

РЖД планируют провести опытную контейнерную перевозку по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва

Северный морской путь может стать крупной международной транспортной артерией

17 марта 2011 года

[www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)

четверг

[www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)

№ 42 (24762)

E-MAIL:[GUDOK@CSS-RZD.RU](mailto:GUDOK@CSS-RZD.RU)

Ежедневная  
транспортная  
газета

Выходит  
с 23 декабря  
1917 года

Тираж  
147933  
экземпляра

## | От РЕДАКЦИИ

### Грейфером по карману

Говоря о проблемах, связанных с повышением пропускной способности сети, чаще всего упоминают такие негативные моменты, как недостаточный уровень организации ремонтно-путевых работ или неэффективное использование тяги. Спорить не будем, вероятно, эти факторы и можно назвать основными препятствиями для дальнейшего развития отрасли. И компания прилагает немало сил, чтобы исправить положение. Но есть и ещё один аспект проблемы, неподвластный железнодорожникам, – массовое повреждение полувагонов в портах при грейферной разгрузке. Об этой беде известно давно, только вот среди её последствий называют в основном убытки, понесённые собственниками вагонов. Но это ещё далеко не всё. Дело в том, что, по статистике, каждый третий вагон после выгрузки грейфером отцепляется на ближайших ПТО для текущего ремонта. Подвижной состав, сама собой, остаётся на станционных путях и без того загруженных припортовых направлений, ограничивая пропускную способность, снижая свободу маневра для локомотивов и путевых машин.

Традиционный «лидер» по количеству повреждённых вагонов – Мурманский торговый порт, но особенно остро стоит этот вопрос именно для предельно загруженных Дальневосточной и Забайкальской. Так, в 2010 году при грейферной выгрузке в тихоокеанских портах было повреждено более 27 тыс. полувагонов.

Ясно, что решение этой проблемы может быть лишь одно – оснащение портов современным оборудованием, позволяющим сохранять вагоны. Только в большинстве портов не очень-то хотят тратиться на дорогостоящую технику, нет для этого стимула. Чтобы получить штраф за повреждённый вагон, нужно пройти долгую и нудную судебную процедуру, в ходе которой необходимо документально доказать, что подвижной состав повреждён именно грейфером. А можно и не доказать, поэтому владельцы вагонов нередко, стиснув зубы, предпочитают молча платить за их ремонт. Изменить ситуацию могла бы система страхования подвижного состава. Безусловно, на первом этапе она потребует от операторов увеличения расходов. Зато после того, как страховая компания «разделет» порт за битёй вагонов, их станут меньше повреждать. А это значит, «больные» вагоны перестанут забивать пути и грузы пойдут быстрее.

## ЦИФРА ДНЯ

# 6,2 млрд

руб. будет вложено в комплекс автоматики и телемеханики ОАО «РЖД» в 2011 году. В эксплуатацию введут 644 стрелки и 158 км автоблокировок.

## Планы

# Деньги на подходе к порту

Усть-Луга нуждается в развитии транспортной инфраструктуры



В течение 2011 года будут определены источники финансирования строительства железнодорожных подходов к порту Усть-Луга.

Об этом во вторник рассказал «Гудку» первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов после совещания, проведённого заместителем председателя Правительства России Сергеем Ивановым в порту Усть-Луга.

В ходе визита члены российского правительства обсудили развитие порта и транспортных подходов к нему. «Есть много проблем, связанных с транспортом и транспортной инфраструктурой. Это касается не только морской части, ледокольной проводки в условиях сюровой зимы, но и железнодорожных и автомобильных подходов к порту, развязок. Транспортная

### Инфраструктура должна соответствовать объёмам перевалки

инфраструктура за пределами порта не должна стать узким горлышком на пути обработки возрастающих потоков грузов», – отметил Сергей Иванов.

По словам заместителя председателя правительства, к концу этого года будет введена в строй первая очередь Балтийской трубопроводной системы-2 (БТС-2). Объём перевалки нефти в порт Усть-Луга составит 30 млн тонн в год (вторая очередь системы предусматривает перекачивание 50 млн тонн). «БТС-2 даёт нам возможность наряду с БТС-1 направлять и переваливать основные потоки российской нефти в российских портах», – рассказал Сергей Иванов.

Помимо окончания строительства самой трубопроводной системы и терми-

нала, в порту необходимо будет провести дноуглубительные работы. Это позволит подходить к пирсам танкерам водоизмещением до 100 тыс. тонн.

Кроме того, по словам Сергея Иванова, «Сургутнефтегаз» уже отправляет в Усть-Лугу нефтепродукты железнодорожным транспортом.

Общие объёмы перевалки действующих терминалов порта выросли за прошлый год на 13,6%. Только перевалка автомобилей через терминал ЮГ-2 увеличилась в 3,8 раза. Ожидаемый рост объёмов перевалки порта в этом году за счёт ввода новых мощностей – ещё около 50%.

>Окончание | 2

## Блиц

### Скоростной приоритет

В РЖД рассматривают возможность перевозки пассажиров между двумя столицами за полтора часа



Фото: СЕРГЕЙ РОДИН

Валентин Гапанович,  
старший  
вице-президент  
ОАО «РЖД»

– Валентин Александрович, какова общая стратегия развития высокоскоростного движения?

– Перспективы определены в программных документах и указе президента страны. В русле этих документов разрабатываются технические нормативы, необходимые для проектирования, строительства и эксплуатации высокоско-

ростного железнодорожного транспорта в нашей стране, в том числе путём адаптации международных стандартов и стандартов иностранных государств.

– Каковы приоритетные направления развития высокоскоростного движения?

– Это в первую очередь Москва – Санкт-Петербург, а на дальнейшую перспективу – Москва – Нижний Новгород и Москва – Минск – Варшава – Берлин. В планах создания высокоско-

ростного пассажирского сообщения со скоростями до 400 км/ч, полигон которого к 2030 году при реализации максимального варианта развития превысит 1,5 тыс. км. ОАО «РЖД» прорабатывает вопрос строительства высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург с обеспечением времени хода 1 час 30 минут.

– Какие основные задачи стоят перед компанией в рам-

ках подготовки к чемпионату мира по футболу?

– Определение перспективных объёмов перевозок пассажиров и размеров движения ускоренных, скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов в период проведения матчей чемпионата мира, организация пропуска грузопотоков в период проведения форума, проведение необходимых мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры для обеспечения пропуска ускоренных, скоростных и высокоскоростных поездов в период матчей чемпионата. Кроме того, в ведении компании организация и развитие интермодальных пассажирских перевозок на маршрутах аэропорт – город в городах проведения матчей чемпионата мира, развитие вокзальных комплексов.

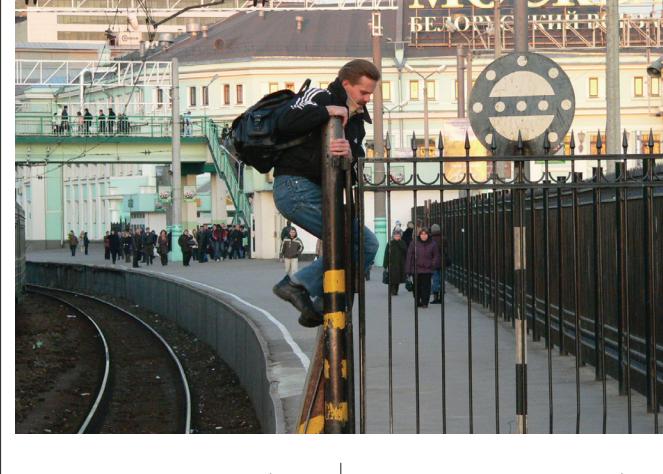
БЕСЕДОВАЛ

Всеволод Колупаев

## Рейд

### Очень большие уши

Для проезда без билета в пригородных поездах остаётся ещё немало лазеек



Спустя пару минут он вернулся с широченной улыбкой и с «билетом» в руках:

– Держи. Будешь садиться – покажешь.

Я стал рассматривать бумагу. Это чек на услуги вокзального туалета.

– Так они же меня не пустят? Даже логотип на обороте нет.

– Дата сегодняшняя. Пустят!

Вот и поезд. Из вагона выходят две проводницы и проверяют билеты. Мой и права не вызывает никаких вопросов.

Но выйти в город в Нижнем я по туалетному чеку не смог. Туалеты установлены в пяти местах. И нигде у меня не получилось ни двинуться с наглым видом, ни разжалобить контролёров. Они жёстко направляли к кассе. Я изучил зебры: к ним нет даже тропок. Безнадёжно. Осталось предъявить билет.

Николай Морохин  
Нижний Новгород

не всем, но теперь – свободно.

В феврале билеты всерёз по-

дорожали. Автобусом можно и подешевле добраться. Народу мало – контролёров можно за-

метить издали. Но они так за 50

минут и не пришли.

– Что-то не проверяют се-

годня. Вчера были. Сунула де-

сятку, – поделилась со мной по-

путчица.

А вот уже в Дзержинске в элек-

тричку, которая дальше идёт на

Горюховец, попасть можно было,

только пройдя сквозь ряд сотрудников ЧОПа. Они внимательно проверяли билеты у всех, кто

торопился к поезду.

Теперь надо обрати в Нижний. В Дзержинске я встречаю знакомого. Говорю, что попробую вернуться без билета назад.

Например, на проходящем по-

езде Фролицы – Нижний Новго-

род. И слышу в ответ: «Ставим эксперимент! Жди тут!»

>Окончание | 4

## 2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

17 марта 2011 года

четверг

№ 42 (24762)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

### Планы

#### Деньги на подходе к порту

>Начало | 1

А на 2012 год предполагается ввод в эксплуатацию контейнерного терминала, балтийского металлургического терминала, комплекса по перевалке и фракционированию стабильного газового конденсата и продуктов его переработки, терминала нефтепродуктов и бункеровки, терминала по перегрузке сжиженных углеводородных газов. Кроме того, по словам Сергея Иванова, сейчас три крупных инвестора – «Сибур», СУЭК и Российская зерновая компания – рассматривают возможность строительства терминалов в порту Усть-Луга.

Как рассказал «Гудку» Вадим Морозов, в будущем объём перевалки порта должен составить 120 млн тонн. Из них 95 млн тонн предполагается завозить по железной дороге. «До 2012 года РЖД выполнят все возложенные обязательства. В объёме до 28 млн тонн гарантировано привезём по железной дороге», – отметил он.

По словам Вадима Морозова, остаётся проблема финансирования программы развития железнодорожных подходов к порту. Проект «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» изначально был включён в подпрограмму «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Его финансирование в 2010–2012 годах предусматривалось за счёт инвестиционной составляющей в тарифах на перевозки в объёме 46,2 млрд руб. Однако инвестиционная составляющая в железнодорожных тарифах не была введена, поэтому компания инвестирует средства из своих источников. До 2011 года инвестиции ОАО «РЖД» составили 30 млрд руб., в этом году компания вложит 14 млрд, в следующие два года – ещё 14 млрд руб. Но для того чтобы привезти больше грузов, надо электрифицировать участок от Гатчины до Усть-Луги и построить хотя бы первую очередь сортировочной станции. Необходимы минимум 25 млрд руб. в ближайшие два года. «Это одно из поручений, которое будет записано в протоколе сегодняшнего совещания», – отметил Вадим Морозов.

При изыскании средств ОАО «РЖД» сможет обеспечить пропуск в 2014 году до 70 пар поездов в сутки или до 77 млн тонн грузов в год и максимально приблизится к согласованным параметрам работы.

Вместе с тем Вадим Морозов сообщил, что в развитии железнодорожной инфраструктуры нуждаются и дальние подходы к порту Усть-Луга – направление от Вологды, Череповца, Балаева и Волховстроя. На это нужно 18,6 млрд руб. Кроме того, чтобы выйти на максимальный объём перевозок, необходимо развивать направление от Соньково до Мги (ещё 50 млрд руб.)

«Именно в 2011 году должны быть определены источники финансирования», – подчеркнул Вадим Морозов.

ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА,  
соб. корр. «Гудка»  
Санкт-Петербург

### Решение

## Избавят от крюка

ГОРОЖАНАМ ОБЕСПЕЧАТ БЕЗОПАСНЫЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ПУТИ

ГОРЬКОВСКАЯ ДОРОГА И ВЛАСТИ ДЗЕРЖИНСКА В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ ОБОРУДУЮТ НОВЫЕ ПЕРЕХОДЫ ЧЕРЕЗ ПУТИ. ПОВОДОМ ДЛЯ ЭТОГО СТАЛИ ОБРАЩЕНИЯ С СОТНИЯМИ ПОДПИСЕЙ.

Железная дорога в Дзержинске – ось города, вытянутого на 25 км. И если его промышленный центр развивался по одну сторону магистрали, то жилые районы выросли по другую. Были времена, дзержинцы пересекали пути, где хотели, но в прошлом году линию огородили. Есть два путепровода, пешеходный мост и тоннель, настилы. Но они не у каждого дома. И это не устраивало местных, которые начали писать жалобы.

– Все это из-за «Сапсанов», – сетует горожанка Ольга Новоселова. – Раньше можно было напрямую ходить и к рынку, и к остановкам троллейбуса. Да, понимаю, поезда идут, опасно. Так смотреть надо! А теперь приходится к пешеходному мосту вначале топать, потом назад – по другой стороне. А это лишних полтора километра.

Впрочем, на дороге говорят, что установка забора не связана со скоростными поездами, хотя, конечно, это обстоятельство её ускорило.

– Причин огородить линию и без того немало. Станция Дзержинск – не место для посторонних людей, особенно если учесть, что среди её грузов бывают опасные, – говорит заместитель главного инженера дороги по Горьковскому региону Сергей Фадеев.

Станция с интенсивным движением опасна и сама по себе. За последние шесть лет здесь травмировано поездами 36 человек, большинство из них погибли.



Люди понимают опасность таких переходов, но предпочитают рисковать

включение в региональную инвестиционную программу строительства подземного перехода под путями в районе рынка. Дорога обязалась поддержать администрацию во время его проектирования и постройки.

Впрочем, требуется и другие меры. Жители примыкающих к Оке микрорайонов явно страдают от отсутствия благоустройства и недостатка транспорта. На улице Попова, которая идёт параллельно железной дороге, местами нет тротуара. Через улицу не оборудованы переходы со светофорами, и люди двигаются прямо по мостовой. Уже одно это не настраивает идти до ближайшего оборудованного места пересечения железнодорожных путей.

Когда линию огораживали, жители районов, расположенных за дорогой, попросили, чтобы к ним пустили социальный автобус – тогда необходимость идти через пути пешком для многих просто отпадёт. Просьба выполнена. Но общественный автотранспорт в городе с населением 250 тыс. жителей, к сожалению, за последние 20 лет был разорён до такой степени, что автобусы на социальных маршрутах остались всего три. Так что на этом маршруте интэрвал превышает полтора часа.

Заместитель мэра Дзержинска Дмитрий Бакиев сообщил, что с приобретением новых машин на маршруте появится второй автобус, а благоустройством улицы Попова город займётся. И самое главное – железная дорога не просто нашла общий язык с жителями Дзержинска, они поняли, что им идут навстречу, а огорожена линия для их же безопасности.

НИКОЛАЙ МОРОХИН  
Фото автора

Совет директоров Азиатского банка развития (АБР) принял решение выделить Туркменинию \$125 млн на технологическое обустройство участка железной дороги в рамках транспортного коридора «Север – Юг».

На участке железной дороги протяжённостью 311 км между станциями Берекет и Бужун будет обеспечено электроснабжение, а также проведены системы сигнализации, автоблокировки и связи.

Как заявил «Гудку» первый заместитель министра железнодорожного транспорта Туркмении Гельдыымурат Аманджаев, предполагается прокладка вдоль магистрали две 10-киловольтные линии электропередач (основную и резервную). Кроме того, планируется установить распределительные трансформаторы, а также реконструировать подстанции на станциях Гызылгая и Берекет. Кроме того, за счёт кредита АБР планируется закупить специальную технику по обнаружению нагрева бусксы, а также одну пескоочистительную и две щебнеочистительные машины.

Как рассказал Гельдыымурат Аманджаев, исполнитель ра-

### Северная

## Ранние субботники

В АРХАНГЕЛЬСКЕ АПРЕЛЯ НЕ ДОЖДАЛИСЬ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ АРХАНГЕЛЬСКОГО РЕГИОНА СЕВЕРНОЙ МАГИСТРАЛИ НА ПРОШЛОЙ НЕДЕЛЕ ОТКРЫЛИ СЕЗОН ВЕСЕННИХ СУББОТНИКОВ.

Ближайший субботник пройдёт в конце нынешней недели. Но уже в прошлую пятницу рядовые работники и руководители ряда железнодорожных предприятий Архангельска начали уборку и благоустройство территории. Вооружившись ломами и лопатами, вышли очищать от снега и льда тротуары и газоны.

«Профсоюз всегда поддерживает идею субботников, – улыбается председатель Архангельской территориальной организации дорпрофжела Алексей Денисов. – Вот и сам я, как видите, с лопатой. Пару часов на свежем воздухе можно рассматривать в качестве оздоровительной процедуры – бодрит, кровь разгоняет».

«Сейчас, пока снег кидаем, мужская сила требуется, – добавляет начальник Архангельского сектора специальной службы СЖД Александр Яковлев. – А вот коллеги из Архангельска по собственной инициативе всегда начинают кампанию рано, хоть весеннее тепло к ним приходит намного позднее, чем в Ярославль или Вологду».

«Снега у нас много, он грязный и лежит иногда до июня, – поясняет начальник отдела управления делами и хозяйственной деятельностью Архангельского отделения Людмила Яковleva. – Поэтому зимние чёрные валы стараемся сразу убрать, а беленый весенний снегок быстро растает».

ТАТЬЯНА ЗУЕВИЧ  
НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,  
соб. корр. «Гудка»  
ЯРОСЛАВЛЬ

### Объявление

#### Приглашение

для участия в тендере, проводимом ООО «ЛУКОЙЛ-КАМБАРСКАЯ НЕФТЕБАЗА»

Уважаемые господа!

Настоящим приглашаем вас принять участие в открытом тендере на поставку запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ). Общая информация о проводимом тендере: Вид тендера: открытый одностадийный тендер. Предмет тендера: поставка запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ).

Заказчик: ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза», расположенное по адресу: 427952, Удмуртская Республика, Камбарский район, село Камское, ул. Советская, дом № 27.

Контактные телефоны: (3412) 930-802, (3412) 930-794; e-mail: Anna.Markova2@lukoil.com.

Дата начала поставки: апрель 2011 г.

Дата окончания поставки: сентябрь 2011 г.

Срок подачи заявки на участие в тендере и приобретения тендерной документации: до 25.03.2011 г.

Срок предоставления тендерных предложений: до 10.00 часов даты проведения тендера по адресу, указанному выше.

Дата проведения тендера: 28 апреля 2011 г.

Срок действия ваших тендерных предложений должен составлять не менее 90 календарных дней, начиная с даты проведения тендера. С победителем тендера будет заключён договор в течение 20 календарных дней с момента окончания тендерных торгов.

Форму «Заявки на участие в тендере», а также иную информацию можно получить по указанным в приглашении телефонам и адресу электронной почты.

### Соседи

## Обустройство в кредит

ТУРКМЕНСКИЙ УЧАСТОК СОЗДАДУТ НА ЗАЙМЫ

б

бот будет выбран по итогам тендера, проводимого АБР. В настоящее время проводится рассмотрение заявок от более чем 30 участников из стран, участвующих в деятельности АБР.

АБР оплачивает 75% стоимости проекта, который оценивается в \$166,7 млн. Оставшаяся часть финансируется из бюджета Туркмении. Кредит выдаётся сроком на 25 лет с 5-летним льготным периодом. Ожидается, что проект будет завершён в 2012 году.

Эксперт Института стратегического планирования и экономики

заявительные продукты и текстиль», – заявил банковский куратор проекта Шакил Хан.

Начальник отдела транспорта Министерства экономики и развития Туркмении Джума Таганов отметил, что условия кредитования очень выгодны для Туркмении. «Чем больше срок кредитования, тем выгоднее, поскольку проценты по кредиту будут «съедаться» инфляцией», – отметил он.

Эксперт Института стратегического планирования и экономики

АБР обосновывает своё участие в этом проекте важностью будущей железнодорожной линии. «Эта ветка может стать основным железнодорожным маршрутом для транспортировки таких востребованных товаров, как нефть, сельскохозяйственные продукты и текстиль», – заявил банковский куратор проекта Шакил Хан.

Начальник отдела транспорта Министерства экономики и развития Туркмении Джума Таганов отметил, что условия кредитования очень выгодны для Туркмении. «Чем больше срок кредитования, тем выгоднее, поскольку проценты по кредиту будут «съедаться» инфляцией», – отметил он.

Денис Виксин

Справка «Гудка»

Туркменский участок железной дороги – составная часть магистрали Узень – Гызылгая – Берекет – Этрек – Горган («Север – Юг») протяжённостью более 900 км, строительство которой совместными усилиями ведут Казахстан, Туркмения и Иран.

## СЕРВИС

## Диалог под запись

ТЕПЕРЬ МОЖНО БУДЕТ ДОСТОВЕРНО УЗНАТЬ ВИНОВНИКА КОНФЛИКТА



Нажатие на кнопку переговоров с кассиром включает и магнитофонную запись

**Важная новинка** появилась в кассах одного из трёх пригородных павильонов Московского вокзала в Нижнем Новгороде – звукозаписывающие устройства.

Пассажир, который, подойдя к окошку, нажимает кнопку переговорного устройства, даже не подозревает, что он одновременно включает магнитофон. И весь его диалог с кассиром будет зафиксирован.

– Польза здесь двойная, – рассказал «Гудку» начальник отдела обслуживания пассажиров ОАО «Волго-Вятская пригородная компания» Леонид Тихонов. – Если возникает конфликт и пассажир жалуется на обслуживание, всегда есть возможность проверить, как развалилась ситуация, разобраться, кто прав. Но это, разумеется, редкий случай. В норме записи просто выборочно прослушиваются несколько раз в неделю руководителями компаний, чтобы увидеть типичные ошибки в работе кассиров. И это помогает в технической учёбе. И позволяет избежать таких ошибок впредь.

Звукозапись ведётся в восьми «окошечках».

На первых порах кассиры, которые оказывались на рабочих местах с «кучками», были очень молчаливы – на всякий случай старались не произносить лишнего слова. Но потом осознули, что никакой опасности записи не таит, хотя и дисциплинируют.

Через «записывающие» рабочие места прошли уже все 60 кассиров Московского вокзала, продающие билеты на пригородные поезда.

Сейчас Волго-Вятская пригородная компания создаёт учебный центр, где будут учиться и проходить переподготовку кассиры. В программе запланированы занятия по психологии и этике. Вот тут преподавателям и пригодятся аудиозаписи – для того чтобы понять, какие возникают проблемы во время общения кассира с пассажиром, и просто как учебные пособия.

Николай Горюхов

## РЕШЕНИЕ

## За долгами на вокзал

НЕПЛАТЕЛЬЩИКА ВЫЧИСЛЯТ ПРИ ПОКУПКЕ БИЛЕТА, А ЗАДЕРЖАТ У ВАГОНА

СЛУЖБА СУДЕБНЫХ ПРИСТАВОВ Бурятии внедряет оригинальную систему работы с должниками.

Как рассказал «Гудку» начальник специализированного отдела розыска Управления федеральной службы судебных приставов по Бурятии Игорь Хусаев, один из методов работы – направление запросов в Центр оперативно-разыскной информации при УВД на транспорте о приобретении должниками железнодорожных и авиабилетов и их постановке в базу данных системы «Стражевой контроль».

Так, недавно в столице Бурятии, прямо у дверей поезда, прибывшего в Улан-Удэ из Владивостока, приставами был принят в объятия гражданин, задолжавший различным банкам 500 тыс. руб. Должник приобрёл билет во Владивостоке, и эта информация сразу же поступила судебным приставам.

«А дальше всё было делом техники: ведь номер, место и время прибытия нам были известны», – отметил Игорь Хусаев.

Но в встреча должника, который оказался предпринимателем, с представителями закона заставила его полностью погасить задолженность.

Аналогичный приём ожидал и другого должника, который прибыл поездом из Москвы в Улан-Удэ.

СЕРГЕЙ КЕЗ,  
соб. корр. «Гудка»  
Иркутск

## Приволжская

## Как спички

На магистрали научились легко ломать дефектные рельсы

В Сарептской дистанции пути Приволжской магистрали изобрели рельсоломатель. Новое устройство не только экономит деньги, но и облегчает работу.

Ранее в процессе излома дефектного рельса были задействованы дрезина с бригадой из двух человек, сварщик и стропальщик.

«Но, так как излом рельсов не заложен в план работы дистанции, людям приходится отрывать от основной работы», – рассказывает наладчик железнодорожных машин и механизмов участка диагностики дистанции пути станции Сарепта Вячеслав Мочалов.

А излом – процесс трудоёмкий. Машинист дрезины и стропальщик поднимают над землёй с помощью крана на дрезине один конец 12-метрового рельса, надрезанный сварщиком в предполагаемом дефектном месте, пока не сломается под собственным весом. Путешцы признаются, что бывает страшно – вдруг рельс соскользнёт. Главное, чтобы никого не задел. Но и при благополучном изломе второй конец рельса опасно повисает на кране.

Поэтому Вячеслав Мочалов и сварщик Владимир Давыдов решили упростить процесс. Из обычной использованной трубы диаметром 55 мм изобретатели сварили каркас, похожий на столик. Выдвигающейся столешницей стала железная плита с приваренными к ней упорами и направляющими, которые жёстко закрепляют кусок рельса. А для того, чтобы рельс сломать, на упоре приварили винтовой шкив с конусным наконечником.

«Теперь мы справляемся, не привлекая ни технику, ни бригаду ломателей. Сварщик вырезает из рельса метровый кусок с дефектом, надрезает, как всегда, слабое место, и мы закрепляем кусок на столе. Закрываем металлической крышкой для безопасности и начинаем крутить винт, наконечник которого упирается в надрез, давит. И рельс ломается, словно спичка», – рассказывает Вячеслав Мочалов.

С 2008 года Приволжская магистраль первая на сети начала производить доломы в объёме 80% выявленных остродефектных рельсов. Но после того как в марте 2010 года ОАО «РЖД» издало распоряжение об обязательном доломе всех выявленных остродефектных рельсов и использовании их при проведении технической учёбы с операторами и расшифровщиками участка диагностики дистанции пути, все дороги сети перешли на 100%-ный долом.

До этого распоряжения дефектоскописты, перестраховываясь, рекомендовали заменять даже годные рельсы новыми. Теперь же вырезанный рельс необходимо сломать, чтобы убедиться, что дефект угрожает безопасности движения поездов, а решение оператора дефектоскопной тележки компетентно.



Вячеслав Мочалов уже строит планы по усовершенствованию своего изобретения

По словам начальника Центра диагностики и мониторинга устройств инфраструктуры Приволжской дирекции инфраструктуры Алексея Козлова, только в Сарептской дистанции пути в прошлом

году процедуру излома прошли 80 рельсов. «Учитывая это количество, приспособление для долома позволит экономить дистанции около 168 тыс. руб. в год», – говорит Алексей Козлов.

Своё детище путешцы называли РЛ 1 (рельсоломатель № 1) – с перспективой на его усовершенствование.

«Есть дефекты, которые находятся на концах рельсов и в болтовых отверстиях. И такой дефект тоже надо как-то зажать и сломать. Для этого мы приварим в определённом месте РЛ 1 дополнительный упор, так чтобы больший рычаг рельса шёл на изгиб, а малый ломался. Как только потеплеет, займётся», – строит планы Вячеслав Мочалов.

Инга Быкова,  
соб. корр. «Гудка»  
Волгоград

## ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

## Грузы через порт

Северная железная дорога в феврале 2011 года перевезла 149,8 тыс. т грузов через Архангельский морской торговый порт. Это на 76,7% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В том числе экспортные грузы составили 44,9 тыс. т. Основной объём по экспорту приходится на уголь (32,5 тыс. т), лесные грузы (3,5 тыс. т) и металлы (8,7 тыс. т). Перевалка импорта составила 44 тыс. т, в том числе металла – 33,8 тыс. т.

## Награда признания

Ассоциация «Востоктранспорт» за большие заслуги в деле укрепления авторитета транспортных проектировщиков России и в связи с 20-летием со дня образования данной организации представила к высшей награде ассоциации – «Ордену признания» вице-президента ОАО «РЖД» Олега Тони.

## Жалуются, но пользуются

По данным компании Eurail, которая продаёт билеты на поезда по всей Европе, общее число железнодорожных пассажиров за последний год увеличилось на 11,9% и достигло 427 тыс. Путешествовать на поезде стали больше и в Азии, и в Южной Америке. В Европе, где часто критиковали работу железных дорог, за последний год жителей, купивших билет на поезд, стало на 6,2% больше.

## Пострадал пешеход

Вчера около 17 часов вечера на переезде близ станции Ванино участка Высокогорная – Советская Гавань случилась авария. Водитель микроавтобуса, нарушивший Правила дорожного движения, выехал на переезд при исправной автоматической переездной сигнализации в непосредственной близости перед приближающимся со скоростью 50 км/ч рабочим поездом. Машинист применил экстренное торможение, но ДТП избежать не удалось. От отброшенного автомобиля пострадал пешеход, который был отправлен в больницу. В результате ДТП схода подвижного состава не произошло, габарит пути не нарушен, локомотивная бригада и водитель автомобиля не пострадали. На локомотиве повреждена подножка. Задержки в движении пассажирских и грузовых поездов не было.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

## Справка «Гудка»

С 2008 года Приволжская магистраль первая на сети начала производить доломы в объёме 80% выявленных остродефектных рельсов. Но после того как в марте 2010 года ОАО «РЖД» издало распоряжение об обязательном доломе всех выявленных остродефектных рельсов и использовании их при проведении технической учёбы с операторами и расшифровщиками участка диагностики дистанции пути, все дороги сети перешли на 100%-ный долом.

До этого распоряжения дефектоскописты, перестраховываясь, рекомендовали заменять даже годные рельсы новыми. Теперь же вырезанный рельс необходимо сломать, чтобы убедиться, что дефект угрожает безопасности движения поездов, а решение оператора дефектоскопной тележки компетентно.

## Транспортники обсудили общие проблемы

## Сотрудничество

## Все флаги в гости

Транспортники обсудили общие проблемы



Наша газета приняла активное участие в форуме

РОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТ НУЖДАЕТСЯ СЕГОДНЯ ПРЕДВАЛЮЩИЕ ВСЕГО В АДЕКВАТНОЙ ПРАВОВОЙ БАЗЕ И БЛАГОПРИЯТНОМ ИНВЕСТИЦИОННОМ КЛИМАТЕ. ТАКИЕ ВЫВОДЫ ЗВУЧАЛИ ВЧЕРА НА IV ТРАНСПОРТНОМ КОНГРЕССЕ, ОТКРЫВШЕМСЯ В МОСКОВСКЕ.

Форум, в котором принимают участие транспортные, строительные, инвестиционные и другие компании, проводится в рамках V Международной выставки современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта EKSPORT-2011. Главной темой первого дня конгресса стали вопросы стандартизации и саморегулирования в области транспортного строительства, инвестиций в инфраструктуру, решения транспортных проблем и мегаполисе и др.

– Мы заинтересованы в сотрудничестве со всем бизнес-сообществом, – отметил на открытии мероприятий вице-президент, статс-секретарь ОАО «РЖД» Сергей Епифанцев. По его словам, учитывая интересы грузоотправителей, ОАО «РЖД» в приоритетном порядке проводило модернизацию направлений Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азовско-Черноморский транспортный узел. Сегодня стратегическим направлением развития железных дорог является организация скоростного и высокоскоростного движения. В связи с этим компания ведёт переговоры с российскими и зарубежными партнёрами.

Принявший участие в конгрессе вице-президент ОАО «РЖД» Олег Тони, в частности, отметил, что сжатые сроки строительства объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к Олимпийским играм в Сочи требуют выработки принципиально новых решений в строительстве, которые в дальнейшем могут быть использованы в повседневной практике. «Перед нами, проектировщиками и строителями, стоит важная задача по самосовершенствованию. Ведь именно от нас зависит, насколько эффективно расходуются бюджетные средства при реализации инфраструктурных проектов, насколько высоким будет в дальнейшем уровень безопасности движения автомобилей и поездов», – подчеркнул Олег Тони.

В рамках форума состоялся ряд «круглых столов», прошёл дискуссионный клуб. Сегодня выставка и конгресс продолжают свою работу.

Марьяна Балашкина

## Интеграция

## Наутёк от суда

ЭСТОНИЯ ЗАТЯНУЛА С ФОРМАЛЬНОСТЯМИ

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ (ЕК) ТРЕБУЕТ ОТ ЭСТОНИИ ПРИНЯТЬ ПРАВИЛА ЕВРОСОЮЗА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ ЕК ОБЕЩАЕТ ПОДАТЬ В СУД.

Еврокомиссия требует от Эстонии, а также Австрии, Германии и Великобритании принятия внутригосударственных правовых актов, согласованных с европейской директивой по безопасности на железных дорогах. Эта директива ЕС предусматривает единые показатели безопасности на железной дороге, а также единые методы подсчёта стоимости железнодорожных аварий.

Упомянутые четыре страны ещё не известили комиссию о принятии требуемых актов. Если страны в течение двух месяцев не отреагируют на предупреждение ЕК, последний грозит обратиться в Европейский суд.

Советник департамента по связям с общественностью Министерства экономики и коммуникаций Эстонии Рууда заявил «Гудку», что правовой акт о безопасности железнодорожного сообщения уже разрабатывается и должен вступить в силу в ближайшее время.



Нарушения в законотворчестве сблизили магистрали Эстонии, Австрии, Германии и Великобритании

«Эстонский департамент технического надзора уже сейчас передаёт ЕС все необходимые данные в требуемом формате, – рассказал господин Рууда, – однако этот формат ещё не узаконен в Эстонии. Соответствующий проект сейчас находится на согласовании министерств и должен поступить в правительство в апреле».

По словам председателя эстонского «Фонда Развития» Райво Варе, судебные угрозы со стороны Еврокомиссии –

обычная дисциплинарная практика.

«Это правила игры Евросоюза, которые формализуются всё больше и больше, – пояснил эксперт. – Даже если дело дойдёт до суда, что в железнодорожной сфере случается крайне редко, решение будет принято в пользу европейской директивы

## Рейд

## Очень большие уши

&gt;Начало | 1

**Шапку поглубже**

В Чите сажусь в полупустую электричку до станции Атамановка.

Через салон пробегают два паренька: кассиры близко. Через пару минут «зайцы» спешат обратно. Видимо, нарывались на кассиров в хвосте. Вслед за ними две женщины заходят в наш вагон. Я съёживаюсь. Они идут строго по своей стороне. Первая уже миновала меня, вторая ещё не дошла. Улучив момент, перебираюсь напротив. Даже не взглянув на меня, кассир проходит мимо.

Знакомлюсь с пареньком, который подсаживается рядом.

— Постоянно бесплатно езжу. А чего? Кассира увидел — перешёл в другой вагон, и все дела!

Я иду в следующий вагон. И вдруг вижу кассира. Она в крайнем кресле пересчитывает мелочь. Замираю. Но девушка, окинув меня безразличным взглядом усталых глаз, продолжает звенеть рублями. Сажусь рядом и интересуюсь, далеко ли моя станция.

— Уже подъезжаем, — отвечает кассир, не поднимая головы.

**Сергей Донцов**  
Чита

**«Мастер-класс» от рыбака**

«Сегодня очередной этап технического перевооружения станции Новосибирск-Главный. Начиная с этого дня мы будем пользоваться турникетами! — Голос областного министра транспорта Николая Симонова, усиленный динамиками, звонко разносился по залу ожидания. — Пассажиры теперь будут проходить через современный турникетный комплекс, просканировав билет...»

— Не все будут, — говорит стоящий рядом человек, судя по этикетке, рыбак.

— Это как же?

— Айда покажу!

Мыдвигались в противоположную от турникетов сторону, а вслед нам неслись слова о том, что к началу летних пассажирских перевозок со стороны улицы Владимировской появится новый павильон.

Мы находим укромный уголок, и рыбак выпятился из баулка оранжевую жилетку, надевает. На спине — жирная буква «П». Путеец!

Пока добирались до поезда, я поинтересовалась, к чему такой маскарад. В ответ он пробурчал, что полторы сотни рублей лишними не бывают.

Контролёры появились через десять минут после отправления. Женщина в форме лишь глянула на мужественное выражение лица рыбака и оранжевый жилет и перешла к следующему. То есть ко мне. И рассчитала по полной программе, да ещё глянула так снисходительно, мол, ни один «заяц» у нас не проскочит!

Повернувшись, я вижу широкую победную улыбку рыбака.

**Владимир Павлов**  
Новосибирск

**Совет для Мухи**

Утром я покупаю билет до станции Енисей и занимаю позицию в тамбуре. Через несколько минут там появляются люди в синих кителях с портативными кассами. Стараясь не привлекать внимания и делая вид, что выбирай, где можно сесть, медленно продвигаюсь в следующий вагон. Кассирыдвигаются за мной. Поеzd подъезжает к станции Бугач.

Выскакиваю на платформу и чую, что есть мочи несусь в безопасный вагон. Вместе со мной скакут ещё несколько ребят.

— Уф, — переворожу дух, — кажется, получилось.

Но слышу: «Ваш билетик!»

Как оказалось, сегодня, помимо кассиров, работает ещё и бригада контролёров.

— Извините, не успела купить, — мямлю я. — Кошелёк дома забыла, мне только до станции Енисей. Может, я в другой раз заплачу, я часто езжу?

Контролёр спокойно выслушивает мой лепет, но предла-

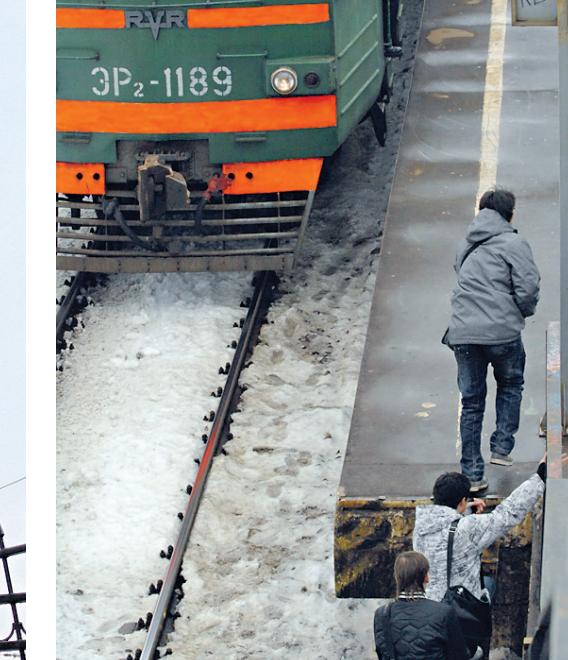


Фото: Сергей Родин



Фото: Сергей Родин

## Молодые берут ловкостью, опытные «зайцы» пытаются бить на жалость

нег нет, скоро выхожу».

— Вот, задание такое получила,

«зайцем» побить.

Изучив мои документы, ревизор отдаёт мне их обратно:

— Всё играется, только людей

от работы отвлекаете.

В соседнем вагоне замечают

мужчину, который при виде

кассиров судорожно достаёт

из кармана телефон и о чём-то

очень увлечённо беседует. Ка-

сир останавливается и терпе-

ливо ждёт, когда же пассажир

закончит важный разговор. Тот,

видя, что метод не сработывает,

протягивает билет.

— Уже проехали остановку.

— Не заметил даже, — удивля-

ется он.

— Придётся оплатить билет и

ещё сбор 100 рублей.

Пассажир начинает разма-

хивать руками, выкрикивать

в адрес кассира оскорблений и

угрозы. Усмирить «зайца» уда-

ется только двум охранникам.

А вот следующий пойманный

безбилетник — чёрный щенок

дворовой наружности — мирно

дримлет под скамейкой.

Хозяйка питомца протягивает

кассирам билет.

— А на собачку билет?

— На Муху тоже билет нужен?

Где это написано?

— В Правилах перевозок пасса-

жиров и багажа. Да вот же пла-

кат прямо перед вами.

Хозяйке ничего не остаётся,

как купить питомцу билет.

Кассиры продолжают про-

верку. Муха недовольно тявкает

на мое лицо.

— Нет, Муха, ты не права, — оглядывается кассир, — за проезд нужно платить!

— Алея Мизинко

Красноярск

нег нет, скоро выхожу».

Тогда чоловцы выводят «зайца» в тамбур, и, судя по разговору, безбилетник действительно готов покинуть вагон. Доходит

до людьми. Один пристроился сзади к человечку с билетом. Опа! Прощёл «паровозиком».

Но охранники его ловят и ведут к

кассам.

Возвращаюсь на перрон. Вдоль

нега забора, который мужчины

успешно преодолевают, но мне

он не по зубам: в пальто, юбке и

сапогах на каблуках. Ладно уж,

купила билет на выход. Хотя я

всё равно сэкономила 24,5 рубля.

Утром иду на Курский вокзал.

На перроне вижу забор, отделя-

ющий турникетные павильоны

от первой платформы. Со сто-

роны павильонов — охранники.

Немного струсила, но увидела,

что вдоль путей спокойно идут

«зайцы».

Возращаюсь на перрон. Вдоль

нега забора, который мужчины

успешно преодолевают, но мне

он не по зубам: в пальто, юбке и

сапогах на каблуках. Ладно уж,

купила билет на выход. Хотя я

всё равно сэкономила 24,5 рубля.

На Ярославском вокзале за-

хожу в турникетный зал. М-да,

тут никак не пролезть. Наблюда-

ю за людьми. Одно не было.

Она пристроилась сзади к человеч-

ку с билетом. Опа! Прощёл «паровозиком».

Но охранники его ловят и ведут к

кассам.

На Ярославском вокзале есть

какая-то особая ирония в том,

что ближайший лаз на плат-

форму находится сразу после

здания, где сидят полицейские

и прокуратура. Правда, тот лаз

мне не понравился — неудоб-

ый.

На Финляндском вокзале есть

какая-то особая ирония в том,

что ближайший лаз на плат-

форму находится сразу после

здания, где сидят полицейские

и прокуратура. Правда, тот лаз

мне не понравился — неудоб-

ый.

На Павелецком вокзале есть

какая-то особая ирония в том,

что ближайший лаз на плат-

форму находится сразу после

здания, где сидят полицейские

и прокуратура. Правда, тот лаз

мне не понравился — неудоб-

ый.

На Курском вокзале есть

какая-то особая ирония в том,

что ближайший лаз на плат-

форму находится сразу после

здания, где сидят полицейские

и прокуратура. Правда, тот лаз

## ПЕРСПЕКТИВА

# Арктический маршрут

ПРЕДЛОЖЕНА НОВАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Елена Кудряшова,  
РЕКТОР  
СЕВЕРНОГО  
(Арктического)  
ФЕДЕРАЛЬНОГО  
УНИВЕРСИТЕТА,  
ПРОФЕССОР



ФОТО: АЛЕКСАНДР СТРЕЛЬЦОВ

В Архангельске на базе Северного федерального университета открыли Центр космического мониторинга Арктики, предназначенный для развития грузопривозок в этом регионе нашей страны.

— Елена Владимировна, какие задачи будут решать специалисты нового центра?

— Многоцелевая космическая система наблюдения «Арктика» предназначена для разведки залежей природных ресурсов на шельфе, сопровождения морских маршрутов, организации надёжной правительственної и мобильной связи, обеспечения безопасности трансполярных перелётов авиации, а также проведения экологического мониторинга. Её создание обойдётся примерно в 68 млрд руб., а внедрение начнено на 2014 год.

Наш Центр космического мониторинга Арктики стал первым звеном этой глобальной системы. Его специалисты, в частности, займутся изучением возможностей доставки продукции по Северному морскому пути. Максимальный объём перевозок грузов на этом маршруте — 7 млн тонн — был достигнут в 1987 году, из них 40% пришлось на трассу Мурманск — Дудинка.

В конце 90-х годов по известным причинам он снизился до 1,5 млн тонн. Однако в последнее время интерес к этому маршруту снова возрос. В прошлом году по Севморпути доставили почти 3 млн тонн продукции. Мы уверены в возможности экономического возрождения этой легендарной трассы.

— Что для этого необходимо сделать?

— По заказу ряда нефтедобывающих компаний уже разработаны планы освоения высокосиротных трасс, созданы проекты строительства ледоколов нового типа, намечены перспективы развития инфраструктуры в данном регионе. Но безопасная навигация в Арктике невозможна без научно обоснованного гидро-графического и гидрометеорологического обеспечения, проведения других научно-исследований.

В единое «кольцо информации» должны войти спутниковая, авиационная и морская наблюдательные сети, а также наземные полярные мониторинговые станции. Их через Центр мониторинга Арктики необходимо соединить каналами связи с центрами сбора, первичной обработки, хранения и предоставления информации. Полученные и систематизированные данные затем должны поступать в управление.



ФОТО: Олег КОЛЧАКОВ

ские, исследовательские, консалтинговые структуры для дальнейшего использования в коммерческих целях. Построением такой системы и займутся в первую очередь сотрудники нашего центра.

— Насколько влияет на развитие Северного морского пути прогнозируемое изменение климата?

— Мнения учёных относительно будущей погоды в полярных широтах сильно различаются. Одни предсказывают потепление. Другие, наоборот, — похолодание. Пока же наблюдаемое усиленное таяние льдов в океане увеличивает сроки навигации в Арктике.

Более того, Северный морской путь становится международной транспортной артерией. Впервые в истории в прошлом году по нему проплыли танкер «Балтика» с грузом 70 тыс. тонн газоконденсата для Китая. Этот переход доказал, что танкеры хорошего ледового класса с опытными судоводителями под проводкой штаба морских операций и атомных ледоколов практически пять месяцев в году могут ходить по Севморпути, сокращая в полтора-два раза маршрут от Европы до Юго-Восточной Азии.

## Без ледоколов развитие Севморпути невозможно

Путь от Мурманска до чукотского порта Певек занял 11 дней. Самый сложный участок пути среди льдов и торосов танкер преодолел в сопровождении ледоколов. Далее к китайским берегам он уже двигался самостоятельно. Главная трудность состояла в том, что в последний раз замерз

— На этом маршруте ещё слишком велики эксплуатационные расходы, включая ледокольное обеспечение, тарифы за пограничное и таможенное оформление, действуют повышенные ставки страховой премии, существуют дополнительные риски. Они обусловлены вы-

## Танкеры хорошего ледового класса пять месяцев в году смогут ходить по трассе Севморпути

глубины на этом маршруте делали 15 лет назад. С тех пор многое изменилось, в том числе и габариты судов.

Поэтому специалисты-гидрографы уже начали собирать новые данные для будущих рейсов, в том числе и в более северных широтах. Там большая глубина, поэтому по такой трассе смогут ходить суда грузоподъёмностью до 150 тыс. тонн. Первые заявки на их проводку уже поступают как от российских, так и иностранных компаний.

— Чем сейчас сдерживает развитие грузовых перевозок по Северному морскому пути?

сокой вероятностью простое кораблей в ожидании погоды и повреждения судов льдами.

После распада СССР многие портовые сооружения были заброшены, навигационная и спасательная службы устарели, утрачен кадровый потенциал. Тем не менее наша страна предпринимает сейчас серьёзные усилия, чтобы сделать Арктику доступной и открытой для мировой экономики. И задача учёных состоит в научном обеспечении этих планов.

БЕСЕДОВАЛ Андрей Стрельцов

Архангельск

## СОСЕДИ

## Атака на поезда

ЕВРОПУ МЕНЕЕ ЗАБОТЯТ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЛАТВИИ

Мировой кризис заставляет всерьёз задуматься, оптимальны ли политика европейских стран в области железнодорожного транспорта.

Грузоотправителей из России и многих стран Азии пока привлекают низкие расходы в ЕС на транспортировку продукции сырьевых отраслей, таких как угольная, нефтяная, металлургическая. И величина транспортной составляющей прежде всего зависит от подхода государства к вопросам тарифного регулирования. В Латвии, например, отсутствует гибкое регулирование тарифов, которое помогло бы быстрее реагировать на изменения цены производимой продукции.

Латвийская железная дорога (LDz) стремится удерживать сравнительно высокий уровень грузоперевозок. Во многом это стало возможным благодаря сотрудничеству с Россией и Белоруссией. Однако LDz приходится нелегко. При обилии соседей-конкурентов латвийские транзитные тарифы — одни из самых высоких в Европе. В Латвии проекты, так или иначе связанные с автотранспортной отраслью, получили 87,4% средств евробондов, а с железнодорожной — только



ФОТО: МИХАИЛ НИКИТИЧЕВ/АГЕНТСТВО «МОСКОВСКАЯ ФОТОСЕРВИС»

Где-то поезда LDz ещё ходят, а в иных местах рельсы продают в Китай

7,8%. Всё это ставит железнодорожную отрасль на грань выживания.

В помощь железнодорожникам отказывает в последнее время и государство. Атакуют рельсы Международный валютный фонд и чиновники — кредиторы ЕС. Они требуют от Латвии за предоставленные средства ввести всё более жёсткие меры экономии. Сокращение в первую очередь отразилось на финансировании транспортной отрасли.

Как считает экс-министр сообщения Латвии Айнар Шлессерс, во многих районах железнодорожное сообщение буквально вымирает. Поэтому и принято LDz решение разобрать

и продать китайцам рельсы на многих местных линиях, например на популярных некогда участках Лиепая — Вентспилс, Гулбене — граница с Россией.

По моему мнению, разрушение транспортного бизнеса в стране происходит отнюдь не по причине мирового кризиса. За последние годы европолития создала «минное поле» конфликтов с бизнесом. На такую «мину» сейчас и напоролась Латвия с разрушенной коррупцией и системой на этом поле будут взрываться всё новые «мины».

Виктор Колчак,

транспортный эксперт

Латвийской АН,

доктор инженерных наук

## ТЕХНОЛОГИЯ

## В атмосфере сохранности

УГЛЕКИСЛЫЙ ГАЗ СПАСЁТ ПРОДУКТЫ

Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке перевозок скоропортящейся продукции необходимо не только проводить гибкую тарифную политику, ускорять доставку, улучшать сервис, но и внедрять прогрессивные технологии сохранности товаров в пути.

Например, сберечь продукты, увеличить предельный срок их хранения и перевозки можно с помощью регулирования состава атмосферы в вагонах.

Суть метода состоит в повышении доли углекислого газа до 3–8% с одновременным снижением доли кислорода до 1–5%. Для внедрения этой технологии грузовое помещение вагона герметизируют, а в машинном отделении монтируют установку по созданию регулируемой газовой среды.

Такими установками уже оборудованы некоторые секции и 20 автономных рефрижераторных вагонов. На отечественных магистралях были проведены опытные перевозки, подтвердившие высокую эффективность этой технологии, особенно при перевозке нежных и ценных плодов и ягод. Использование нового метода позволяет увеличить предельный срок перевозки плодово-овощной и привлечь на железнодорожные дороги дополнительный грузопоток.

Продлевают срок хранения продукции и современные вакуумные упаковки, в которых снизят в несколько раз содержание воздуха. Этот способ в сочетании с холдом даёт хороший эффект. Правда, сфера его применения ограничена недостаточной механической прочностью продукции и высокими требованиями к упаковке.



ФОТО: АЛЕКСАНДР СТРЕЛЬЦОВ

Для доставки ягод в нашей стране всё шире используют ингибиторы этилена. Дело в том, что этилен — основной гормон созревания плодов, поэтому его избыток ведёт к загниванию продукции. Однако после обработки фруктов и овощей газообразным ингибитором этилена в крайне низких концентрациях их можно длительное время хранить и транспортировать без потери качества. В применяемых небольших концентрациях препарат безопасен для человека и окружающей среды.

Внедрение подобных перспективных технологий перевозки скоропортящихся грузов не требует значительных вложений на модернизацию подвижного состава, а эффект от их использования может составить миллиарды рублей в год.

ВЛАДИМИР ПАНФЁРОВ,

профессор МИИТа

## Вопрос дня

В чём причина роста количества брака в работе локомотивного хозяйства (ремонтной и эксплуатационной составляющей)? Какие вы видите меры для ликвидации проблем?

Роман Субботин, начальник Восточно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава:

— Сейчас резко возросли требования локомотивных бригад к состоянию машин и в первую очередь из-за разделения хозяйства на ремонт и эксплуатацию. Увеличилось количество локомотивов, находящихся в эксплуатации. Сказывается и само качество машин, которое остаётся не таким высоким, как бы хотелось, особенно локомотивов старых серий. В итоге получаем рост количества браков. Снижать их можно по-разному, в том числе и за счёт повышения мастерства персонала. Но в первую очередь необходим комплексный подход к решению каждой проблемы. Вот, например, с прошлого года мы стали менять на локомотивах-толкачах, которые задействованы на Слюдянском горно-перевалочном участке, транзисторы в электронике. Старые, выпускаемые в 70-х годах, сняли и поставили более современные и мощные аналоги. В результате электроника на этих толкачах стала работать на два порядка устойчивее. Второй пример: в нынешнем году мы запланировали поменять у электровозов ВЛ85 более 72 тыс. радиоэлементов в выпрямительно-инверторных преобразователях, которые нам давали значительное количество отказов. И к следующей зиме количество отказов по электронике этой серии локомотивов, как мы рассчитываем, сократится на 25%.

Николай Иванов, машинист эксплуатационного локомотивного депо Чита ЗЭЖД:

— Запчастей не хватает на локомотивы. Их с одной машины на другую «перетаскивают» — вот и вся замена. А чтобы брака стало меньше, нужна хорошая ремонтная база, оснащённая всем необходимым. Ведь, случается, локомотивы приходится гонять из одного депо в другое из-за невозможности проведения полноценного ремонта на месте.

Евгений Жаворонков, главный инженер ремонтного локомотивного депо Канс-Иланский КРЖД:

— Старение локомотивного парка. Сегодня 80% локомотивов, которые работают на магистрали, выпущены в 70–80-х годах прошлого века. Оборудование, установленное на них, хоть и ремонтируется регулярно, но всё равно уже выработало свой срок. Влияет на количество случаев брака и квалификация слесарей по ремонту тягового подвижного состава. 50% молодых специалистов, которые приходят на работу в депо после профессионально-технических училищ, не имеют практических навыков. Очень слабая подготовка. Если исключить эти факторы, то количество брака пойдёт на уменьшение.

Андрей Гармонов, начальник локомотивного ремонтного депо Барабинск ЗСЖД:

— В ходе структурной реформы идёт серьёзное техническое перевооружение. В прошлом году в депо поступило 35 пассажирских электровозов ЭП2К. С одной стороны, хорошо, но с другой — их качество ещё предстоит улучшать до заявленных технических требований. Главными же причинами большого количества случаев грубейших промахов у локомотивчиков являются пренебрежение элементарными технологическими нормами, проходное отношение к должностным обязанностям. Очевидно, что в новой организационной структуре требуется выстраивание такой эффективной системы, которая гарантировала бы безопасность перевозок. Лишь в таком случае у нас есть возможность позитивной динамики в резком улучшении качества ремонта локомотивов. Один из приёмов для достижения этой цели — пооперационная приватизация. То есть каждый этап сложного процесса ремонта тяговой единицы надо взять под жёсткий контроль.

Иван Болотов, замначальника локомотивного эксплуатационного депо Тында ДВЖД:

— Главное, уйти от перепробега локомотивов. Машина должна заходить на плановые виды ремонта, но не попадает — растут грузоперевозки. Потом локомотив изнашивается, попадает в ремонтное депо, а у ремонтников тоже большие объёмы работы. И качество ремонта желает лучшего, хотелось, чтобы обучение слесарей осуществлялось более достойно. Есть вопрос и с обновлением тепловозного парка. В своё время наши тепловозы серии ТЭ10 были модернизированы на Уссурийском локомотиворемонтном заводе. Если бы не эта модернизация, северный широтный ход давно бы уже стоял. Но и они практически подошли под второй заводской ремонт. Поэтому мы надеемся на поступление новых тепловозов серии «Витязь», благодаря чему поднимем и весовые нормы поездов.

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

## Дневник собкора

## Сердце сортировки

Компьютеры и спутники облегчают работу станции Ярославль-Главный



Дежурный по сортировочной горке Андрей Карпов с коллегами расформировывают грузовой состав



Осмотр вагонов в сформированных составах



Документы в поездку оформляются оперативно



– Завтра мы к вам с фотографом и пресс-службой придём в гости, – звоню начальнику сортировочной станции Ярославль-Главный Евгению Урухину. – Во сколько лучше?

– Во сколько хотите, всё равно буду знать.

Так и вышло. Оба урухинских уха зажаты трубками – обычной и мобильником.

– Я понял, понял! Щас, щас, щас, – отвечает кому-то Урухин.

– Саш, тут на эсэм пятую жалуются, не можем никак выпустить на линию, – бёргт он третью трубкой. – Эсэм пя-та-я! От вагонников. Посмотри, надо её прогнать, им поработать ещё нужно.

– Станционному диспетчеру звонил, – поясняет по моей просьбе. – Он обещал путейцам пропустить снегоуборочную машину, но что-то застопорилось.

Снова пшикает мобильный.

– Мне уже звонил Коржавин, щас её выпускают уже. Всё, она уже поехала! Она по-е-ха-ла у-жэ-э. Я дал команду. Я всё понимаю, но я же не могу постоянно смотреть, где эта эсмка ездит!

Звонят путейцы, вагонники, локомотивщики, связисты... У всех теперь свои дирекции и вертикали, но на деле директорует этим оркестром всё равно он – начальник сортировочной станции. Хотя в должностях лишь с прошлого года.

– Мне повезло, – смеётся он. – Только заступил, внедрение инновационных технологий началось, и снегопады на Ярославль обрушились небывалые.

С работы мой собеседник не уходил со вчерашнего вечера. Ночь здесь отдежурил.

– Контролировал работу горки, – поясняет он. – Поездная обстановка сложная. Октябрьская по Коште плохо принимает. Плюс пути переплетают так, словно тормозной башмак на рельсах. Вагоны просто не катятся с горки. Разбирали 18 поездов за смену, а надо 24–26.

– А что у вас за новшества? Результаты есть?

– Мы ещё только «встречаемся». Станция стала опытным полигоном для внедрения автоматизированного контроля технологической дисциплины. Например, маневровые локомотивы оснастим спутниковой навигацией, чтобы видеть их передвижение в режиме онлайн.

На вопрос «зачем?» Урухин приглашает к монитору.

– Видите, это станция. Но тут всё обезличено. Вот прибывает поезд, но его номер я не вижу. Где сейчас маневровый

тепловоз, не знаю, поэтому не могу оценить эффективность его работы. А станет всё прозрачно. Можно будет отследить простой локомотивов, вагонов, все нарушения технологии. Ведь и составителей, приёмщиков, вагонников тоже планируется охватить системой навигации. Каждый шаг работника станет известен. Мы уйдём от потерь, которые пока велики.

– Эсэм пятую можно будет «прочипить» и уже не терять из вида? – начинаю что-то понимать.

– В принципе да. А ещё внедрим систему составообразования, которая облегчит работу маневрового диспетчера. Он сможет планировать формирование новых составов до подхода поездов к станции.

– Как люди принимают нововведения?

– Тяжело. Да и кризис людей расхолодил. Приходится взбадривать. Думаю, новые технологии помогут мобилизовать коллектив. Люди должны знать, что их контролируют, и понимать, чего от них хотят. А хотят от них, чтобы они не торопились...

Вот и мы уже опоспешаем на пешеходный мост. Отсюда видна вся горловина. Чудесным видом десятки вытянувшихся к горизонту составов мешает любоваться ветер, прожигающий лицо.

– А вон там, – показывает вдаль Алексей Мишенков, заместитель начальника станции, – сортировочная горка – сердце станции. Только работает оно сейчас с перебоями: составы вывозят нечем, локомотивы забрали на Октябрьскую распаковку.

Мост продувается так, что мы почти бегом возвращаемся к «узику». Перед выездом на горку заглядываем на блокпосты.

– Зачем нас снимать, нам некогда, – ворчит дежурная по станции Любовь Кузнецова, нехотя переодевается в железнодорожную форму и начинает отдавать команды с таким усердием, что к ней не подступиться. Зато к Алексею тут же подступают связисты из РЦС и умоляют подмахнуть акт комиссионного осмотра громкоговорящей связи.

– Не подпишу, пока сам не проверю.

В рельефной блокпоста и вовсе безлюдно. Смешно стрекочут ряды прозрачных коробочек. Им тоже не до нас – переключают стрелки и сигналы светофоров.

Откуда-то приводят механика, облачаят в Алексеев жилет, и тот позирует с механизмами. На лестнице Артём пытает Алексея, будут ли как следует одеты со-

ставители и вагонники, которых поедем снимать.

Наконец отправляемся на горку. По дороге заезжаем на ПТО вагонов. Пока фотокорреспондент «Гудка» Паша снимает на путях, захожу к оператору. А там осмотрщик в ушанке как раз диктует номер вагона, где только что выявил трещину боковины тележки.

– Трудновыявляемый дефект, я его по вздутию краски обнаружил, – признаётся на улице Евгений Гусев. – Полувагон с лесом отправился бы с составом на Горьковскую, теперь его отцепят в ремонт. Может, премию дадут...

– Он выполнил свою работу, – рассуждает Алексей, пока трясёмся в «узике».

– Теперь поезд не уйдёт на «нитку» графика, простой вагонов вырастут. Для станции это плохо. Но если бы не выявил, вагон мог развалиться на перегоне. Это ударило бы по всему участку.

В здании горки подхожу к ведущему специалисту НИИАСа Игорю Резинченко. Ему со товарищи внедрять то, о чём говорил Урухин.

– К Ассамблее начальников дорог делаем, к лету, – раскрывает он карты и

**Маневровые локомотивы оснастим спутниковой навигацией, чтобы видеть их передвижение в режиме онлайн**

вполголоса расписывает манящие перспективы применения спутниковой навигации, речевых и безбумажных технологий. Всё это поможет сердцу сортировочной станции заработать на полную мощность. В окне показываются катящиеся с горки вагоны.

Вспышка фотоаппарата пугает оператора первой тормозной позиции Ольгу Колыгину, которая грозится остановить рулопуск.

– При торможении доли секунды всё решают, – смыгивается она позже. – Глазом моргнул – и всё. Такого можно натворить... Нас за работой даже начальство не трогает.

Из смежного зала вбегает старший смены – станционный диспетчер Александр Сурин – и сразу исчезает. Поговорить с ним невозможно: он разрывается между рабочими, телефонами, диспетчерами и операторами. О новых технологиях знать не знает.

– Челночно так по 12 часов без перерыва на обед, – бросает на ходу. – Пятый год уже. Перекусить удается за 5–6 присестов. Хватит, с первого числа ухожу.

А вот маневровый диспетчер Дмитрий Менделеев, склонившийся над таблицей (не периодической!), никуда уходить не собирается. На горке уже 23 года. Отец, дед и бабушка работали на дороге.

– Если мне покажут на мониторе локомотивы и избавят от бумаг, будет здорово, – отвечает он мне между телефонными звонками. – А то времени много тратим. Но ведь и сами тепловозы-то старые, еле-еле выставляют поезда...

– Это было последнее интервью, на нём карьера закончилась, – хохочут работницы станционного технологического центра, перекусывающие прямо на поездных документах. – Вы нас спросите, мы вам наговорим. Поесть негде и практически некогда, хотя обеденное время из оклада вычитают. Зарплата у нас – 14–15 тысяч, а не в «среднем 30», как пишут в газетах. В кризис сортировщики документов сократили – сами относим, раскладываем по полочкам. Без кондиционера духота, особенно летом. А халаты – смотрите, как у уборщиц. Надеваем только к приходу начальства.

Возвращаюсь к операторам горки. В промежутках между разборками поездов они тоже вываливают наболевшее. А в благодарность за сердечный разговор прочитывают «Гудку» целую лекцию о секретах профессии. Как распускать составы в туман, дождь и снег, насколько важна интуиция, как снять усталость после смены...

– Я уже 11 лет тут торможу, хочется перемен, – признаётся напоследок Ольга Колыгина. – Может, сменю должность. Но с железной дороги не уйду. И со станции – тоже. Это моя станция. У меня мать здесь работала – в октябре ушла на пенсию.

Смена близится к концу. Мои коллеги давно уехали с горки. Выхожу из духоты на мороз. Над станцией начинают стущаться сумерки. Проплывающие вагоны на прощание салютуют пронзительными взвизгами так, что больно ушам. Сердце сортировки будет работать всю ночь – уже с другой сменой.

**НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,**  
соб. корр. «Гудка»  
Ярославль  
ФОТО ПАВЛА ГОРБАТЬКО



## Версии

## Бес смещения

Российские учёные сомневаются в том, что земная ось наклонилась



Сообщения о том, что череда сильнейших землетрясений, начавшихся 11 марта в Японии, сминала земную ось, взволновали население разных стран.

Согласно опубликованным расчётом учёных из Италии, Америки и Великобритании вследствие землетрясений ось вращения планеты могла сместиться на 10, 15 и даже 25 см. Кроме того, как утверждают учёные из Лаборатории реактивного движения NASA, расположенной в калифорнийской Пасадене, смещение привело к сокращению продолжительности суток на 1,6 микросекунды, что может оказаться на обитателях Земли.

Разумеется, последствия землетрясения магнитудой 9 баллов, унёсшего жизни более 5 тыс. человек, нельзя оставить без внимания, однако, по словам российских учёных, зарубежные коллеги преувеличивают масштаб проблемы.

— Ощущимо смещения, измеряемого в тех цифрах, что предоставили иностранные коллеги, точно нет, — сказал «Гудку» директор Международного института теории прогноза землетрясений и математической геофизики, член-корреспондент РАН Александр Соловьёв. — Под влиянием притяжения Луны и в меньшей степени Солнца смещение земной оси происходит постоянно, это называется прецессией. То есть причиной его являются внешние воздействия, в то время как землетрясение — внутренний фактор, который не может привести к столь масштабным планетарным изменениям.

С этими доводами соглашаются и учёные из Государственного астрономического института им. Штернберга, а также Института физики Земли РАН.

Они единогласны: землетрясение может вызвать только смещение земной коры, но не оси вращения планеты.

Впрочем, смещение коры тоже несёт мало приятного.

Волна толчков открыла разломы в океанском дне, вследствие чего некоторые северо-восточные районы Японии

просели на 75 см. А сейсмическая активность в Тихом океане может угрожать и российскому Дальнему Востоку:

исследователи говорят о большой вероятности землетрясений на Сахалине и Курилах.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Родителям предложат заплатить за дополнительные знания, а со временем, возможно, и за обычные предметы.

— В феврале в нашей школе было проведено общее собрание родителей, на котором нам объявили, что с нового учебного года все факультативы, кружки и секции в школе будут платными, — рассказала «Гудку» мама ученицы второго класса одной из московских школ Ольга Фёдорова. — Сейчас моя дочь с удовольствием ходит на айкидо, в секцию прыжков на батуте и в кружок бисероплетения, некоторые ребята из класса ездят на «занимательную математику» и дополнительное рисование, и все эти занятия бесплатны. Расценки нам пока не объявили, но поводов для оптимизма нет — если придётся платить хотя бы по тысяче рублей за секцию, от чего-то придётся отказаться. На собрании завуч ссыпалась на новый закон «Об образовании», какое-то постановление правительства и эксперимент, но текст постановления показать нам не смогла, а новый закон ещё даже не принят. Но какой нормальный родитель будет спорить с администрацией?

Новый закон об образовании, который будет принят после того, как будут утверждены все новые федеральные государственные образовательные стандарты для школы, действительно предусматривает возможность оказания платных услуг школой. С нового учебного года по новым стандартам начнут учить в начальной школе (1–4-е классы), в 2012–м — в основной школе (5–9-е классы). Для 10–11-х классов

ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ ЗАНЯТИЯ, ПРИЧЕМ ПЛАТНЫЕ, МОГУТ ОКАЗАТЬСЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ФОРМ ОБУЧЕНИЯ В СТАРШИХ КЛАССАХ

стандарты будут введены предположительно с 2020 года.

По новым стандартам, государство будет финансировать минимум часов в неделю, сколько же, сколько и сегодня, — в этом смысле ничего не урезается. Если в начальной школе отказ от художественного кружка или спортивной секции ещё можно пережить, то в старших классах, возможно, придётся платить за дополнительные занятия по «основным» предметам.

Всё потому, что согласно проекту стандартов для старшеклассников обязательным для изучения будет примерно 10 предметов. Приоритет отдается ОБЖ, физкультуре, курсу «Россия в мире», русскому языку и подготовке индивидуального проекта. Далее старшеклассник самостоятельно составляет рас-



Писание из шести направлений, выбирая из каждого один-два предмета. При этом, если он захочет изучать, например, химию наравне с физикой и биологией, у него такой возможно-

сти не будет: из каждой предметной области можно выбрать не больше двух предметов. Зато количество «дополнительных занятий», которые получат название «факультатив» и будут вынесены на сетку расписания, не регламентируется. Но и из бюджета не оплачивается.

Внести ясность попытался президент Дмитрий Медведев.

По его словам, новый стандарт не предусматривает взимание обязательной платы за факультативы, однако совсем бесплатными дополнительные занятия тоже не будут. «Здесь нельзя подходить с единными мерками, поэтому никаких специальных решений, что всё это будет плат-

ным», государство принимать не будет. Я уверен, что мы создадим льготные гибкие подходы к этому: кто может платить за обучение в кружках и секциях, пусть платят», — считает президент.

Сегодня уровень претензий на родительский кошелёк сдерживается пониманием того, что поборы с мам и пап незаконны. Тем не менее, по оцен-

ке Ирины Заверняевой

## Опыт

## Персональный пользователь

Регионы придумывают, как вернуть пенсионеров в активную жизнь

Похоже, ситуация, когда о пенсионерах в нашей стране вспоминают только перед выборами и в день пожилого человека, начинает выправляться: сразу несколько регионов объявили о запуске социальных проектов для стариков.

В Интернете есть сайты для пожилых, где пользователи могут записаться на приём к врачу, рассчитать субсидию, наладить общение с другими посетителями. Проблема лишь в том, что большинство российских пенсионеров не умеют пользоваться компьютером. И, хотя на сайтах подобного рода всегда есть видеоДокументы, пожилым людям подчас сложно разобраться даже в терминологии.

Исправить положение решили в Омской области: здесь в рамках целевой программы «Старшее поколение» планируют открыть компьютерные курсы для пожилых. Региональные власти уже объявили, что на этот проект, а также открытие специальных клубов в муниципалитетах выделят 4,5 млн руб.

Подобные обучающие программы (правда, реализуются они, как правило, силами студентов-волонтёров) уже зарекомендовали себя в Санкт-Петербурге и Башкирии, Пермском крае, Московской, Свердловской, Мурманской и Самарской областях. И спрос на них огромный: чтобы записаться на курсы, пенсионеры выстраиваются в очередь.

А вот астраханцы сделали старшему поколению необычное предложение: пройти школу при музей-заповеднике и реализовать себя на искусствоведческом поприще.

Создать школу экскурсоводов-волонтёров «Астрахань — мой город» собирается местный музей-заповедник. После реконструкции здесь ожидают большое количество экскурсионных групп, поэтому по-моему добровольцев будет кстати.

Так как раз региональное Министерство организовало конкурс социальных проектов, победителем которого стала идея музейщиков со всеми вытекающими последствиями —



Пенсионеры — самые старательные ученики на компьютерных курсах

организационной и финансовой поддержкой. Аргументы в пользу их проекта были железные: школа не только поможет преодолеть дефицит общения пенсионеров, но и привлечёт население к работе по повышению туристической привлекательности региона.

— В стране не хватает хороших экскурсоводов, — соглашается Майя Ломидзе, исполнительный директор Ассоциации туроператоров России. — Дело не столько в профессиональных навыках, сколько в отсутствии ду-

шевности, умения заинтересовать. С этой точки зрения идея привлечения пенсионеров, разумеется, при некоторой их подготовке, представляет интерес для многих регионов.

Так что, и обществу нужны пенсионеры, и пенсионерам нужен заказ от общества. По данным ВЦИОМа, лишь 27% участников опроса считали выход на пенсию счастливым временем, когда можно отдохнуть от работы, посвятить больше времени семье и увлечениям. Большинство же (64%) связывало с пенсионным возрастом только потерю востребованности.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

## Есть мнение

Алексей Даурцев, ведущий менеджер отдела организации и экспедиционных грузов Саратовского филиала Первого грузового компании:

Привлечение пожилых людей в экскурсии — действительно продуктивная идея и с точки зрения развития туризма, и с точки зрения расширения возможностей пенсионеров по включению в общественную жизнь. Туризм в нашей области развивается как альтернатива отдыху на Черноморском побережье: здесь можно и порыбачить, и места у нас красивые. Благодаря подобным инициативам люди пожилого возраста смогут принимать активное участие в развитии региона, чувствовать свою востребованность, получать положительные эмоции. Кроме того, открываются возможности и для дополнительного заработка, что нашим российским старикам совсем нелишне.

21 апреля 2011 г.  
«Лотте Отель Москва»



**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ  
«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ  
— ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ»**

В рамках проекта партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» — «Инфраструктура России»

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА В ОБЛАСТИ ПРОДВИЖЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И УСЛУГ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

## В программе

## ■ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

«Модернизация транспортной инфраструктуры России: доступность и безопасность».

## ■ 2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Интеллектуальный транспорт 2011»

станет прямым продолжением дискуссий, состоявшихся в рамках Международной конференции «Интеллектуальный транспорт 2010» по разработке федерального закона «Об интеллектуальной транспортной системе в РФ», которая с успехом прошла в Москве в ноябре 2010 года. Специальное внимание на конференции будет уделено вопросу интеллектуальной мобильности для надежной и безопасной перевозки людей и грузов в городских условиях.

## ■ КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие региональной инфраструктуры в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года»

В ходе дискуссии эксперты крупнейших финансовых организаций и юридических компаний рассмотрят следующие вопросы:

- ✓ Модернизация региональной транспортной инфраструктуры.
- ✓ Презентация региональных проектов к ЧМ-2018 (создание объектов транспортной инфраструктуры, включая дорожное строительство, строительство аэропортов, высокоскоростного ж/д транспорта и др.) с использованием инновационных технологий.
- ✓ Роль банков с участием государственного капитала в финансировании инфраструктурных проектов.
- ✓ Создание «Интеллектуального города».

## ■ КОНФЕРЕНЦИЯ

«Развитие железнодорожной инфраструктуры»

## ■ ВЫСТАВКА

Для экспонирования на выставке приветствуются все направления, используемые в современных транспортных системах.

## ■ По вопросам участия и регистрации обращаться в ОРГКОМИТЕТ:

Оксана Корнилова Татьяна Миллер  
Тел./факс: (495) 65-87; (495) 971-00-91; Тел.: (495) 695-36-62  
info@pibd.ru, okkornilova@rambler.ru t.miller@infros.ru

Сайт: <http://www.pibd.ru/tr2011/>



Редакция

## Пляжный футбол

## Полетели за трофеем

В субботу в бразильском Сан-Паулу под патронатом ФИФА стартует первый чемпионат мира среди клубных команд. Россию на турнире представляет действующий чемпион страны – московский «Локомотив».

На предварительном этапе команды соревнуются в двух группах, в группе «А» вместе с «Локомотивом» борьба за выход в четвертьфинал (из каждой в следующий раунд выходят по четыре сильнейших клуба) поведут португальский «Спортивинг», американский «Сиэтль» и две бразильские команды: «Сантос» и «Коринтианс». Ещё два бразильских клуба – «Васку да Гама» и «Фламенго» – будут играть вместе с аргентинским «Бока Хуніорс», итальянским «Миланом» и испанской «Барселоной» в группе «Б».

При этом ни одна из команд не будет представлена составом, которым она выступает в чемпионате своей страны. Оргкомитет чемпионата, чтобы уравнять шансы ко-



В составе пляжного «Локо» на поле выйдет советник президента ФК «Локомотив» (Москва) Алексей Смертин (слева)

манд, провёл в январе в Сан-Паулу единовременный драфт игроков. «Локомотив» выбрал двух украинских легионеров – Виталия Сидоренко, Игоря Барсука, а также бразильца Даниэла, румына Марыны Мачи и футболиста из ОАЭ – Джамала. Среди «поптеров» железнодорожников: Андрей Бухлицкий и Дмитрий Шиши (оба из «Барселоны»), Юрий Крашенинников («Коринтианс») и Алексей Макаров («Спортивинг»).

Перед отлётом в Сан-Паулу главный тренер «Локомотива» Илья Леонов рассказал «Гудку», что по ходу подготовки к ЧМ команда провела два полноценных сбора, что поможет железнодорожникам бороться за медали.

Владимир Сутилин

## БОРЬБА

## Железная хватка

В Выксе завершился чемпионат России по самбо. Этот турнир стал финальным этапом отбора борцов в национальную сборную для участия в чемпионате мира и других международных соревнованиях.

Победителем чемпионата страны стал трёхкратный чемпион мира тяжёловес из Брянска Виталий Минаков, выступающий за «Локомотив». В категории свыше 100 кг он провёл четыре схватки и во всех одержал победы, причём в трёх поединках, в том числе и финальном, Виталий добился подавляющего преимущества над соперниками. К сожалению, не смог добраться до наград также выступающий за «Локомотив» Дмитрий Минаков – брат Виталия. В категории до 100 кг он остался за чертой призёров. Зато «бронзу» в категории до 82 кг выиграл Сергей Рябов из Тамбова, который получил право выступить на чемпионате России благодаря тому, что занял первое место на недавнем первенстве спортивного общества «Локомотив».

Роман Вишнёв

## Лыжи

## Бронзовый полёт

Представитель «Локомотива» Дмитрий Васильев занял третье место на чемпионате России по прыжкам на лыжах с трамплина.

Этот результат для самого титулованного нашего прыгуна можно назвать успешным, так как Дмитрий лишь недавно оправился от тяжёлой травмы, из-за которой он пропустил Олимпиаду в Ванкувере. В Междуреческе Васильев лишь 1,6 балла уступил серебряному призёру Александру Сардыко. Победителем же индивидуальных соревнований стал Илья Родионов. Ещё один представитель «Локомотива» – Рамиль Зарифуллин – занял 20-е место. В командном турнире победила первая сборная Москвы. Команда Башкирии, за которую выступил Дмитрий Васильев, заняла четвёртое место.

Виктор Романов

# На пике скорости

ДМИТРИЙ ТРУНЕНКОВ ВЫИГРАЛ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ



## ХОККЕЙ

## Шаг вперёд

«Локо» близок к полуфиналу

В хоккейном Кубке Гагарина близки к завершению серии ¼ финала. В конференции «Запад» ярославский «Локомотив» ведёт в противостоянии с рижским «Динамо» – 3:1. Питерский СКА с таким же счётом опережает подмосковный «Атлант».

Очередной раунд плей-офф «Локомотив» начинал на родной «Арене-2000». В первом матче волжане одолели гостей с берегов Даугавы со счётом 4:2, во втором уступили – 3:5. Затем серия переехала в Ригу, где «Локо» одержал две крупные победы – 8:4 и 6:2. Таким образом, для выхода в полуфинал Кубка Гагарина железнодорожникам осталось сделать всего один шаг – добить рижан в ответном поединке в Ярославле.

После побед в Риге главный тренер «Локо» Владимир Вуйтек отметил удачную игру своих подопечных в численном большинстве, а также тот факт, что в гостевых играх железнодорожники испытывают меньшее давление, чем в домашних. Но при этом напомнил, что «это плей-офф и до тех пор, пока не одержана четвёртая победа, вопрос о выходе в полуфинал остаётся открытым».

По аналогичному сценарию в полуфинал мчаться и питерские армейцы. В их паре с мытищинским «Атлантом» после двух поединков в Санкт-Петербурге сохранилось равновесие – 1:1. Однако на подмосковном льду СКА уверенно вышел в лидеры серии – 3:0 и 2:1. Между тем последняя встреча стоила армейцам немало сил и нервов – за считанные секунды до конца встречи они проиграли – 0:1, но в итоге сумели-таки сравнять счёт. А в дополнительной двадцатиминутке СКА добил «Атланта» благодаря точному броску Константина Панова. Такой поворот событий форвард питерцев Пётр Пруха назвал «настоящей фантастикой, после которой дождаться соперника при своих трибунах будет немного легче».

Стоит отметить, что на данный момент общая посещаемость матчей плей-офф составила 448 тыс. зрителей. И по завершении четвертьфинального раунда она, скорее всего, превзойдёт прошлогоднюю, которая составляла 501 тыс. зрителей.

Владимир Сутилин

## Традиция

## Бег для обороны

В СГУПСе прошла 71-я по счёту оборонно-спортивная эстафета

История эстафеты началась в 30-х годах прошлого столетия. В разные годы её участниками становились двукратные олимпийские чемпионы по биатлону Виктор Маматов и Анна Богалий-Титовец, а также руководители отрасли, в том числе начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Целько.

Есть у участников эстафеты, которая посвящена боевому и трудовому подвигу студентов и выпускников вузов, и давняя традиция – возложение цветов к памятнику студентам и преподавателям, павшим в годы Великой Отечественной войны. Вот и на этот раз перед забегом спортсмены принесли букеты к мемориалу. Затем ректор СГУПСа Владимир Верескун пожелал всем успешному прохождению своего этапа, и сигнал ракетницы возвестил о начале эстафеты.

В борьбу вступили команды всех факультетов, а также Томского и Новосибирского филиалов университета, центра довузовского образования, выпускников, а также команда ЗСЖД. Им предстояло преодолеть 23 этапа, которые включали в себя как классические виды спорта: лыжи, лёгкую атлетику, бег на коньках, биатлон, так и весьма специфические: разборку и сборку автомата, бег в противогазе, в общевойсковом защитном костюме, перевязку и переноску «раненого».

В последние годы победителем чаще других становилась команда факультета «Управление процессами перевозок» (УПП). И на этот раз она в упорной борьбе победила, что зрители встретили бурной овацией.

Владимир Павлов,  
соб. корр. «Гудка»  
Новосибирск

ПРЕДСТАВИТЕЛИ «Локомотива» Дмитрий Труненков и Николай Хренков, которые выступают в амплуа разгоняющих, в составе экипажа Александра Зубкова выиграли золотые медали в соревнованиях четвёрок и на маэстро ноте завершили сезон. О том, каким непростым он получился для наших волбелистов, Дмитрий Труненков рассказал «Гудку».

– Дмитрий, с одной стороны, вы удачно выступали на этапах Кубка мира, где вместе с Зубковым побеждали в соревнованиях и двоек, и четвёрок. С другой стороны, на недавнем чемпионате мира вам на тих же четвёрках не удалось докатиться до медалей – лишь четвёртое место. Так как же вы оцените завершившийся сезон?

– Если вернуться к чемпионату мира, вы можете сейчас, уже по истечении некоторого времени, объяснить, что там произошло? Ведь после трёх попыток наша команда уверенно шла на третьем месте, а в четвёртой всё преимущество осталось от преследователями?

– Конечно, я рад за Александра Зубкова, который вместе с Алексеем Воеводой выиграл

– В чём причина перемены?

– В принципе, обе машины – австрийская и немецкая – хорошие. Оно неудивительно, в той же Германии огромное внимание уделяется разработкам новых технологий для бобслея. Над этим трудится целый институт. Да и в Австрии дело отложено. К примеру, у австрийского боба отличные аэродинамические свойства. Мы уже на собственном опыте убедились, что, даже если на разгоне допустить какую-то ошибку, на трассе её можно отыграть. Есть и ещё один нюанс, причём очень важный. Немецкие бобы, так же

– Обычно в бобслее побеждают экипажи той страны, где чемпионат и проходит. К примеру, хозяева могут менять температуру покрытия трека так, как им это выгодно. Есть и другие хитрости. Судите сами, на этапах Кубка мира с немцами мы выступали на равных. Да и не только мы. А на чемпионате мира они легко уезжали от всех. Особенно в четвёрках.

– Как же Александру Зубкову и Алексею Воеводе удалось обыграть хозяев трассы в двойках?

– У них был первый стартовый номер, что дало преимущество. Да и в разгоне они были лучше – Воевода постарался. Но во второй и четвёртой попытках немцы скосарили отставание. Преимущество Зубкова удалось удержать за счёт отличного пилотирования и разгона.

– В ближайшем будущем наш бобслей ждёт некоторые организационные изменения.

– Да. Создается клуб Александра Зубкова, в который войдут он и те разгоняющие, которые с ним выступали в нынешнем сезоне: я, Алексей Воевода, Николай Хренков, Филипп Егоров, а также двое запасных. У клуба будет отдельное финансирование, отдельная программа подготовки. Мы ведь знаем, что нам нужно, какие тренировки необходимы. И потом уже на общих основаниях будем проходить отбор в национальную команду. Такая система давно уже существует в той же Германии и является успешной. Сейчас мы решили попробовать такую схему работы. Если эксперимент получится удачным, то не исключено, что и весь российский бобслей перейдёт на клубную систему.

Беседовал Роман Вишнёв

## Немецкие и американские бобы не соответствуют нормам.

### Потому о честной борьбе речи нет

золотые медали в соревнованиях двоек. Порадовал меня и земляк – мы оба из Красноярска и оба выступаем за ЦСК «Локомотив» – Саша Третьяков, который выиграл «серебро» в скелетоне. Он очень впечатляюще за две заключительные попытки поднялся на второе место.

– Какие новшества в тренировках появились у вас по ходу сезона?

– Мы стали теснее работать с нашим австрийским механиком, у которого появилось больше времени с нами пообщаться и с техникой повозиться.

– Вы выступаете на бобах австрийского производства?

– Четвёрка – австрийская. Двойка в этом сезоне была немецкая, но скоро также пересядем на австрийскую.

– Мы до сих пор пока так и не разобрались, что там произо-

как и американские, не соответствуют нормам, установленным Международной федерацией бобслея. Но в технический комитет федерации как раз и входят немцы и американцы. Поэтому у команд этих стран проблем не возникает. Наши же машины проверяют досягнально, и, если хотя бы одна гайка не будет вписываться в положенные параметры, тут же последует дисквалификация. Как вы понимаете, о честной спортивной борьбе речи в таких условиях быть не может.

– То есть на чемпионате мира, который как раз и проходил в Германии, немецкие спортсмены находились в привилегированном положении?

– Четвёрка – австрийская.

Двойка в этом сезоне была немецкая, но скоро также пересядем на австрийскую.

– Местная разновидность языка.

Составил Михаил Сергеев

## КРОССВОРД

## ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

7. В правильном треугольнике совпадает с бисектрисой. 8. Единица количества теплоты, которая в диетологии «превращается» в единицу количества полноты. 9. Анна Ильинична Ульянова по отношению к Надежде Константиновне Крупской. 11. Бочонок для пресной воды на шлюпках. 12. Если на собрании, то берут, если честное, то дают. 13. Подразделение роты, батарея, эскадрон. 15. «Стрела» для поднятия брёвен на «кран» в одну слоновью силу. 16. Врач для слабого пола. 18. Здание, «подпирающее» небо. 21. Что строят в первую очередь на садовом участке? 22. Прессой торгующая палатка. 23. Смычковый инструмент постарше скрипки Страдивари. 25. Огневое и тактическое подразделение в артиллерии. 26. Арист, выступающий в специальном жанре циркового искусства. 27. Номенклатурный дровосек. 28. Местная разновидность языка.

## ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Мужество, что до ордена доведёт. 2. Специалист, который каждую собаку знает. 3. Поделочный камень: оправленный в серебро, прогоняет чёрные мысли. 4. Нестор, что мастак по части строить козы любой власти. 5. Один из трёх «бодливых» обитателей Зодиака. 6. Что сказочная Маша не велела есть Медведю, когда он сел на пенёк? 10. Выражение отвлечённого понятия (которое трудно передать кратко) в форме яркого образа. 11. Там учатся те, кому ходить нехотя. 14. Биржевой игрок, действующий за свой счёт и от своего имени. 15. Хитрый и ловкий пройдоха из семейства куных. 17. Бывает при даме и при ордене. 18. Человек, вносящий прогрессивные принципы деятельности. 19. Дальнобойные «очки». 20. Рожки да ножки от съеденного козлика. 23. Ворон, своим криком предсказывающий несчастье. 24. Бумага на долю от общего пирога.

Телефоны редакции: эксплуатации

624-69-35 [науки 624-63-14] бизнеса (499) 262-91-44

624-73-75 [науки 624-73-50] 624-73-76

</div