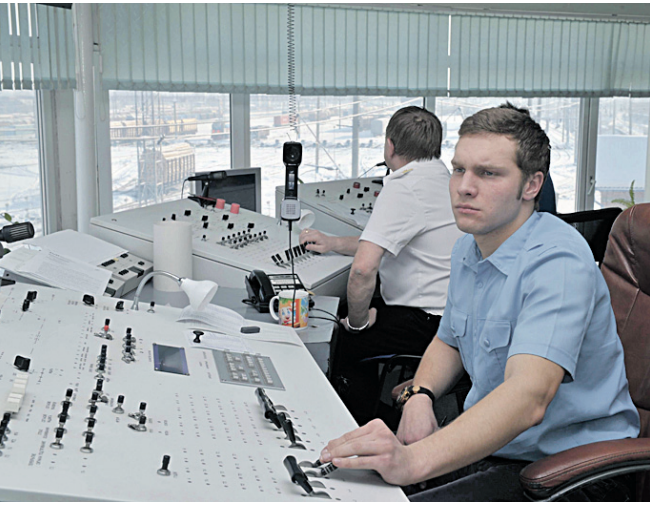


ФОТО: ПАВЛА ТИХОНОВА

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-

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 заёмные 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.

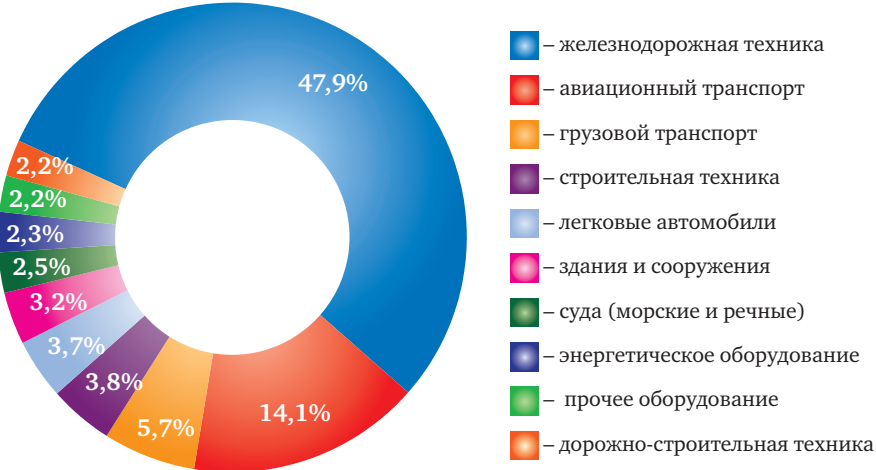
Но даже госкомпании не смогут удержать разогретый лизинговый рынок на уровне нынешних рекордных показателей. По словам и.о. генерального ди-

рировании 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 неопределённости в экономике в целом».

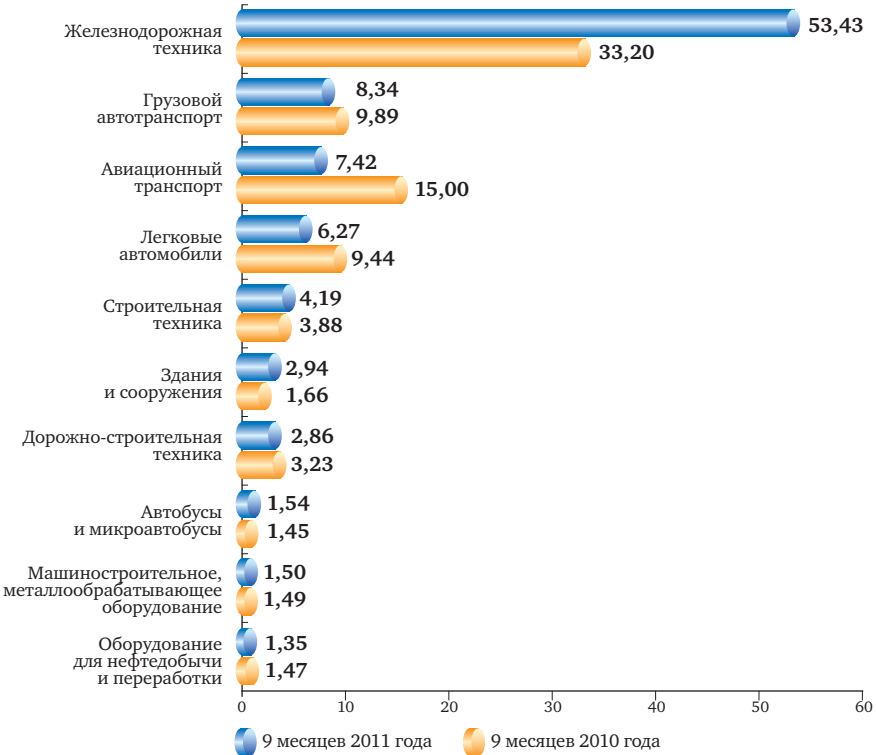
Экспертов также беспокоит негативная тенденция устойчивого снижения рентабельности на фоне роста объёмов рынка, а также острая ценовая конкуренция с государственными компаниями.

В досье

ТОП-10 СЕГМЕНТОВ РЫНКА ПО ДОЛЕ В ЛИЗИНГОВОМ ПОРТФЕЛЕ



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



ректора ЗАО «Сбербанк Лизинг» Сергея Клишо, хотя ежегодный спрос на вагоны составляет 70–75 тыс. единиц, а их стоимость стабилизировалась, ожидать аналогичного взлёта рынка и 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 упрутся в

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

Решить эту проблему можно либо дорогостоящим 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

Реклама

От достигнутых целей к новым горизонтам

ВТБ Лизинг – универсальная лизинговая компания.

Мы содействуем переоснащению и обновлению производственных фондов предприятий и организаций.

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 дню: «Мам, может, надо чего?» «Нет, спасибо, мне нужно побыть одной», – был ответ.

А подумать было о чём. Меньше чем за пять лет столько несчастий. Муж из-за тромбоза 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.

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 отфутболивали 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 приняты меры по вашей ситуации». Однако помощи она не дождалась. По телефону ей отвечали сначала терпеливо, а затем и вовсе стали бросать трубку.

В конце концов сжалились 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 Смотровая на встречу и с главой Балашовского района – Еленой Щербаковой, рассказала ей о своих злключениях, 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: сытый голодного не разумеет.

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

Вообще удивительно, как она решилась на эту стройку. Судите сами. Пенсия у Галины

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 постройт 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 к вечеру получают заветную бумажку, хотя сама процедура занимает не более двух минут. При желании всех пенсионеров можно обслужить 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 чиновницы с кусками торта на тарелках, приглашая 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. Обраталась она и к областному начальству. Ответ заместителя министра – председателя комитета социальной защиты населения Нины Рябининой процитирую: «Ваш среднедушевой доход превышает величину прожиточного минимума пенсионера в области – 4414 руб. Таким образом, права на государственную социальную помощь как малоимущий граж-

дская дорога, несмотря на то что Галина Павловна уже на пенсии, Юго-Восточная дирекция управления движением ей выделила сразу же 100 тыс. руб., а потом ещё 100 тыс. руб. Дали также путёвку в санаторий. Причём всё сделали без униженного сбора справок. Поступили, как в старые добрые времена: пришёл бывший работник со своим горем, и ему помогли по мере возможности.

«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, а молодёжь подалась на заработки в Москву. Вот бабы жили и рвут.

После вмешательства «Гудка» обещали помочь погорельце

Раньше погорельцу дом строили всем миром. А где теперь этот «мир»?

Вокруг одни старики-пенсионеры.

Вот бабы жили и рвут

данин 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 нажито 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».

Единственным, 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 тысяч триста, – вздыхает Галина Смотровая, – 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 ИЖЕНЯКОВА,
СПЕЦ. КОРР. «Гудка»
Балашов
Фото автора

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

Меры приняты

Загвоздка в трансформаторе

К концу года работники перегона Тумак – Карталы получат тёплый пункт обогрева



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЧИН

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 – Карталы негде погреться, не говоря уже о том, чтобы пообедать или просто перекусить 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 «Гудку» начальник службы корпоративных коммуникаций дороги Егор Величко, на 114-м км перегона Тумак – Карталы установлен модуль для обогрева

Зимой путейцам плохо без тепла

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

В настоящее время такой трансформатор приобретён, и к концу декабря этого года электроотопление и освещение модуля на 114-м км указанного перегона будет налажено.

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 Яблочков, 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, острейшего 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 спящими пассажирами – строителями и железнодорожниками БАМа. В постоянную эксплуатацию тоннель был сдан два года спустя – 5 декабря 2003 года. Для его сооружения потре-



ФОТО: ИВАН ШАПОВАЛОВ

Строительство самого протяжённого в стране Северо-Муйского тоннеля продолжалось 25 лет

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 езды 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.

190 лет назад

29 декабря 1821 года родился Дмитрий Журавский (1821–1891), выдающийся русский инженер и учёный, автор проектов первых больших мостов на первой российской железно-

дорожной магистрали Петербург – Москва. Мосты, рассчитанные согласно «теореме Журавского», отличались небывалой прочностью и долговечностью. Весь мир благодарностью воспринимал «русские фермы».

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 Великого сибирского железнодорожного пути.

Календарь листал
Сергей Богатко

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 вырастут – 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 к расходованию денег местные власти подошли 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.

Того 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 несколько 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 Шептунов, однозначной нормы, которая запрещает на территории медучреждения размещать детский сад, в законе нет. И остаётся только надеяться, что переоборудование первого этажа пройдёт в соответствии с санитарными требованиями. Как получилось – будут смотреть уже по факту. Хотя, считает чиновник, если руководствоваться здравым смыслом, то в ЦРБ детский сад устраивать нельзя, так как «серьёзно повышается риск заболеваемости детей».

По словам руководителя проектов «Право ребёнка на семью» Региональной общественной организации

«Право ребёнка», эксперта Общественной палаты РФ Светланы Прониной, архаринский случай – типичный пример, когда местные власти стремятся быстрее отпарковать «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

Справка «Гудка»

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).

МАШИНА ВРЕМЕНИ

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 ячейки и правления коллектива, а также активности членов коллектив достиг хороших результатов. Члены

огородного коллектива обеспечены на зиму плодовоовощами полностью. Кроме этого, продано овощей в магазины на сумму 1506 руб.

На следующий год это великолепное начинание хотят перенять на других станциях дороги. А можно и на всех железных дорогах.

15 декабря

1941 год Горячая пища – к месту работы

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

Ежедневно в одни и те же часы появляются заботливые общественницы у паровозов. У будок слесарей-автоматчиков и стрелочников, на путях. Всюду их встречают приветливо, радушно. Общественницы снабжают также паровозников – они доставляют булки, пирожки, горячий чай. Приятно, когда на дворе стужа, съест тарелку горячих щей.

15 декабря

1966 год Шутить изволил

Пассажиры пригородного поезда Оброчное – Арамас были свидетелями оригинального пиротехнического искусства путевого рабочего Арамасской дистанции пути Бориса Храпунова. Изрядно подвыпив, 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 смущении высыпали из вагонов.

– Молодец, механик! Не спишь, знаешь свою службу! – куржились хулиган.

Через несколько минут Храпунов стал подавать флажками непонятный сигнал локомотивной бригаде. Поезд, конечно, остановился. Храпунов разразился «приветственной» речью:

– Ты, браток, хорошо знаешь порядок: непонятный сигнал требует остановки...

Начальник Арамасской дистанции распорядился с «шутником», а народный суд на днях определил ему срок.

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 ненадлежащего 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.

Допускаются также перерывы в связи со стихийными бедствиями и ЧС. Во всех других случаях граждане имеют право обратиться в аварийно-диспетчерскую службу. Подать жалобу можно устно (в том числе

по телефону) или письменно, где сообщить свою фамилию и адрес, а также вид услуги, с которой возникли проблемы.

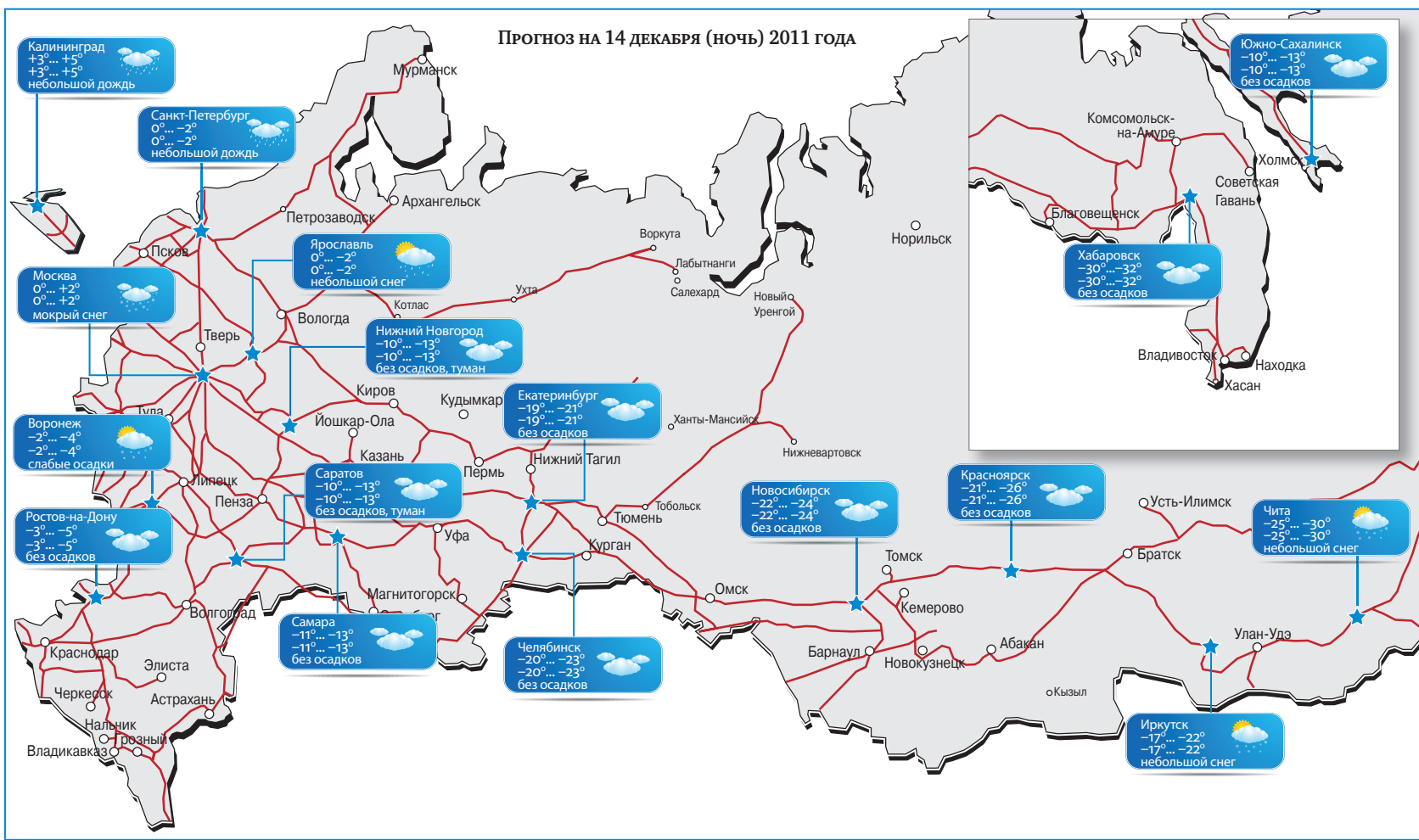
Как уточняют в Роспотребнадзоре, сотрудник аварийно-диспетчерской службы в ответ обязан предоставить, зарегистрировать заявку и сообщить её номер. Если причина перерыва ему неизвестна, он должен предоставить потребителя, когда будет проведена проверка по его жалобе. По её результатам составляют акт о непредоставлении услуг или о предоставлении услуг ненадлежащего качества. Этот документ подписывают и потребитель, и исполнитель.

Если к согласию стороны прийти не смогли, 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

Погода



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»



Наука

Смотр инноваций

В СТОЛИЦЕ ПРЕДСТАВИЛИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ XXI ВЕКА

В ПРОШЕДШЕМ В ЭКСПОЦЕНТРЕ ФОРУМЕ EXHIBITIONITY ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ СЫШЕ 500 ОРГАНИЗАЦИЙ, ПОЛУЧИВШИХ ГОСПОД-ДЕРЖКУ НА ПРОВЕДЕНИЕ АКТУАЛЬНЫХ НА-УЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ.

Среди перспективных научных проектов, победивших в конкурсе на соискание гран-тов Правительства РФ, были и разработки, представляющие интерес для транспорт-ной отрасли. Например, специалисты научно-произ-водственного предприятия «Исток» из под-московного Фрязина создали свыше 10 типов радиолокационных датчиков для измерения скорости транспортных средств и расстояния до объекта. Один из них позволяет контро-лировать 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 приме-няют, в частности, в системах автоматиче-



В МАИ создали высокоимпульсные ЭЛЕКТРОРАКЕТНЫЕ ИОННЫЕ ДВИГАТЕЛИ

ского управления тяговыми двигателями на магистральных электровозах ВЛ85, ра-ботающих на БАМЕ. В свою очередь сотрудники столичного Центрального конструкторского бюро специальных радиоматериалов изготовили наноструктурный композит, который ис-пользуют в качестве магнитного маркера грузовых вагонов. Благодаря этому под-вижной состав удаётся быстро идентифи-цировать при въезде на станцию. Количество наносимой на такой маркер информации можно варьировать в широ-ких пределах в зависимости от пожеланий заказчика. Кроме того, данный композици-онный наноматериал устойчив к экраниро-ванию металлом и сохраняет свои свойства при температурах от – 60 до +250 градусо-в. Это гарантирует надёжность считывания номеров вагонов даже в тяжёлых климатиче-ских условиях эксплуатации подвижного состава в нашей стране. Специалисты Тюменского нефтегазового университета представили на форуме но-вые методы контроля качества сварных соединений трубных сталей. С их помощью можно с высокой точностью находить ме-ста вероятных дефектов трубопроводов и своевременно их ремонтировать, преду-преджая аварийные ситуации. Большой интерес вызвал и проект учёных МАИ по созданию высокоимпульсных элек-троджетных ионных двигателей. Их будут использовать при разработке двигательных установок для космических аппаратов но-вого 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 специали-стов определён с учётом потребностей рынка труда. Вузы не должны готовить ка-дры, которые не будут востребованы. Речь прежде всего идёт об экономистах, юристах и педагогах. Зато вырастут контрольные цифры приёма по направлениям подго-товки, соответствующим приоритетам мо-дернизации и технологического развития отечественной экономики. Продолжится сокращение набора по специальностям, не-популярным для отраслевых вузов.

Наталья Курская

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ №ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретопин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Марина Волкова, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Анна Зограф, Марина Малюшова
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушков (информации), Владимир Тихов (культуры и спорта), Яна Хазимометова (социальной политики и психе), Алексей Чекалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Заваловин | Научный редактор: Анатолий Хадоровский
Номер велл Марина Малюшова.

Великие железнодорожники

Мекка путей сообщения

История семьи фон Мекк тесно переплелась с историей российских магистралей



Члены этой династии возглавляли ком-панию, за 70 лет построившую в центре России и в Поволжье сотни километров железных дорог, заводы, вокзалы. Зало-женные ими посёлки для железнодорож-ников вскоре стали городами: Рузаевка, Канаши, Шумерля, Зеленодольск, Ковыл-кино, Навашино, Вятские Поляны, Со-сновка, Камбарка...

Первым инженером в семействе стал Карл Фёдорович фон Мекк, дальний потомок канцлера из Силезии Фридриха фон Мекка, окончивший в 1844 году Петербургский ин-ститут путей сообщения. В 23 года он по-ступил на службу начальником дистанции Московско-Варшавского шоссе. Работа там не отличалась разнообразием: ремонт до-роги, скудные средства, бумажная рутина. Не было даже продвижений по службе. Карлу хотелось инженерной самостоятель-ности. 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 соучредителей Общества Московско-Саратовской желе-зной дороги, где секретарём был Павел фон Дервиз.

Карл быстро стал ключевой фигурой в компании. Благодаря его инициативе, инженерной сметке и предприимчивости первая очередь от Москвы до Коломны была построена очень быстро и открылась в 1862 году. Но на том деньги кончились. Об-щество 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. Островловы тогда говаривали: «Магомет нашёл в Мекке свою гибель, а Дервиз – спасение».



Со времён строительства Московско-Казанской дороги сохранилось здание станции Кизнер

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

Карл Фёдорович внезапно умер в начале 1876 года. Но его дело подхватила вдова На-дежда Филаретовна. Дочь смоленских дворян Фроловских оказалась жёстким и праг-матичным 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 под-держке, оказанной Петру Ильичу Чайков-скому. В благодарность композитор посвятил Надежде фон Мекк Четвёртую симфонию.

После смерти предпринимательницы в 1894 году её состояние было оценено в астрономическую по тем временам сумму – 12,5 млн руб. Но главное – она дожила до второго расцвета династии – времени, когда

к делам пришёл один из её девяти детей – 33-летний Николай.

За десять лет до этого он стал одним из ак-ционеров Общества Московско-Рязанской железной дороги. Не имея инженерного образования, Николай все эти годы пробо-вал себя на разных должностях в депо и на станциях, изучая их работу. А в 1891 году со-вершил переворот в компании – возглавил её, преобразовал в акционерное общество Московско-Казанской железной дороги и немедленно начал строительство новых лин-ний. 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) – Ниж-ний Новгород, Инза – Симбирск.

К 1900 году капитал общества превысил 136,3 млн руб., акции приносили 32-про-центный дивиденд.

Впрочем, линии Николая фон Мекка утра-тили то главное, что отличало работу его отца, – высокое качество. Лёгкие рельсы, де-

ревянные мосты, холодные, наспех постро-енные тесовые здания железнодорожных служб сразу бросались в глаза.

Гласный городской Думы Казани Дмитрий Образцов писал в 1908 году: «Общество исхо-дачивало право строить дорогу на неим-верно выгодных и облегчённых условиях. Благодаря дарованным такого рода льготам построена от Рязани до Казани препазудная железная дорога, большею частью из старых материалов, оборудованная таким же под-вижным составом, так что товарные вагоны нередко по дряхлости ломаются...»

Вскоре фон Мекк собрал у себя лучших ин-женеров своего времени. Будущий великий архитектор Алексей Шүевс создал для его лин-ний типовые проекты станционных зданий, разрабатывал облик вокзалов, например грандиозного и величественного Казанского вокзала в Москве. Кроме того, был построен большой паровозоремонтный 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 вос-ток» – строительство широтного хода от Мос-квы 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 Арамаса...

Однажды фон Мекк вошёл в свой кабинет, где его уже ожидали большевики. Ему зая-вили: «С сегодняшнего дня вы уже не являе-тесь директором дороги, ею будет управлять ревком». Ему ничего не оставалось делать, как сказать: «Пожалуйста!» Так вспоминает собы-тия 1919 года как военном-революционного комитета Московско-Казанской железной дороги Николай Смирнов.

Фон Мекк не оставил своего детища и после революции. Он стал одним из инженеров-управленцев и в 20-х написал не-сколько книг о перспективах железнодорож-ного транспорта в стране. Его расстреляли 1929 году как участника «враждебной организации», созданной инженерами. Об-винили его, в частности, в том, что он «уси-ленно охранял имущество» бывших частных железных дорог.

Николай Морохин
Нижний Новгород
Фото автора

Безопасность

Усилят охрану

Почтовые отделения оборудуют системами видеонаблюдения

В канун новогодних праздников, когда число по-сылкок возрастает, на «Почте России» принимают меры для повышения уровня безопасности.

Почтовые отделения и другие объекты оснащают скры-тыми видеокамерами и иными техническими сред-ствами. Такие меры позволяют не только предотвращать правонарушения, но и оперативно раскрывать совер-шённые преступления.

Автомобили связи оборудуют приборами ГЛОНАСС/GPS, что позволяет отслеживать в режиме реального времени их местоположение и оперативно получать тревожные сообщения при возникновении внештатных ситуаций. Кроме того, для охраны объек-тов почты привлекут дополнительные силы патрульно-постовой службы полиции.

Принимаемые меры уже показали свою эффекти-вность. Так, количество преступлений против работ-ников связи в нынешнем году сократилось на 11% по сравнению с показателями прошлого года.

Наталья Курская

Криминал

Похулиганил на 9 миллионов

В Тюменской области поджигатель машин приговорён к трём годам колонии

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

По данным следствия, все под-жоги были совершены в период с мая 2010 по апрель 2011 года. В этот же период осуждённый в ночное время ограбил и поджёл школу, а также устроил пожары в центре культуры и досуга и в здании рынка ООО «Тюменьав-тогаз». Также мужчина осквер-нил в посёлке два памятника

– Воину-освободителю и погиб-шим землякам в годы Великой Отечественной войны, совер-шив поджоги возложенных к ним венков и цветов, отметили представители прокуратуры. Серию преступлений остано-вил только арест пироманьяка в мае текущего года.

Общий размер ущерба состав-ил более 9 млн руб. Суд при-говорил поджигателя к трём годам лишения свободы с от-быванием наказания в испра-вительной колонии строгого режима. Юрист Елена Волкова сообщила «Гудку», что, скорее всего, осуждённому придётся возмещать и причинённый им ущерб: «Судом доказана вина человека в том, что он по-вредил или уничтожил чужое

имущество. Таким образом, он вряд ли избежит выплаты ком-пенсаций».

«Создан полезный преце-дент, и пусть поджигатели машин, которых сейчас раз-велось немало по всей стране, посмотрят, что им грозит. Вы-несенный приговор, на мой взгляд, вполне адекватный», – отметила юрист.

За последние пять лет в Мос-кве не осудили ни одного се-рийного поджигателя – даже если подозреваемых в поджо-гах задерживали, до суда дело в итоге не доходило. Может быть, именно уверенность в своей безнаказанности связы-вается на том, что поджигатели не боятся совершать такие пре-ступления.

Руководитель Центра прав-овой и психологической помощи в экстремальных си-туациях Михаил Виноградов полагает, что, скорее всего, массовые поджоги автомо-билей – дело рук обиженных на весь мир. «В нашем обще-стве, к сожалению, есть люди, которые не состоялись ни в одной из сфер, однако желают громко заявить о себе при по-мощи таких выходов. Как пра-вило, речь идёт о психопатах и людях так называемого анар-хического толка. Правоохра-нительным органам необхо-димо жёстко пресекать такие преступления, вести работу с осведомителями», – добавил Михаил Виноградов.

Михаил Прибыловский

Кроссворд

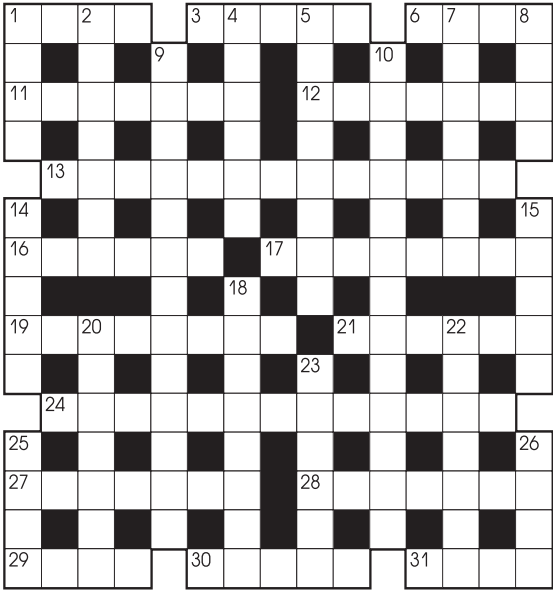
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. «Подарок» мужу в день рождения люб-бовника. 3. Ею Д'Артаньян завоевал Пари-ж. 6. И небесный, и каменный, и ле-тописный. 11. Учреждение, которое, по утверждению Остапа Бендера, пишет. 12. Этот продукт, который делают из молока, очень вкусно есть с блинами. 13. «Почто-вый адрес» людей без адреса. 16. Занавеси со складками из тяжёлых тканей. 17. Кон-курент 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 до-сталась ...». 30. Учебная «удочка» в речи школяров. 31. Туда входят счастливыми, а выходят с тещей.

по ВЕРТИКАЛИ:

1. Она может быть молочной, да ещё с кисель-ными берегами. 2. В Венеции не роскошь, а средство передвижения. 4. Воздушный змей, загримировавшийся под самолёт. 5. Обра-щение, вытеснившее нашего «товарища». 7. Антивыпуклая форма рельефа. 8. Оркестр из духовых, ударных и шумовых инструмен-тов. 9. Усатая «стюардесса». 10. Свобода, са-мостоятельность, автономия. 14. Деньги, на которые продавец решил вас не обчитывать. 15. Поиск «сокровищ» в жилище с санкции прокурора. 18. Допресмыкавшееся пресмы-кающееся. 20. Член общества, избегающий общества. 22. Чревоугодник с хорошим вку-сом. 23. Часть тела, склонная к «подвора-чиванию». 25. Псевдоболье́знь И.В.Бунши, с которой он мог бы обратиться к А.С.Шпаку. 26. Травма от собаки и комара.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 13 декабря

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

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

Выход в свет: 14 декабря 2011 года
Номер: 229 (24949) | Тираж: 151987 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.30
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Наблюдения Пасхи шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13. Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»