

Закончены испытания перед серийным производством грузового электровоза 2ЭС10 «Гранит»

Дороги преодолевают трудности, возникающие при подготовке к летнему путевому сезону

Новая структура комплекса управления движением способствует эффективной организации перевозочного процесса

Работникам, занятым во вредных и тяжёлых условиях труда, нельзя устанавливать неполный рабочий день

18 апреля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 64 (24784)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	153086
газета	1917 года	экземпляров

От редакции

Уголь не вечен

В ближайшее время Государственная дума должна рассмотреть разработанную Мин-природы «Экологическую стратегию РФ на период до 2030 года». Документ предусматривает в том числе более рациональное использование энергетических ресурсов, в частности широкое применение возобновляемых видов топлива, доля которых в топливном балансе страны возрастёт с нынешних 15 до 25%. Соответственно, нефти и угля будем сжигать меньше. Также, например, может увеличиться потребление торфа, запасы которого у нас оцениваются в 10,8 млрд тонн условного топлива. При сжигании он выделяет в десять раз меньше вредного диоксида серы, чем уголь. К тому же его не надо транспортировать в европейскую часть России из Сибири. Только в Северо-Западном федеральном округе ресурсы торфа составляют 2,5 млрд тонн. Недавно в Тверской области приступили к реализации пилотного проекта по переводу жилищно-коммунального хозяйства на этот местный и доступный вид топлива. Не меньший энергетический потенциал имеется у лесопромышленного комплекса. По оценке специалистов Федерального центра развития биоэнергетики, только при очистке лесов от сухостоя и завалов можно ежегодно получать 240 млн куб. м недельной древесины и перерабатывать её на биотопливо. А с учётом отходов лесоперерабатывающей промышленности общий потенциал возобновляемой биомассы, представляющей интерес для энергетиков, превышает 560 млн куб. м в год. Уже разработана программа строительства 15 крупных гидролизных заводов по переработке такого сырья. На 37 отечественных ТЭЦ используют биомассу в смеси с углем в качестве топлива, будут реализованы и другие подобные проекты. В этой связи представляется весьма важным, чтобы при реализации новой экологической стратегии своевременно учли в том числе и транспортный фактор. Ведь для массовых перевозок торфа, щепы, других грузов понадобятся специализированный подвижной состав, в частности железнодорожный. Также нужно будет построить подъездные пути к торфяникам и местам заготовки леса, подготовить всю необходимую инфраструктуру для транспортировки сырья. С другой стороны, железнодорожникам целесообразно в своих прогнозах и планах учесть грядущие возможные изменения маршрутов и объёмов грузопотоков угля и нефти, являющихся в настоящее время самыми массовыми видами перевозок.

Цифра дня

1,9 млрд

руб. выделит ОАО «РЖД» в 2011–2013 годах в рамках проекта «Транспортная безопасность» на оборудование техническими средствами охраны объектов общего пользования.

Сервис

Полезная кооперация

ЗаклЮчён крупный договор на ремонт локомотивов

К концу этого года до 6 тыс. локомотивов ОАО «РЖД» будут обслуживаться совместно с филиалами заводов-изготовителей.

Дочернее предприятие ЗАО «Трансмашхолдинг» – «ТМХ-Сервис» – и ОАО «РЖД» заключили договор на обслуживание ещё 1236 локомотивов РЖД в 2011 году. Согласно документу это электровозы, выпущенные на Коломенском и Новочеркасском заводах.

РЖД и «ТМХ-Сервис» начали сотрудничество в 2010 году, когда открылись первые два филиала – Нижнеудинский и Братский Восточно-Сибирской железной дороги. С апреля этого года обслуживание локомотивов начали пять новых филиалов на ряде дорог: Западный, Северо-Западный, Западно-Сибирский, Приволжский и Дальневосточный. Кроме того, на территории

Монголии создана дочерняя компания «ТМХ-Сервис» по сервисному обслуживанию тепловозов 2Т116УМ и ТЭМ18 производства Брянского и Луганского заводов, которые поставляются на Улан-Баторскую железную дорогу.

По словам директора ООО «ТМХ-Сервис» Валерия Грищенко, организация фирменного обслуживания локомотивов позволит улучшить качество эксплуатации подвижного состава, способствуя минимизации потерь.

По данным ОАО «РЖД», благодаря сервисному обслуживанию только за 4 месяца прошлого года удалось сократить время пребывания локомотивов в ремонте на 36,3 тыс. часов, иными словами, ежемесячно в парке РЖД оказывалось порядка 10 дополнительных исправных локомотивов.

Начальник Дирекции по ремонту тягового подвиж-

ного состава ОАО «РЖД» Александр Лубegov отметил: «Рост коэффициента технической готовности локомотивов при совместном обслуживании достигается за счёт оперативного обеспечения запчастями и материалами со стороны сервисной компании. Другой плюс компании – исполнение функции контроля за качеством выполненных работ».

По его словам, до конца года количество локомотивов, обслуживаемых в «ТМХ-Сервис», планируется увеличить до 4 тыс. Также к 1 июля текущего года предполагается подписание договора с ОАО «Уральские локомотивы» по обслуживанию до 90 электро-возов 2ЭС6 в депо Свердловских сортировочный. Таким образом, до 6 тыс. локомотивов к концу 2011 года будут обслуживаться филиалами за-водов.

Альбина Булатова

Эксперимент

«Витязь» у океана

Тяжеловес прошёл Байкало-Амурскую магистраль



На БАМе пропущен экспериментальный тяжеловес. В порт Ванино впервые пришёл поезд в 6 тыс. тонн.

Шеститысячник прошёл по двум дорогам – Восточно-Сибирской и Дальневосточной. По электрифицированному ходу, от Тайшета до Таксимо, его вели электро-возы серии ЗЭС5К «Ермак», а далее – тепловозы 3ТЭ25А «Витязь» – первые отечественные локомотивы с асинхронным приводом.

В конце прошлой недели поезд из 64 гружённых углем полувагонов, а также тормозиспытательного вагона-лаборатории прибыл в конечный пункт маршрута – на терминал ЗАО «Дальтрансугль» близ Ванино. От Тайшета поезд прошёл 4,9 тыс. км.

Как сообщил руководитель испытаний бюро департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» Юрий Попов, эксперимент показал, что пропуск поездов в 6 тыс. тонн по северному широтному ходу возможен с использованием локомотивов «Витязь».

«Витязь» провёл по БАМу шеститысячник и даже не особо «нагрелся»

По его словам, эта машина по сравнению с тепловозами, работающими на кол-лекторных тяговых двигателях, имеет ряд преимуществ.

«Данный локомотив не требует такого обслуживания, как его предшественники. Также машина не боится перегрева. На отдельных участках шли на предельных режимах и замеряли температуру тягового двигателя. Максимальный нагрев составил 92 градуса при допустимых 180», – сказал Юрий Попов.

Тепловоз создавался с улучшенными тяговыми характеристиками. На многих участках, где традиционно идут поезда с подталкиванием, толкачи не применялись вовсе. При этом масса состава превышала принятые эксплуатационниками весовые нормы. Также локомотив получился более устойчивым к боксованию.

Хороший результат продемонстрировал «Витязь» при прохождении, пожалуй, наиболее трудного участка маршрута –

от станции Оунэ до Высокогорной, где путь, пролегающий через Кузнецовский перевал, имеет крутые подъёмы. Здесь применили особую технологию. Масса поезда составляла 5050 тонн (на Высокогорной он был пополнен снова до 6000 тонн) против установленной нормы 4500 тонн.

«Такие поезда на данном участке водят по следующей схеме: шесть секций тепловоза в головной и три в хвостовой части. Мы шли нормально – в голове три и столько же в хвосте, то есть на три секции меньше. Я, честно говоря, переживал, что всё окажется намного сложнее», – сказал руководитель испытаний.

Проходить же сложный перевальный участок без «перелома» веса поезда повышенной массы смогут после завершения строительства нового Кузнецовского тоннеля в 2012 году.

>Окончание | 2

Селектор

Опоздавший пригород

График движения электричек нарушен на большинстве дорог

Основная причина задержек пригородных поездов – ухудшение надёжности работы технических средств. Для нормализации ситуации необходимо повышение уровня технологической дисциплины.

Как было отмечено на селекторном совещании под председательством вице-президента ОАО «РЖД» Вячеслава Лемешко, по итогам первого квартала 2011 года график проследования пригородных поездов в целом по сети выполнен на 99,1%, что на 0,4% ниже уровня аналогичного периода 2010 года. Всего на железных дорогах было задержано по проследованию 4895 пригородных поездов, что на 2224 поезда больше, чем в прошлом году. «Нарушение графика пригородных поездов допущено на 13 дорогах. Особенно непростая ситуация сложилась на Забайкальской, Дальневосточной, Октябрьской



Исполнение графика движения напрямую зависит от дисциплины

магистральных. Выполнение графика на этой дороге составляет всего 94,3%, что ниже на 5,3%, чем в 2010 году. С опозданием к месту назначения пришли 483 пригородных поездов», – отметил Вячеслав Лемешко. По словам начальника Дирекции тяги Забайкальской магистрали Михаила Холяпина, основные причины задержек – нехватка парка электровозов и тепло-

возов, а также нарушения в работе локомотивных бригад. «С начала года для ликвидации наметившихся отставаний на дороге проведён комплекс мер, касающихся в первую очередь совершенствования системы работы локомотивных бригад. Ежедневно составляются графики постановки и выдачи локомотивов, тщательно планируется каждый этап работы.

Лента новостей

Сетевой опыт

Правительство разместило на сайте госзакупок заказ на исследование «Зарубежный опыт регулирования ответственности участников правоотношений при использовании Интернета». Стоимость лота – 973 тыс. руб. Пресс-секретарь главы правительства Дмитрий Песков заявил, что исследование не ставит перед собой задачи цензуры отечественного сегмента Интернета. «Необходимо ознакомиться с зарубежным опытом, относящимся именно к регулированию ответственности правоотношений при использовании Сети – речь может идти в первую очередь об обеспечении авторских прав и прав рекламодателей», – пояснил Дмитрий Песков.

Штрафная подготовка

Менеджмент «Аэрофлота» готовит предложение в правительство о введении штрафных санкций в отношении ЗАО «Гражданские самолёты Сухого» за задержку поставок самолётов Sukhoi SuperJet-100. Глава совета директоров авиакомпании Игорь Левитин сообщил, что необходимо определиться с приёмкой самолётов, так как сроки поставки, указанные в контракте, истекли. «По техническим параметрам у «Аэрофлота» тоже есть вопросы. Менеджмент готовит предложение сначала в совет директоров, потом в правительство о штрафных санкциях», – отметил Игорь Левитин. Напомним, «Аэрофлот» с 15 мая поставил в расписание полётов самолёт Sukhoi SuperJet-100 на маршруте Москва – Нижний Новгород.

Месяц без визы

С 16 апреля вступило в силу российско-турецкое соглашение об упрощении визового режима. Теперь россияне смогут находиться в Турции, а турки в России без визы в течение 30 дней непрерывно. Консул России в Анкаре Алексей Шиванов сообщил, что в общей сложности продолжительность пребывания не должна превышать 90 дней в течение полугодия. Если гражданину необходимо задержаться на больший срок, то придётся обращаться за визой. Ограничения для лиц, въезжающих на территорию другого государства в связи с трудовой деятельностью, для учёбы или с иными целями, требующими пребывания свыше 30 дней, сохраняются.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

В локомотивных депо теперь всегда есть подменные бригады, проводится обучение с инструкторами на базе Забайкальского университета. Благодаря принятым мерам в ближайшее время все задержки будут значительно сокращены», – отметил Михаил Холяпин.

По итогам заседания Вячеслав Лемешко поручил руководству каждой из наиболее проблемных магистралей разработать и в оперативном порядке реализовать комплекс мер по стабилизации положения. «Конечно же, меры для улучшения ситуации для каждой магистрали следует подбирать отдельно. Тем не менее всем необходимо помнить, что без организации трудовой дисциплины на высоком уровне мы никогда не наведём порядок как в целом в пассажирских, так и, в частности, в пригородных перевозках», – отметил Вячеслав Лемешко.

Марьяна Балашкина



Фотофакт



На всей сети РЖД начались традиционные весенние субботники. А 16 апреля по инициативе коллектива локомотивного депо Москва-сортiroвочная на субботник вышли сотрудники Московской магистрали. Они занимались уборкой откосов железнодорожного полотна, привели в порядок рабочие места, служебно-технические здания, железнодорожные въезды в Москву, территорию привокзальных площадей, пассажирских платформ и станций.

ФОТО: ЕВГЕНИЙ НАДАЛИНСКИЙ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Три ипостаси одного учёного

Сегодня в Российском государственном медицинском университете перед учёными страны выступит вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. Ежегодно учёный совет и совет старейшин РГМУ удостоивает права выступить с актовой речью только одного учёного, внёсшего значительный вклад в развитие науки. Профессор Олег Атьков – один из создателей отечественной школы ультразвуковой диагностики заболеваний сердечно-сосудистой системы и функциональной диагностики. Часть наработок, созданных под руководством врача-космонавта Атькова в Институте клинической кардиологии и на кафедре «Инструментальная диагностика» РГМУ во взаимодействии с железнодорожными больницами, интегрирована в здравоохранение ОАО «РЖД».

Комиссия решила засыпать

Выездное заседание правительственной комиссии по недопущению негативных последствий техногенной аварии, вызванной затоплением рудника Верхнекамского месторождения калийно-магниевых солей в городе Березники, состоялось в пятницу в Перми. Принято решение о необходимости постоянного мониторинга объектов станции и подготовки в кратчайшие сроки графика работ по ликвидации провала. Финансирование проекта и укрепление земной поверхности будет осуществляться за счёт средств ОАО «Уралкалий». Проектом предусматривается также восстановление инфраструктуры железной дороги.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Развитие

Твёрдая пятёрка

Локомотивы «Гранит» начнут производить серийно



ФОТО: ИГОРЬ СЕВЕРОВ

В МИНУВШУЮ ПЯТНИЦУ ВТОРОЙ ОБРАЗЦЕ ГРУЗОВОГО ЭЛЕКТРОВОЗА 2ЭС10 «Гранит» провёл поезд весом 6,3 тыс. тонн от станции Екатеринбург-сортiroвочный до Первоуральска.

Электровозы 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом производят на заводе ООО «Уральские локомотивы» (совместном предприятии Группы «Синара» и немецкого концерна Siemens). Как отмечают на Свердловской дороге, аналогов новому электровозу нет не только в России, но и на всём «пространстве 1520». При стандартных весовых параметрах машина будет способна водить поезда весом примерно на 40–50% больше, чем электровозы ВЛ11.

«В опытной поездке подтвердились те технические характеристики, которые складывались в техзадании. Они позволяют значительно повысить эффективность грузоперевозок, а это означает снижение эксплуатационных расходов и в конечном итоге тарифов, которые ложатся

Аналогов новому электровозу нет на всём «пространстве 1520»

на товаропроизводителей и грузоотправителей», – рассказал старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович.

Первый образец «Гранита» в начале апреля успешно прошёл испытания во Всероссийском научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта. Теперь электровозу предстоит приёмочные и сертификационные испытания на соответствие техзаданию и нормам безопасности на железнодорожном транспорте. По словам гендиректора ООО «Уральские локомотивы» Александра Салтаева, в сентябре этого года все испытания будут пройдены, «Гранит» начнут выпускать серийно, ведь уже заключён контракт с ОАО «РЖД» на поставку до 2016 года 221 локомотива. В этом году согласно графику в ноябре-декабре на Свердловскую поставят 11 электровозов.

«Сегодня Урал становится препятствием для повыше-

ния пропускной способности, нам приходится здесь менять тягу поездов, повышается потребление электроэнергии. Только на смене локомотивной тяги мы выиграем 12 поездов. Даже на коротком участке Екатеринбург – Первоуральск, который проехали сегодня, по техническим характеристикам мы уже выиграли одну дополнительную «нитку», – отметил замначальника СВЖД Валерий Фоминых.

ОАО «РЖД» ожидает, что современные электровозы повысят и производительность труда локомотивных бригад. «По этому показателю мы отстаём от американских дорог на 18–20%. Но новая техника и технологии позволят к 2013–2014 годам выйти на уровень показателей американских дорог первого класса», – уверен Валентин Гапанович.

ВЕРА МОРОЗОВА,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
ЕКАТЕРИНБУРГ

Конкурс

Дорогие «Семейные ценности»

Достижения в сфере негосударственного пенсионного обеспечения отмечены призами

Победителей конкурса «Семейные ценности» в этом году награждали скромно. Однако уже в следующем НПФ «Благосостояние» обещал победителю квартиру.

«Когда четыре года назад мы только начинали проводить подобные конкурсы, то сделали основной акцент на нематериальные стимулы. Хотелось, чтобы люди не просто выполняли свою работу, но и вкладывали в труд душу», – сказала на церемонии подведения итогов конкурса за 2010 год исполнительный директор НПФ «Благосостояние» Елена Сухорукова. Но пообещала, что уже в следующем году тот, кто привлечёт в фонд больше всего клиентов, получит в качестве приза квартиру.

«Сегодня каждый железнодорожник имеет возможность формировать дополнительную пенсию вместе с работодателем на паритетных началах. В связи с этим отмечу, что средний размер пенсии, назначенной в 2010 году, по состоянию на 1 марта составил 4382,9 руб., а общая численность вкладчиков НПФ «Благосостояние» превысила 657,5 тыс. Все они обеспечили себя весомой добавкой к пенсии», – рассказал вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов.

В конкурсную комиссию поступило рекордное количество заявок на участие от работников отделов кадров подразделений РЖД – 365. В итоге комиссия определила сотню победителей. Из них первое место разделили 20 специалистов дорог, а также дочерних и зависимых обществ. Среди по-

бедителей замначальника Гусиноозёрской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ВСЖД Георгий Лобов, замначальника Кировской дистанции пути по кадрам и социальным вопросам ГЖД Мария Кармалита, специалист по управлению персоналом эксплуатационного локомо-

дорожной отрасли достался ведущему специалисту по управлению персоналом Московской дирекции инфраструктуры МЖД Галине Очкасовой.

– Наверное, сложно людей убеждать отдавать свои деньги НПФ? Ведь пенсия – это для многих далёкое завтра, а жить надо сегодня, – поинтересо-

Когда люди узнают о системе негосударственного пенсионного обеспечения подробнее, сразу соглашаются

тивного депо Тында Дирекции тяги ДВЖД Вера Моор. Было присвоено и 6 дополнительных наград. Гран-при за профессионализм и личную активность в освещении пенсионных возможностей в железно-

вался корреспондент «Гудка» у обладательницы Гран-при. – На самом деле нет. Просто надо быть ближе к людям. Я очень часто по роду работы бываю в подразделениях. Например, с проверками. И каждый

выезд использую для того, чтобы объяснить людям преимущества системы негосударственного пенсионного обеспечения. Когда люди узнают обо всём подробнее, сразу соглашаются. Никто никого не неволит, – поясняет Галина Очкасова.

Один из особых призов – «Представителю молодёжи» – получил заместитель начальника Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики ОЖД Дмитрий Меркулов.

Именно Октябрьская магистраль признана лучшей по результатам, достигнутым в сфере негосударственного пенсионного обеспечения в 2010 году. Поэтому церемония награждения и проходила в Санкт-Петербурге.

АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ,  
СОБ. КОРР. «ГУДКА»  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Политика

На бирже

Президент России посетил Гонконг

Вчера Дмитрий Медведев завершил свой визит в Китай. Два последних дня он провёл в Гонконге – специальном административном районе (САР) страны.

Это первый в истории факт посещения Гонконга Президентом России. Здесь глава Российского государства встретился с главой исполнительной власти САР Дональдом Цангом, а также с представителями местных политических и деловых кругов.

Особое внимание Дмитрий Медведев уделил развёртыванию инвестиционного сотрудничества с Гонконгом, в том числе расширению участия гонконгского бизнеса в сотрудничестве с нашими дальневосточными и восточносибирскими регионами. В частности, президент отметил, что четыре-пять крупных российских компаний в ближайшее время разместят свои бумаги на Гонконгской бирже, но какие именно компании – не сообщил.

Гонконг – один из крупнейших деловых центров мира и в последние 18 лет является самой свободной экономикой мира (индекс 89,7% по оценке газеты The Wall Street Journal). Совокупный объём внешнеторгового оборота САР в 2010 году составил \$823,9 млрд. Гонконгская фондовая биржа второй год подряд держит мировое лидерство по объёму IPO. В прошлом году на этой бирже разместила свои акции компания «РУСАЛ», ведёт переговоры ряд других российских компаний. А с учётом планов руководства страны по созданию в Москве

Международного финансового центра (МФЦ) понятен интерес Дмитрия Медведева к Гонконгской бирже. Естественно, сюда прилетел и руководитель рабочей группы по созданию МФЦ Александр Волошин.

«Мы должны использовать весь мировой опыт – здесь, на Гонконгской бирже, есть чему поучиться, хотя, если честно, Нью-Йоркская биржа больше впечатляет, там больше хай-тека, – сообщил «Гудку» Александр Волошин. – Но и здесь работают сильно – они достигли больших успехов за счёт либерального регулирования финансового рынка, создали комфортные условия для финансовой индустрии, в том числе с точки зрения городской инфраструктуры». Александр Волошин отметил, что в Москве для нормального функционирования Международного финансового центра необходимо развивать городскую инфраструктуру, поскольку столичные пробки могут быть не менее страшными, чем финансовые трудности.

Помощник президента Аркадий Дворкович сообщил корреспонденту «Гудка», что работу Гонконгской биржи отличает большая комфортность работы для инвесторов. «Здесь менее жёсткие правила, чем, скажем, на Лондонской бирже, где правила складывались столетиями. Здешние стандарты нам близки даже с психологической точки зрения, и эту незарегулированность нужно взять на вооружение», – отметил Аркадий Дворкович.

ОЛЬГА СОЛОМОНОВА  
Гонконг

Объявление

Уважаемые господа!

Настоящим уведомляю вас о том, что первое место в открытом тендере на поставку запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), проводимом ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза» 13.04.2011 года, заняло ЗАО «Сраж-Ижевск».

Собрание акционеров

Уведомление

о проведении годового собрания акционеров ОАО «Трансвязь»

Открытое акционерное общество «Трансвязь» уведомляет своих акционеров о проведении годового общего собрания акционеров по итогам работы в 2010 году. Форма проведения собрания: совместное присутствие акционеров. Дата проведения собрания: 11 мая 2011 года. Время проведения собрания: 11.00. Время начала регистрации участников: 10.30. Место проведения собрания: 142171, Московская обл., г. Щербинка, ул. Люблинская, д. 7а. Список лиц, имеющих право на участие в собрании, составлен по данным реестра владельцев акций ОАО «Трансвязь» по состоянию на 20 апреля 2011 года.

Повестка дня собрания:

1. Утверждение порядка ведения собрания акционеров.
2. Утверждение годового отчёта Общества.
3. Утверждение годовой бухгалтерской отчётности за 2010 год, в том числе отчётов о прибылях и убытках.
4. Распределение прибыли Общества по результатам работы в 2010 году, в том числе о начислении и выплате дивидендов.
5. Избрание ревизора Общества.
6. Утверждение аудитора Общества.
7. Избрание генерального директора Общества.
8. Утверждение Положения о генеральном директоре ОАО «Трансвязь».

Акционеры ОАО «Трансвязь» могут ознакомиться с материалами, предоставляемыми при подготовке к проведению общего собрания акционеров, после 20 апреля 2011 года в рабочие дни с 10.00 до 16.00 по адресу: Московская обл., г. Щербинка, ул. Люблинская, д. 7а. Справки по телефону: (499) 262-59-35.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ТРАНСВЯЗЬ»  
Б.К. ШОРНИКОВ

Некоммерческое партнерство в области пожарной безопасности на железнодорожном транспорте «ПожЖелДор» приглашает заинтересованные компании и индивидуальных предпринимателей к сотрудничеству для повышения качества выполнения работ и оказания услуг в области пожарной безопасности членами саморегулируемой организации.  
Дополнительная информация по тел.: 8 (495) 979-45-80.  
E-mail: poggdeldor@gmail.com

Реклама



Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников ОАО «РЖД» – это служба, куда может обратиться любой работающий в компании, чтобы рассказать о проблемной ситуации в коллективе, на предприятии, на дороге, задать вопрос руководству ОАО «РЖД».

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262  
звонки на номер являются бесплатными для абонентов  
8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)  
Услуга доступна круглосуточно.  
Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru), а также в дорожной газете Вашей железной дороги.



ЭКСПЕРИМЕНТ

«Витязь» у океана

>Начало | 1

Как отметил и.о. начальника Дальневосточной магистрали Алексей Гладилин, в последние годы Восточный полигон сети испытывает стабильный рост перевозок. «В 2010-м дорога практически на треть приросла по грузообороту, в этом году первый квартал закончили с плюсом – 17%. Безусловно, освоение возросших объёмов перевозок требует развития инфраструктуры и огромных трудозатрат», – подчеркнул он. По его словам, поступление новых локомотивов «Витязь» станет одним из решений проблемы ограничения роста грузопотока в порты Ванино-Совгаванского узла и, как следствие, приведёт к полному удовлетворению заявок грузоотправителей. В этой связи гендиректор ЗАО «Дальтрансуголь» Александр Ганин рассказал, что терминал выходит на ежемесячный объём перевалки 1 млн тонн. «Следующим шагом совместной деятельности с РЖД должен стать рубеж в 1,5 млн тонн. И, я уверен, это не предел наших возможностей», – сказал менеджер. По его словам, сейчас «Дальтрансуголь» увеличивает свои мощности. В частности, строятся дополнительные пути. Как сообщил вице-президент ОАО «РЖД» Алексей Воротилкин, в 2011 году будут выпущены шесть локомотивов «Витязь». На будущий год, исходя из возможностей производителя – Брянского машиностроительного завода, предприятие ещё получит заказ на машины данной серии, которые будут поступать в том числе на Дальневосточную. «С появлением этого тепловоза есть возможность полностью поменять линейку локомотивов грузового движения», – сказал вице-президент компании. Он также отметил, что пропуск экспериментального поезда выявил участки, где надо усиливать инфраструктуру. Хотя если оценить ситуацию в целом, она к пропуску поездов подобного веса и длины готова. Но «Витязь» может брать и поездка весом более 6000 тонн. «Можно увеличивать нагрузку. Для этого надо готовить нашу основу: путь, устройства СЦБ, энергетики», – добавил Алексей Воротилкин.

Павел Усов,  
сов. корр. «Гудка»  
Ванино

Справка «Гудка»

«Ермак» – электровоз с усовершенствованными тяговыми электродвигателями, рекуперативным торможением, микропроцессорной системой управления, обеспечивающей ручное и автоматическое управление движением, диагностики. Конструктивная скорость – 110 км/ч. «Витязь» – магистральный двухсекционный тепловоз с асинхронным приводом. Двигатели позволяют в разы увеличить тяговые свойства локомотива и убрать из конструкции множество тяжеловесного и энергоёмкого оборудования. Конструктивная скорость – 120 км/ч.

ПЕРЕГОВОРЫ

Хотят подешевле

Таджикские металлурги добиваются снижения стоимости доставки

ТАДЖИКСКАЯ АЛЮМИНИЕВАЯ КОМПАНИЯ (ТАЛКО) ДОБИВАЕТСЯ ОТ ОАО «РЖД» и «УЗБЕКСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» (УЖД) ПРИМЕНЕНИЯ ПОНИЖАЮЩИХ КОЭФФИЦИЕНТОВ НА ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ БЕЗ ЖЁСТКОЙ ПРИВЯЗКИ К ОБЪЁМАМ ПЕРЕВОЗИМОЙ ПРОДУКЦИИ.

Таджикская делегация, которую возглавлял министр транспорта Низом Хакимов, провела переговоры с руководством «Укрзалізниця» об организации благоприятных условий для транзита в Таджикистан грузов алюминиевой промышленности, которые прибывают в черноморские порты из Бразилии и Австралии. Как сообщил «Гудку» начальник управления внешних связей «Укрзалізниця» Игорь Матвеев, госадминистрация готова обратиться к РЖД и УЖД, чтобы установить сквозной тариф на перевозку грузов для ТАЛКО. «Этот тариф существует и сейчас, но действует он при условии перевозки не менее 1 млн тонн в год. Это очень жёсткое условие», – отметил Игорь Матвеев.

Пресс-секретарь ТАЛКО Саёхат Кадырова объяснила «Гудку», что сквозной тариф нужен компании, чтобы осуществлять основной объём перевалки глинозёма из украинского порта Николаев, а не из грузинского Поти. «В настоящее время мы добились применения понижающих коэффициентов на глинозём в размере 0,5 от Украинских и Казахстанских железных дорог. Однако из-за роста самих тарифов применение коэффициентов увеличило ставки на перевозку по сравнению с 2010 годом. Мы добиваемся снижения тарифов для получения комплексной ставки на



Без привязки к объёмам снижать цену РЖД не видит смысла

перевозку, которая бы не превышала уровень 2010 года. Тогда она была конкурентоспособна ставкам перевозки из порта Поти», – отметила Саёхат Кадырова.

Первый заместитель начальника департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политики ОАО «РЖД» Галина Зимовская рассказала, что на Тарифной конференции в 2010 году на совместном совещании представителей железнодорожных администраций и ТАЛКО была достигнута договорённость об установлении понижающих коэффициентов к ставкам Тарифной политики на перевозки глинозёма в Таджикистан на 2011 год. «Для РЖД понижающие коэффи-

циенты были определены в соответствии с Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте и возможными объёмами перевозок, подтверждёнными ТАЛКО. Привлечение гарантированного объёма перевозок обеспечивает эффективность применения пониженных исключительных тарифов», – отметила она.

По словам Галины Зимовской, с 18 марта 2011 года на перевозку глинозёма по всем направлениям транзита на российских железных дорогах установлен дополнительный понижающий коэффициент 0,85 к ставкам Тарифной политики СНГ на перевозки глинозёма в Таджикистан через погранпереходы Украины и российские порты Балтийского моря независимо от объёмов перевозок грузов и понижающий коэффициент 0,6 на перевозки глинозёма на объём перевозок свыше 700 тыс. тонн. «Дальнейшее снижение тарифов без привязки к гарантированным объёмам перевозок не представляется возможным», – резюмировала она.

В ТАЛКО «Гудку» также сообщили, что компания заинтересована в снижении стоимости портовых услуг в Николаеве. В настоящее время они выше, чем в Поти, на 50%. «Из-за большого круга задач, связанных с перегрузкой глинозёма, таких как подача/уборка вагонов, подготовка и ламбировка вагонов, оформление СЭС и комплектных разрешений, общие затраты за услуги порта составляют \$7,8 за тонну. Нам бы хотелось видеть эти затраты на уровне \$6 за тонну», – отметила Саёхат Кадырова.

Денис Виксне

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Транзит без нормы

Проект закона исключён из плана Министерства транспорта



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЬКОВ

ПОСЛЕ ТРЁХЛЕТНЕЙ РАБОТЫ НАД ЗАКОНОМ «О ТРАНЗИТЕ» МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ОТКАЗАЛОСЬ ОТ ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РАЗРАБОТКИ, НЕ СУМЕВ СОГЛАСОВАТЬ ЕГО ВАРИАНТ С ДРУГИМИ СТРУКТУРАМИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ.

Проект закона «О транзите» был внесён в министерство ещё в 2008 году Советом Федерации и Союзом транспортников России и предполагал практически беспрепятственное прохождение транзитных грузов через территорию страны. В том числе и освобождение от какого-либо досмотра. В предложенном документе досмотр заменялся осмотром целостности пломбы на контейнере. Но как пояснили на съезде Союза транспортников России министр транспорта Игорь Левитин, законопроект не смог пройти через 15 ведомств, которые должны были его согласовать. Главные сложности возникли с Федеральной таможенной службой. «В Европе товар, который не предназначен для какой-либо страны ЕС, – это не груз, его не досматривают, а у нас он может неделями лежать на таможенном складе», – говорит Игорь Левитин. – Пока мы не преодолеем эту позицию наших отдельных органов, мы не сможем улучшить условия прохождения транзита». Министр призвал транспортное сообщество сначала решить эту проблему, а потом создавать законы.

Один из авторов законопроекта – президент Ассоциации экспедиторов России Валерий Алисейчик – замечает, что терять часть из \$60 млрд ежегодной транспортной составляющей грузопотока между Европой и Юго-Восточной Азией – это не по-хозяйски. «И президент, и премьер-министр нам говорили о важности транзита для нашей страны, но мы оказались не готовы взять эти деньги», – говорит Валерий Алисейчик. – Наши конкуренты уже ушли далеко вперёд. Недавно даже одна австрийская фирма по Транссибу стала возить товары из Китая в Японию, а мы сами не можем наладить нормальный грузопоток». С нашей же страной иностранные транзитёры связываются лишь в том случае, когда уже нет иного выхода для доставки грузов. Между тем с развитием железнодорожного сообщения в Китае и в республиках бывшего СССР уже сейчас существует возможность транзитных перевозок, минуя нашу страну. И хотя пока этот путь для зарубежных компаний также довольно сложен логистически, вполне возможно, что в ближайшем будущем он станет реальной альтернативой нашим железным дорогам.

Сейчас собственно транзитный поток через Россию составляет только несколько десятков контейнеров в сутки, и этот показатель не изменился с прошлого года. Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин недавно назвал такие результаты постыдными.

В департаменте по взаимодействию с федеральными и региональными органами

власти ОАО «РЖД», который сопровождал данный законопроект, «Гудку» заявили, что и не ждали лёгкого прохождения законопроекта. «Только скорость и ритмичность прохождения контейнеров может позволить железной дороге конкурировать с дешёвым морским транспортом, но сейчас этого добиться не удаётся из-за позиции ФТС», – говорят в департаменте.

В Федеральной таможенной службе от официальных комментариев по законопроекту почему-то отказались. Хотя обращение «Гудка» с вопросами на эту тему лежит в ведомстве с осени 2010 года. На условиях

Хитрости досмотра транзитных грузов помешали согласовать новый закон

на таможенных пунктах (на Западе для этого применяются сканирующие устройства, не останавливающие движение состава) как раз и приводят к тому, что этот небольшой процент становится причиной задержек целых контейнерных поездов.

Дело в том, что выбранные по системе управления рисков контейнеры требуется найти, отцепить от состава, доставить на досмотровую площадку, а после досмотра вернуть в состав. В российских условиях

Только скорость и ритмичность прохождения контейнеров могут позволить железной дороге конкурировать с морским транспортом

анонимности чиновники объяснили, что законопроект фактически дублирует те положения, которые уже есть в других нормативных актах, и ещё одна надстройка к законодательству только осложнит работу. Таможенный пропуск и так упрощён до предела, и в России по системе управления рисков досматривается менее 5% всех транзитных грузов, в то время как в других странах – около 10%.

Между тем, как говорят в Союзе транспортников, неотлаженные схемы досмотра

это занимает как минимум день. Если же обнаруживаются какие-то неувязки в документах, незначительное превышение по весу или какая-то формулировка в таможенной декларации, которая российский партия таможенникам кажется спорной, то вся партия товара может быть отправлена на склад хранения. Из-за этого операторские компании и ОАО «РЖД» уже потеряли много иностранных клиентов, когда в середине 2000-х годов пытались наладить транзитные потоки через нашу страну.

Современные досмотровые комплексы стоят по несколько миллиардов рублей, и ФТС просто не может себе позволить их приобрести.

Кроме того, в ведомствах существует точка зрения, что если убрать все сопутствующие транзиту платежи, то это не даст России никакой экономической выгоды, а лишь создаст дополнительные проблемы, связанные с решением вопросов перевозок.

Президент Союза транспортников Виталий Ефимов ранее говорил «Гудку», что либеральность законопроекта вызвана тем, что часть транзита сначала нужно отобрать у иностранных судоходных компаний, чтобы достичь хотя бы тех показателей, которые ранее были в Советском Союзе. Зарабатывать на транзите можно будет только после того, как пойдёт значительный грузопоток. По мнению Виталия Ефимова, тогда СССР сумел предоставить те условия, на которых было выгодно работать, несмотря даже на идеологические расхождения. «Этот вариант закона, который был передан в Минтранс, делали специалисты, которые ранее работали в «Союзтранзите», и они знают, что нужно иностранным компаниям, чтобы привлечь их к перевозкам по территории России», – говорит президент Союза транспортников России.

Сергей Плетнёв

Технологии

Отложить журнал

Поездные диспетчеры не будут делать двойную работу

РУЧНОЕ ВЕДЕНИЕ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ ОТМЕНЕНО В НЫНЕШНЕМ ГОДУ НА 15 ДИСПЕТЧЕРСКИХ УЧАСТКАХ – А ЭТО 311 СТАНЦИЙ – ГОРЬКОВСКОЙ ДОРОГИ. ЗДЕСЬ ВВЕДЕНА КОМПЬЮТЕРНАЯ БЕЗБУМАЖНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ.

Это лишь один из результатов прошлогоднего ввода на магистрали 12 новых информационных систем.

Одна из них – АС ЭТД (электронный технологический документооборот) с применением цифровой подписи. Она внедрена на всей дороге после апробирования в 18 подразделениях.

Кроме того, на ГЖД внедряется технология ведения электронных журналов движения поездов в автоматизированной системе ГИД «Урал-ВНИИЖТ» на 107 станциях. «Эффект от внедрения системы», – говорит начальник отдела информационных технологий и автоматизированных систем управления движением Виктор Щербатов, – заключается не только в экономии бумаги и канцтоваров. Это мелочь. Главное – автоматизация труда поездных диспетчеров. Они теперь не тратят лишнее время на ручное ведение



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРЬКОВ

Компьютерная технология не только избавит поездных диспетчеров от лишней работы, но и сэкономит канцтовары

журналов движения поездов формы ДУ-2 и ДУ-3». Система сделает всё автоматически, освободив диспетчеров от двойной работы. В 2011 году безбумажное ведение графика будет внедрено ещё на 22 станциях Владимирского участка, а также, после строительства диспетчерской централизации, на линии Киров – Сулоловка. В этом году на ГЖД возникла дирекция инфраструктуры и создаётся дорожный центр управления содержанием инфраструктуры. На очереди участие дороги в комплексной автома-

тизации бизнес-процессов, которая будет проводиться на всей сети, в создании единого информационного пространства железных дорог России. «Развитие информационных систем порой усложняет работу пользователей, имеющих доступ сразу ко многим системам с различными интерфейсами. Назрела необходимость их унификации, создания единых пользовательских рабочих столов», – отметил начальник службы корпоративной информатизации ГЖД Дмитрий Быстрицкий.

Вадим Серов



Ситуация

# Ремонт с препятствием

Магистралю испытывают трудности при подготовке к летнему путевому сезону

На ряде дорог уже начались ремонтно-путевые работы. В этом году их проведут на 10,4 тыс. км сети, что на 120,5 км больше, чем в 2010 году.

По данным Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», для выполнения объёмов капитального ремонта пути запланировано предоставление более 21 тыс. «окон» на более чем 150 тыс. часов. Всего для ремонта и содержания инфраструктуры всем службам и хозяйством планируется предоставление более 500 тыс. «окон» на 1,3 млн часов.

Ремонтно-путевые работы будут проходить поэтапно с разделением и концентрацией вагонопотоков по направлениям на всём протяжении от Западно-Сибирской дороги до Центрального региона. На всех участках определены сроки, периодичность, этапность и продолжительность «окон». Разработаны меры, направленные на обеспечение пропуска планового грузо- и пассажиропотока. Так, на Восточном полигоне все «окна» взаимосвязаны от Мариинска Красноярской магистрали до морских портов Дальневосточной. Разработан единый вариантный график движения поездов.

Однако любой график может быть нарушен, если возникнут проблемы в подготовке к сезону. Например, в прошлом году Дальневосточная дирекция по ремонту пути столкнулась с проблемами в поставках материалов. Ряд ПМС выбились из своего графика. И обидно вот что – на западе сети скопился большой запас старогодных шпал, рельсов, скреплений, их пообещали доставить на Дальний Восток, но этого не произошло. «Из-за этого мы не смогли вовремя развернуть фронт работ», – рассказал начальник Дальневосточной ДРП Евгений Редванский. – И на ряде участков заканчивали в декабре».

Правда, в этом году такой проблемы быть не должно. Как сообщил замначальника Центральной дирекции по ремонту пути Виталий Волков, материалы на ДВЖД будут поступать заблаговременно. «Учитывая удалённость восточных дорог и трудности с



ФОТО: ИГОРЬ МАКОШ

«окнами» в условиях роста грузопотока, мы приняли решение выделять материалы строения пути за месяц до начала работ», – сказал он.

В Дальневосточной ДРП подтвердили, что на сегодня график поставок по большинству позиций выполняется. Есть некоторое отставание по щебню, но оно будет восполнено.

На соседней ЗабЖД сегодня не хватает монтеров пути. «С мая по октябрь требуется 1800 монтеров. Пока их 1050, – говорит начальник Забайкальской ДРП Михаил Луньков. – Причём в эту цифру включены и подрачки, и договорники». Чтобы заполнить кадровую брешь, 1 апреля подписано штатное расписание на приём 300 монтеров-сезонников. Кроме того, в большем количестве планируется задействовать студотряды до 150 человек, а также аутсорсеров – на сопутствующие работы на лёгких видах ремонта.

Если к летней путевой кампании готовиться заранее, то она и не превратится в «зимнюю»

Однако полный набор кадров – это ещё не всё. «Дело даже не в выполнении объёма плана, а в качестве. Да, решили дополнительно принять монтеров пути. Но их нужно ещё обучить – профессии, охране труда. На это нужно время», – сказала на XXXI съезде отраслевого профсоюза руководитель Могочинского филиала дорпрофсожа Елена Кныш.

Нехватку людей усугубляет текучесть кадров ПМС. ДРП нечем похвастаться по отношению к тем же коллегам путейцам-эксплуатационщикам. «У них зарплата кратно выше», – объясняет Михаил Луньков.

Другая проблема ЗабЖД – нехватка турных вагонов. «Хороший хозяин готовит телегу зимой. А у нас подготовка нередко начинается перед началом кампании. В прошлом году первые «окна» отменя-

лись из-за неготовности турных. В этом ситуация может повториться. Хотелось бы, чтобы Центральная дирекция планировала ремонт и подготовку турных уже в четвёртом квартале предыдущего года, а не к концу первого, как получилось в прошлом году», – говорит Елена Кныш.

Действующие на ЗабЖД вагоны – с истекшим периодом эксплуатации. «Конечно, принимаем меры для продления срока их службы. Но слишком долго заключали наряд-заказ между Федеральной пассажирской компанией и Центральной ДРП на их ремонт. Сейчас проблема решена, вагоны на ЗабЖД идут, но, увы, с опозданием. Надеюсь, к 10 мая мы все вагоны отремонтируем», – говорят Луньков.

На КбшЖД также не хватает вагонов, но для пере-

возки щебня. «При плане 675 тыс. кубометров завезено 549 тыс. Причина – срыв отгрузки щебня в инвентарных полувагонах», – говорит начальник Куйбышевской ДРП Геннадий Беляев. По его словам, раньше парк был общим, теперь полувагоны ушли в Первую и Вторую грузовые компании.

Хороший хозяин готовит телегу зимой. А у нас подготовка порой начинается перед началом первых «окон»

И чтобы выбить полувагоны на договорной основе, нужны время и деньги. «Вопрос по полувагонам в компетенции руководства РЖД, и, если его не решить сейчас, уже в августе мы можем остаться без щебня», – говорит он.

Ещё одна проблема на Куйбышевской – привязка локомотивов и бригад под хозяйезда на предстоящие «окна». По

опыту прежних лет известно, что не всегда и не везде хозяйезда успевают за ходом ремонта. «Надо ввести должность старшего дорожного диспетчера по «окнам», как это сделано на ЗСЖД и ПривЖД, – говорит Геннадий Беляев. – Этот специалист совместно со сменными инженерами ДРП и службы пути будет контролировать своевременную передислокацию хозяйственных единиц».

Трудности со щебнем и на СвЖД. Как рассказал и.о. замначальника СвЖД – начальника Свердловской дирекции инфраструктуры, сейчас из пяти карьеров, из которых традиционно вывозится щебень на дорогу, отгрузка идёт только из двух. А щебень дороге нужен. В этом году на СвЖД впервые уложат почти 10 км объёмной георешётки.

Проблемы с балластом и на ВСЖД. Как сообщил начальник Восточно-Сибирской ДРП Игорь Помернюк, задание по погрузке щебня с заводов и складирование на базах ПМС по каждому месяцу пока не удаётся выполнять полностью. Чтобы ликвидировать отставание, планируется изыскивать дополнительные источники, заключать договоры с местными производителями щебня. Намечались проблемы и с укомплектованностью ПМС кадрами, особенно в северных районах. В ПМС-56 требуется изыскать 169 человек, а в ПМС-183 – 158. Также здесь не хватает турных вагонов.

На Северной в этом году значительная концентрация работ придётся на участок Александров – Ярославль, где

надо модернизировать 46 км пути с заменой 25 стрелок, причём завершить нужно уже к июлю, когда на СЖД будет проходить Ассамблея начальников дорог.

«То есть времени в обрез. Чтобы закончить в срок, дополнительно организуется экипировка локомотивов на станции Ростов, а путевых машин – прямо на перегонах. А для экономии

бригад организуем турную езду локомотивов, занятых на модернизации. Локомотивные бригады будут жить на месте работ. Уже решено подвозить на перегон бензовозами дизтопливо для путевых машин, локомотивов», – говорит начальник службы пути СЖД Александр Чечельницкий.

Кроме того, на участках Архангельского и Сольвычегодского регионов магистрали предстоит уложить 30 км объёмной георешётки – это пятая часть сетевого объёма. В прошлом году на дороге укладывали всего 4,1 км, поэтому сейчас привлекают подрядчиков, у которых уже есть опыт такой работы на других дорогах.

На Западно-Сибирской трудности с запчастями. «Наше хозяйство поздно, только в марте, начало получать запасные части. Речь прежде всего идёт о поставках литых деталей тележек вагонов. За весь прошлый год и первый квартал 2011-го по линии «Росжелдорснаб» к нам пришло всего 14 комплектов. Приходится использовать старогодное литьё со списанных вагонов. Однако это далеко не покрывает наши потребности. На сегодня в ДРП простаивает из-за отсутствия литья 351 вагон», – говорит начальник Западно-Сибирской ДРП Александр Прудников.

Та же забота и на Приволжской дороге. «Из года в год мы испытываем одну и ту же проблему – нехватку запчастей для автотракторной и путевой техники», – говорит начальник производственно-технического отдела Приволжской ДРП Андрей Трегубов.

Есть ещё трудности в путевой кампании, причём не зависящие от человека. Например, на Юго-Восточной и техника, и люди были во всеоружии и ждали 4 апреля, чтобы начать работы. Но подкачала поздняя весна – земля просто не успела оттаять. «Мы опоздали с началом страды на полторы недели. Это большой срок. Но наверстаем», – говорит начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути Виктор Шейн.

Так что если даже «обстоятельства непреодолимой силы» железнодорожникам по плечу, то с проблемами в подготовке в скором времени они рассчитывают справиться.

Игнат Вьюгин

Инновации

## Скин-эффект

Учёные МИРЭА повысили надёжность контактной сети

Образование льда на проводах, в том числе в межсезонье, доставляет много неприятностей энергетикам и железнодорожникам. При неустойчивой погоде, когда небольшие морозы постоянно сменяются оттепелями, диаметр таких наросов достигает 60–70 мм, а вес доходит до 100 тонн на километр проводов, что в 20 раз больше обычной нагрузки.

Разумеется, линии не выдерживают, провода рвутся, рушатся мощные опоры. Проблема эта давняя, решить её пытаются многие десятилетия. Поначалу просто сбивали нарастающий лёд лопатами и другими подручными средствами. Затем придумали способ, сегодня используемый повсеместно.

В районе образования гололёда временно отключают всех потребителей энергии, а на одной из подстанций подсоединяют к линии источники высокого напряжения, устраивая короткое замыкание и пуская токи силой более 100 А. Те, естественно, нагреваются до высоких температур (100–130 градусов), и лёд плавится. Однако провода при этом часто оплавляются, оборудование подстанций от коротких замыканий раньше срока выходит из строя, потребители, хоть и временно, остаются без энергии. Да и влага от растаявшего льда на проводах остаётся, поэтому всё может повториться.

Новый подход к решению проблемы нашёл профессор Московского института радиотехники, электроники и автоматики Вильям Каганов, предложивший пустить по проводам высокочастотные электромагнитные волны и преобразовать их



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАКОВ

Электромагнитные волны быстро уберут с проводов ледяную корку

энергию в тепло. При этом получается так называемый скин-эффект. Заключается он в том, что при прохождении токов высокой частоты они распространяются не по всему сечению провода, как обычный ток, а только по поверхностному слою. В результате площадь, по которой идёт ток, уменьшается в несколько тысяч раз и во столько же раз увеличивается сопротивление проводов, что приводит к быстрому их разогреву, поскольку волны затухают и энергия их переходит в тепловую.

Специалисты МИРЭА изготовили и испытали модель такой установки, доказав, что новый метод вполне работоспособен. Основные его преимущества: отсутствие коротких замыканий, никаких разрушений проводов и чрезмерных нагрузок на оборудование, потребителей энергии не отключают даже на время. И главное – с

помощью этого способа можно не только плавить наросший лёд, но и предупреждать его образование.

При первых же признаках гололёда можно включить установку и подогреть провода. Нужный режим разогрева при новом способе можно достичь через 20 минут, что вдвое быстрее, чем прежде. Благодаря этому удаётся сэкономить много энергии.

Причём управлять установками можно на расстоянии по радио или ввести для них автоматический режим работы. Для этого на третьем проводе, обычно служащем для защиты ЛЭП от ударов молний, надо установить датчики, которые зафиксируют наступление гололёда. При провисании этого провода в самом начале образования на нём льда они подадут тревожный сигнал, после чего начнётся разогрев линии.

Андрей Стрельцов

Модернизация

## Инерциальный метод

Специалисты ЛЭТИ создали новый комплекс диагностики рельсовой колеи

Сотрудники кафедры «Лазерные измерительные и навигационные системы» Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета (ЛЭТИ) разработали автоматизированную систему контроля состояния рельсовой колеи.

Новшество можно устанавливать на вагонные тележки регулярно курсирующего подвижного состава и во время плановых поездок регистрировать основные параметры геометрии пути. Тем самым удастся решить проблему закрытия перегонов на время проведения путеизмерительных работ специализированными вагонами.

Основными элементами системы являются инерциальные измерительные модули, построенные на базе акселерометров и гироскопов. Четыре таких прибора устанавливают на буксеты крышки колёсных пар тележки вагона и используют для определения вертикальных неровностей рельсовых нитей. Кроме того, в комплекс входит датчик (одометр) для привязки полученных результатов к путевой координате.

С помощью нового оборудования можно выявлять любые вертикальные неровности



ФОТО: НАВЕЛ ГОРБАКОВ

При путеизмерительных работах не придётся закрывать перегоны

железнодорожного пути, вызванные пустотами в балласте, разрушением шпал, прогибом рельсов и др., а также волнообразный износ поверхности катания рельсов, устраняемый шлифованием.

Инерциальный метод измерения просадок основан на использовании показаний акселерометров о траектории движения букс колёсных пар тележки. Сигналы приборов поступают в компьютер, который обрабатывает полученные результаты.

По мнению специалистов, данную систему нужно использовать для модернизации вагонов-дефектоскопов и доста-

точно большого парка устаревших моделей путеизмерительных вагонов, которые не заменяют для контроля главных магистралей.

В состав комплекса могут быть включены инерциальная навигационная система с приёмником сигналов ГЛОНАСС, а также датчики линейных перемещений. В этом случае новшество позволит дополнительно определять продольный уклон, уровень, перекосы и кривизну пути, а также точные координаты местоположения исследуемого объекта.

Сбор и обработку передаваемой датчиками информации обеспечит комплекс специализированного программного обеспечения, интегрированный в бортовую вычислительную систему вагона. Отчёт о состоянии пути будет выводиться на экран монитора или может быть распечатан.

Оснащение подобными автоматизированными комплексами диагностики регулярно курсирующих поездов и оповещение о дефектах пути в режиме on-line позволит железнодорожникам существенно повысить уровень безопасности движения на отечественных магистралях.

Андрей Владимиров  
Санкт-Петербург



## Интервью

## Вечное движение

ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ МЕНЯЮТСЯ ВМЕСТЕ С УСЛОВИЯМИ РАБОТЫ



**Павел Иванов,**  
начальник  
Центральной  
дирекции  
управления  
движением  
ОАО «РЖД»



**Новая структурная организация комплекса управления движением ОАО «РЖД» способствует эффективной организации перевозочного процесса и соответствует основным критериям рынка.**

– **Павел Алексеевич, в полной ли мере уже решены организационные вопросы в Центральной дирекции в плане выделения её в самостоятельную структуру?**

– Решение о завершении формирования единой вертикали управления движением принято правлением ОАО «РЖД» 2 июля 2010 года. Сейчас Центральная дирекция управления движением, как филиал компании, имеет в своём составе 17 дирекций со штатной численностью свыше 110 тыс. человек.

За прошедший период времени была проведена большая организационная и кадровая работа, систематизированы и дополнены недостающие звенья взаимодействия различных подразделений, укреплено единоначалие в управлении движением, как этого и требуют ПТЭ.

Необходимость создания Центральной дирекции управления движением во многом вызвана расширением состава и характера участников рынка железнодорожных перевозок, и для повышения конкурентоспособности компании процесс оптимизации структуры управления не должен останавливаться, ведь необходима постоянная адаптация к динамично изменяющимся условиям работы.

– **Какие задачи стоят сегодня в движенческом блоке по обеспечению планируемых объёмов перевозок?**

– Приоритетные задачи в 2011 году определены итоговым заседанием правления. Наибольшую степень влияния на результаты эксплуатационной работы компании имеют факторы состояния инфраструктуры. В текущем году всеми видами ремонта планируется оздоровить 10,4 тыс. км пути.

Эту работу предстоит провести в условиях стабильного роста объёмов перевозок, что налагает особую ответственность за качество планирования работ и организации движения поездов.

Совместно с техническими департаментами и дирекциями согласован план проведения ремонтно-путевых и строительно-монтажных работ на железных дорогах в 2011 году.

Разработан единый технологический процесс на всех уровнях управления, составлен директивный план-график. Он позволит обеспечить более интенсивное проведение работ на выделенных направлениях и повысить эффективность использования техники и ресурсов.

В условиях развития конкуренции в сфере грузовых перевозок, динамичного роста роли операторских компаний одной из важнейших технологических задач, стоящих перед Центральной дирекцией

Главной задачей дирекции является эффективное управление парком грузовых вагонов

управления движением, следует считать организацию эффективного управления парками грузовых вагонов.

При этом наиболее важная задача – формирование новой технологии управления парком полувагонов как наиболее массового, востребованного и универсального подвижного состава.

В текущем году была организована работа по формированию и внедрению новой технологии использования вагонов, основанной на принципах технической маршрутизации порожнего вагонопотока и максимальной универсальности частных полувагонов. Эта технология даёт возможность в рамках агентских соглашений с собственниками подвижного состава направлять порожние полувагоны на Западно-Сибирскую железную дорогу безлинейным вагонопотоком, с последующим распределением под погрузку исходя из оперативной обстановки, технического и коммерческого состояния подвижного состава, фактического наличия заявок грузоотправителей, минимизации порожнего пробега и непроизводительного простоя вагонов.

Сегодня такая технология отрабатывается в рамках взаимодействия с Первой и Второй грузовыми

на передислокацию порожних вагонов с реальными эксплуатационными возможностями на маршруте их следования. В первую очередь система будет внедрена на наиболее проблемном для сети Восточном полигоне.

– **Какие меры принимаются для повышения эффективности взаимодействия вашей дирекции с другими дирекциями ОАО «РЖД», и прежде всего тяги и инфраструктуры?**

– Основополагающий документ, содержащий технологические карты и блок-схемы процессов взаимодействия дирекций производственного блока компании с распределением ответственности по функциональным областям и уровням управления, – это Технология централизованного управления перевозками во взаимодействии дирекций управления движением, тяги, инфраструктуры и быта. На её основе совместно с Октябрьской железной дорогой как пилотным полигоном отработки новой системы управления разработан для дирекций управления движением – структурных подразделений Центральной дирекции регламент взаимодействия с железной дорогой, в том числе с дорожными дирекциями и службами. В регламенте отражены типовые решения по обеспечению эффективного выполнения основных функций по всем направлениям деятельности дирекции.

## Потребуется модернизация автоматизированной системы организации вагонопотоков с учётом наличия частных парков

компаниями и уже даёт отдачу, позволив повысить уровень технической маршрутизации порожних полувагонов их принадлежности, направляемых по агентскому договору на Западно-Сибирскую железную дорогу, почти в три раза по сравнению с декабрём 2010 года.

– **Расскажите о наиболее перспективных технологиях, применяемых в комплексе управления движением для повышения уровня предоставляемых услуг по перевозке грузов.**

– В числе важнейших инновационных решений отмечу организацию обращения поездов по графику на экономически обоснованных критериях.

Это процесс должен позволить решить две задачи: обеспечение дополнительных доходов на основе предложения новой транспортной услуги и снижение эксплуатационных расходов за счёт повышения энергоэффективности.

В первом полугодии будет подготовлена и представлена на утверждение комплексная программа перехода на организацию движения грузовых поездов по расписанию на выделенных направлениях сети.

Уже в текущем году потребуется модернизация автоматизированной системы организации вагонопотоков с учётом адаптации к условиям полностью частных парков грузовых вагонов и разработка динамической системы оптимизации плана формирования поездов для обеспечения их движения по «твёрдым» расписаниям в графике движения.

С этим инновационным проектом тесно связано создание ресурсной имитационной модели использования инфраструктуры, которая позволит связать согласование заявок на перевозку грузов и запросов

В прошлом году утверждён порядок взаимодействия дирекций управления движением и тяги, этот документ направлен на оптимизацию использования локомотивного парка и рабочего времени локомотивных бригад, выполнение графика движения поездов, бюджетных заданий по объёмам перевозок и показателям использования подвижного состава.

В текущем году завершается работа над Инструкцией о порядке предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД» – важнейшим документом взаимодействия с Центральной дирекцией инфраструктуры в сложный период проведения летне-путевых работ.

Взаимодействие на уровне основных производственных подразделений – станций, дистанций, депо и ПТО – детально изложено в действующих инструкциях и технологических процессах работы с нормативами выполнения каждой операции. Всё дело в их своевременном исполнении.

Надо отметить, что начальник железнодорожной станции в результате проведённых на железных дорогах реорганизаций сохранил полномочия в части согласования действий обеспечивающих эксплуатацию работу технических служб, независимо от их принадлежности.

Как и раньше, проводятся общие планёрки с анализом работы каждой смены с участием всех структур, связанных с работой станции. Вся логика важнейшего отраслевого документа – Инструкции по движению поездов и маневровой работе – предусматривает главенствующую роль руководителей движения в обеспечении бесперебойной поездной работы.

БЕСЕДОВАЛ ВСЕВОЛОД КОЛУПАЕВ

## Опыт

## Искусство взаимодействия

УСИЛИЯ СМЕЖНИКОВ ПУТЕЙЦЫ ОЦЕНИВАЮТ ПОЛОЖИТЕЛЬНО

В СВОЕЙ РАБОТЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ Центральной дирекции управления движением приходится взаимодействовать практически со всеми хозяйственными подразделениями производственного блока компании. Но в роли основных партнёров выступают всё-таки путейцы.

Как рассказал «Гудку» начальник департамента пути и сооружений ОАО «РЖД» Алексей Киреевнин, в ходе первого этапа совместной работы были рассмотрены документы, определяющие зоны ответственности между путейцами и движением на линейном уровне управления. Это позволило определить ключевые

формирование общей модели взаимодействия подразделений Центральной дирекции инфраструктуры между собой и с Центральной дирекцией управления движением на всех уровнях управления, вплоть до дистанций пути», – подчеркнул Алексей Киреевнин. Руководители ремонтного комплекса путевого хозяйства также считают, что создание Центральной дирекции управления движением положительно повлияло на работу.

«Сейчас все возникающие вопросы оперативно решаются в рабочем порядке напрямую через Центральную дирекцию управления движением. Наконец появилась стабильность

показатели оценки интенсивности работы инфраструктуры и показатели по системе планирования работ. Он убеждён, что основные принципы взаимодействия ЦДИ и ЦД должны быть основаны на процессах обмена продуктами и услугами по модели заказчик – подрядчик, когда от Центральной дирекции управления движением поступает заявка на пропускную способность объектов инфраструктуры, а Центральная дирекция инфраструктуры должна обеспечить надёжное состояние хозяйств инфраструктурного комплекса, получив в графике движения скоординированные по всему полигону сети «окна» для производства ремонтных работ. «Ключевая задача, которая должна быть решена Центральной дирекцией инфраструктуры в 2011 году, – пересмотр нормативно-регламентной базы в связи с формированием новой дирекции и запланированной на 2012 год передачей территориальных дирекций инфраструктуры в состав единого аппарата. Поэтому для повышения технологической и экономической эффективности целесообразно

Путейцы остаются основными партнёрами движущихся

в системе предоставления «окон». ЦДРП запрашивает тот объём, который требуется, дирекция управления движением его предоставляет. Общее решение находится всегда», – сказал начальник службы технической политики Центральной дирекции по ремонту пути Александр Богданов. По его словам, в совместной работе необходимо прийти к оптимальным параметрам. Так, продолжительность «окон» должна быть оптимальной. С работой по капитальному ремонту не менее 8 часов и работ по глубокой очистке щебня не менее 10 часов.

«Хотелось бы, чтобы движущие всегда выполняли взятые на себя обязательства. Если «окно» назначено, на полигон работ уже выдвинулись хозяйственные поезда, бригады путейцев, его никоим образом нельзя отменять. К сожалению, пока что такие отмены случаются, и это приносит ощутимые потери для компании», – отметил он.

МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

## Модернизация

## Инструменты эффективности

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАКЕТЫ ПОМОГУТ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОТОКИ

СЕГОДНЯ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ПЕЗДОВ УЖЕ НЕ МОЖЕТ РАССМАТРИВАТЬСЯ В ОТРЫВЕ ОТ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ.

Одним из наиболее важных направлений работы в сфере оснащения подразделений региональных дирекций управления движением следует считать внедрение инструментов эффективного управления тяговыми ресурсами.

Так, в прошлом году в рамках работ комплексного научного проекта завершено внедрение в постоянную эксплуатацию на 14 полигонах автоматизированной системы сменного-суточного планирования и регулирования работы парка локомотивов и локомотивных бригад на локомотивных полигонах сети железных дорог «СИГНАЛ-Л». Система производит автоматизированный расчёт суточной потребности локомотивов грузового движения по дорогам полигона обращения, позволяет обеспечить оперативный контроль дислокации и состояния тяго-

вого подвижного состава в реальном режиме времени на полигоне, расчёт пробега и учёт работы локомотивов для постановки их на ТО-2, контроль работы ПТОЛ (пунктов технического обслуживания локомотивов) и многое другое. Вместе с тем в условиях изменения порядка учёта локомотивного парка созданную автоматизированную систему предстоит в текущем году дорабатывать и совершенствовать.

В текущем году будет продолжена работа по дальнейшему увеличению протяжённости гарантийных участков безопасного следования грузовых поездов, максимальному размещению пунктов технического и коммерческого осмотра вагонов, станций смены локомотивов и локомотивных бригад. Наряду с модернизацией приборов КТСМ (комплекс контроля колёсных пар на ходу поезда), внедрением нового программного обеспечения это позволит сократить количество остановок поездов на станциях.

МАРИЯ КАРАСЕВА



ФЕЛЬЕТОН

Привет из Тамерлана



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Григория Фёдоровича в редакции газеты «Гудок» попросили провести дежурным на «телефоне доверия» весь день, чтобы у него сложилась общая картина, так сказать, срез дня. Чем живут недовольные, что их в основном беспокоит.

Григорий Фёдорович с энтузиазмом взялся за дело. Только он приступил, как раздался звонок. Григорий Фёдорович весь обратился в слух. И, оказалось, совсем не зря, поскольку звонивший затронул немаловажную тему из прежних своих наблюдений: «Скоро лето, а я часто езжу по командировкам, – делился он. – Вот в Тамерлане, бывало, заходишь на вокзал, там у них, правда, вокзал небольшой, но факт в том, что на окнах у них рассыпана какая-то штука. В результате все мухи дохлые. Нормально там сидеть можно...»

Григорий Фёдорович в блаженстве прикрыл глаза, представив себе радужную картину сдохлыми мухами. «А вот в Троицке на вокзале, – не дал Григорию Фёдоровичу расслабиться и наслаждаться видением звонивший, – тяжело, что ли, рассыпать такое же?! Просто сидеть невозможно – мухи одолевают...» – Да, – заиграл желваками Григорий Фёдорович, – не везде у нас ещё благополучно. Есть у нас ещё отдельные недостатки. Борьба с мухами пущена на самотёк. Довели страну! Тяжело им в этом Троицке насыпать «какую-то штуку», чтоб человеку нормально сидеть можно было среди мёртвых мух?... Проблема актуальная, лето на носу, вот-вот мухи полетят, и пора бы уже на вокзалах принимать превентивные меры. Но звонивший не дал Григорию Фёдоровичу обдумать как следует борьбу с мухами и переключил Григория Фёдоровича на другую большую тему:

у него, сообщил он, в Троицке заболел зуб...

– Вот жизнь прижала человека, – проникся сочувствием Григорий Фёдорович, – врагу такого не пожелаешь – то мухи его одолевают, то зубная боль!

Хотел было Григорий Фёдорович посоветовать несчастному обратиться к стоматологу, как тот опередил его, сообщив, что обратился в медпункт при вокзале за направлением к стоматологу, но ему там отказали.

– Да за что же это всё одному человеку?! За что же судьба так беспощадна к нему?! Как он только находит в себе силы бороться с этим?!

Григорий Фёдорович незамедлительно связался с региональной дирекцией медицинского обеспечения на ЮУЖД, где ему оперативно ответили, что любой гражданин РФ имеет право на бесплатную помощь (в том числе и стоматологическую) и ни в каком отдельном направлении к врачу он не нуждается.

– То есть больной может просто прийти в поликлинику и его будут лечить? – уточнил Григорий Фёдорович. – И никакого направления не нужно? – Совершенно верно, – подтвердили в региональной дирекции. – Достаточно полиса обязательного медицинского страхования.

– Ну вот, – успокоился Григорий Фёдорович, – как, оказывается, всё просто. Позволил человек в пару мест, задействовал пару организаций и всё выяснил. С мухами-то, конечно, посложней будет. С ними так просто не справишься. Даже не знаю, с чего начать. Попробую с жалобы на мух в Государственную думу. А там видно будет. Не успокоюсь до тех пор, пока на всех вокзалах страны не будет так же хорошо, как в показательном Тамерлане.

Григорий Фёдорович понял, что день прожит не зря.

ВАШЕ ПРАВО

На час не надейтесь

Для льготного стажа предпочтительнее неполная рабочая неделя

– Работаю во вредных условиях труда. Отразится ли введение неполного рабочего дня на льготном стаже, если отразится, то как?

СЕРГЕЙ ТАРАСОВ

Льгов – Работникам, занятым во вредных и тяжёлых условиях труда, нельзя устанавливать неполный рабочий день. Если вы в течение месяца отрабатываете по 7 вместо 8 часов ежедневно или на один час меньше в каждую смену, то этот месяц впоследствии будет исключён из периода для назначения льготной пенсии. Таким работникам, как вы, при необходимости установления режима неполного рабочего времени следует устанавливать режим неполной рабочей недели для того, чтобы период, в течение которого вы работали во вредных и тяжёлых условиях труда, при установлении режима неполного рабочего времени в организации включался в льготный стаж. Если вы будете трудиться с неполной рабочей неделей (то есть 4 дня по 8 часов или на одну смену в месяц меньше), то этот период вам будет включён в льготный стаж.

– Предусмотрено ли уменьшение предпраздничного дня на один час для работников, ра-

ботающих неполное рабочее время?

ИВАН ЗАХАРОВ

– В соответствии со ст. 95 ТК продолжительность рабочего дня или смены, непосредственно предшествующих нерабочему праздничному дню, уменьшается на один час. При этом данная статья носит общий характер, в том числе и для работников, работающих неполное рабочее время, так как никаких исключений для них не предусмотрено.

Согласно ст. 93 ТК работа на условиях неполного рабочего времени не влечёт для работников каких-либо ограничений их трудовых прав. Таким образом, для работников, работающих неполное рабочее время, предпраздничный рабочий день сокращается на один час.

Следует также отметить, что в непрерывно действующих организациях и на отдельных видах работ, где невозможно уменьшение продолжительности работы (смены) в предпраздничный день, переработка компенсируется предоставлением работнику дополнительного времени отдыха или, с согласия работника, оплатой по нормам, установленным для сверхурочной работы.

ЯКОВ КУПРЕЕВ,

главный правовой инспектор труда Роспрофжела

Имя в истории

Два Героя – оба Лунины

Давно уже нет их с нами, но память о них живёт



УДИВИТЕЛЬНО, НО ФАКТ: В ИСТОРИЮ СТРАНЫ ВПИСАНЫ ИМЕНА ДВУХ ЛУНИНЫХ. И ЗОВУТ ИХ ОДИНАКОВО – НИКОЛАИМИ АЛЕКСАНДРОВИЧАМИ. Один – прославленный сибирский новатор, машинист (слева), которого называли «ПРОФЕССОРОМ ПАРОВОЗНОЙ НАУКИ», Герой Социалистического Труда, а другой – не менее знаменитый контр-адмирал (справа), Герой Советского Союза, в годы Великой Отечественной войны командовавший подводной лодкой. Об одном мы уже рассказали читателям в № 61, расскажем и о втором.

Легендой стала история, как наша подводная лодка атаковала немецкий линкор «Тирпиц». 27 июня 1942 года К-21 вышла для прикрытия группы судов

союзного конвоя PQ-17 из 36 транспортов, который шёл в направлении Мурманска и Архангельска. Через несколько дней капитан 2-го ранга Николай Лунин получил телеграмму от командующего Северным флотом: на перехват конвоя движется фашистская эскадра во главе с кораблями «Тирпиц» и «Адмирал Шеер». Приказ был: «Найти, атаковать и уничтожить!»

Заметив мачты линейных кораблей и кружившие над ними немецкие самолёты, командир подлодки принял дерзкое решение: поднырнув под миноносцы, атаковать гордость немецкого флота. И дерзость удалась! Позже английская разведка донесла: торпедный залп прицелил «Тирпицу» серьёзные повреждения. Более того, перехватив одну из радиogramм Лунина в штаб Северного флота, немцы

предпочли больше не рисковать. И это спасло остатки почти разгромленного фашистами конвоя PQ-17, который англичане, как только до них дошла весть о выходе в море «Тирпица», бросили на произвол судьбы.

Таких героических эпизодов было немало. Так, в 1943-м, когда К-21 находилась в очередном походе, в её дизельном отсеке возник пожар из-за короткого замыкания электропроводки. Потушить огонь не удавалось. И командир приказал морякам покинуть аварийный отсек, задрав переборки. Происходило это неподалёку от норвежского порта Тромсе, занятого фашистами. Экипаж подлодки решил дать бой, если те нападут. И драться до последнего. Но всё обошлось. Пожар потушили и высадили разведчиков в Тромсе. Выпол-

ВETERАНЫ ПРИХОДЯТ К ЦВЕТАМИ К ЛУНИНСКОМУ ПАРОВОЗУ

нив боевую задачу, подлодка покидала опасный район в надводном положении. Лунин был уверен в том, что немцы под покровом ночи примут лодку за свою. На мостик даже вынесли прожектор, включили ходовые огни. Пройдя мимо береговых немецких постов, К-21 проникла на вражескую базу в бухте Воген и уничтожила торпедами четыре сторожевых катера вместе с причалами.

Родина не пожалела наград для отважного моряка. Николай Лунин был награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Ушакова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды и даже Британским орденом.

...В журналистской жизни бывает всякое. Случаются и ошибки, забавные, курьёзные, досадные. Одну из них допустили и мы, проиллюстрировав материал «Лунинский метод» в № 61 не теми фотографиями. Но если бы кто-нибудь провёл в день выхода этого номера конкурс на звание лучшего знатока истории отрасли и страны, то победу одержали бы наши читатели. Именно они сообщили нам о казусе. Мы приносим им свои извинения и выражаем благодарность. Истина и для нас превыше всего.

Давно уже нет на свете ни легендарного подводника, ни легендарного машиниста. Но мы, пока живы, будем помнить: Луниных было двое, и оба – Герои.

АННА БОРЕЙКО

Личность

Кредо наставника

Неожиданные ситуации помогают выявить таланты

ПРЕПОДАВАТЕЛИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО УЧИЛИЩА № 2 В ЧЕЛЯБИНСКЕ – СПЕЦИАЛИСТЫ МНОГООПЫТНЫЕ. У КАЖДОГО ИЗ НИХ ЗА ПЛЕЧАМИ ГОДЫ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И СОЛИДНЫЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКИЙ СТАЖ. НО ДАЖЕ ОНИ РАСТЕРЯЛИСЬ, КОГДА В 2006 ГОДУ ПРИШЛО ПРИГЛАШЕНИЕ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ ВО ВСЕРОССИЙСКОЙ ОЛИМПИАДЕ ТЕМ, КТО УЧИТСЯ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ЭЛЕКТРОВОЗА».

Дело в том, что в Челябинске готовили помощников машинистов на электровагоны ВЛ10 постоянного тока, а на олимпиаде вопросы были по электровагонам переменного тока ВЛ80. «В этих электровагонах только ходовая часть одинаковая, а электрическая начинка совершенно разная», – объяснил мастер производственного обучения Михаил Давыдов.

Что делать? Отказаться – значит нанести урон престижу училища. Привести неподготовленных ребят – значит обреч их на поражение. И тогда кто-то вспомнил, что в городе Карталы работает машинист-инструктор Александр Ткачев. «Он даже медведя сможет научить устранять электротехнические неполадки», – утверждают его ученики. Челябинская команда поехала в Карталы, и Александр Васильевич два дня без отрыва от своих основных обязанностей занимался с ребятами.

«Мы уехали от него другими людьми. Ткачев подготовил ребят так, что на олимпиаде они сумели за отведённое время определить и устранить три неисправности локомотива ВЛ80», – говорит Михаил Давыдов. В итоге заняли третье место среди 18 команд, приехавших со всей России. А Дима Лексин получил премию президента ОАО «РЖД» – 30 тыс. руб.

Так же успешно Ткачеву удалось подготовить команду и к олимпиаде-2009.

Спец из Карталов оказался человеком отнюдь не профессорского вида. Несмотря на возраст (ему недавно перевалило за шестьдесят), в облике Александра Васильевича угадывалось спортивное прошлое. Волевой взгляд контрастировал с подчеркнуто сдержанной манерой разговаривать. Обычно так говорят авиадиспетчеры, которые специально учат в любой ситуации сдерживать свои эмоции, чтобы не спровоцировать панику у пилота.

– Смотри, как работает схема набора позиций, – обращается он к новичку и медленно показывает это на тренажёре в учебном классе депо. – Понял?

– М-м, не очень.

– Смотри ещё раз, – машинист-инструктор делает второй и третий заходы. – Теперь покажи, что ты понял.

Тот рассказывает, как работает схема набора позиций. И вновь ошибается. Ткачев опять начинает объяснять. Спокойно, нарочито медленно, как гипнотизёр, с какой-то особенной манерой смотреть в глаза ученика.

– Если человек что-то не понял, значит, я не использовал для этого все возможности, – озвучил он своё педагогическое кредо.

А на вопрос о секретах своего педагогического таланта ответил:

– Чёрт его знает... Наверное, всё дело в фильме...

В сорокаминутный учебный фильм, который снял Александр Ткачев, включены типичные ошибки при работе с пантографами, неисправности в цепи токоприёмников, главного выключателя, зарядного агрегата, вентиляторов и другие поломки электротехнической части локомотива. И доходчиво рассказывается, как эти неисправности устранить.



Об этой идее говорят во многих депо, а Ткачев её реализовал. Сценарий его фильма стал результатом многолетней аналитической работы над ошибками машинистов. После просмотра фильма машинист-инструктор устраивает обсуждение, а потом начинаются занятия на тренажёрах. Эффективность такого метода обучения подтверждают результаты работы локомотивных бригад. Его подкрепляют и прирождённые способности наставника. Я наблюдал, как Александр Ткачев говорит с машинистами по двум мобильным телефонам, которые не выключаются у него ни днём ни ночью.

– Васильевич, выручай. Стою на 439-м километре. Сработала защита, – в трубке слышится взволнованный

«Он даже медведя сможет научить устранять

электротехнические неполадки», – говорят его ученики

голос машиниста Андрея Прокопова. – Отключились главные выключатели. Опустился токоприёмник.

– Спокойно. Главное – не бросай трубку, не отключай телефон. Где стоишь, что за локомотив (в депо Карталы электровагоны шести серий), какой вес поезда, какое давление воздуха в главных резервуарах электровагона? Ты не забыл закрепить от ухода поезд? Что не включается?

Через две минуты переговоров выяснилось, что неисправность в зарядном агрегате. Сгорели два предохранителя ПР-3, ПР-4, и сработал автоматический выключатель электрической цепи «Токоприёмники».

– Поднимай электровагон (заряди пневматические цепи воздухом), отпускай автоматические тормоза и отправляйся.

НАСТАВНИК И УЧЕНИК УВЕРЕННО СМОТРЯТ В БУДУЩЕЕ

На всё про всё ушло меньше 30 минут. Такой инцидент квалифицируется как «отказ», больше часа – уже «событие», что приводит к сбою в движении и чревато серьёзными взысканиями.

Полигон эксплуатационного депо Карталы – 600 км в сторону Оренбурга, 140 км до станции Тобол (Казахстан), 190 км от станции Магнитогорск до станции Инзер Куйбышевской железной дороги, 260 км до Челябинска и 140 км до Магнитогорска. Машинист-инструктор при отказе электровагона должен быть готов в любое время выехать и вместе с

«Он даже медведя сможет научить устранять

электротехнические неполадки», – говорят его ученики

работниками ремонтного депо установить причину неисправности. «Александр Васильевич ещё ни разу нас не подводил», – говорит главный инженер локомотивного эксплуатационного депо Карталы Олег Тараненко.

В семье машиниста-инструктора стало обычным делом, когда жена вечером ложится с мужем спать, а утром просыпается от его телефонного звонка.

«Я в Оренбурге. Вернусь после разбора отказа», – докладывает он Любви Михайловне.

АЛЕКСЕЙ КАЗАКОВ,

СПЕЦ. КОРР. «ГУДКА»

Челябинск – Карталы

ФОТО АВТОРА



ПРЕМЬЕРА

# За всё в ответе

АМЕРИКАНСКУЮ ПЬЕСУ ПОСТАВИЛ ПОЛЬСКИЙ РЕЖИССЁР И СЫГРАЛИ РУССКИЕ АКТЁРЫ

В Москве в Театре на Серпуховке при информационной поддержке ОАО «РЖД» готовится спектакль польского режиссёра Кшиштофа Занусси «Все мои сыновья» по пьесе Артура Миллера. О пьесе, режиссёре, репетициях мы поговорили с продюсером спектакля, актёром и президентом общенациональной программы «В кругу семьи» Александром Ковтунцом.

– Александр Сергеевич, как получилось, что польский режиссёр взялся ставить пьесу с русскими актёрами?

– Кшиштоф Занусси неоднократно был председателем жюри Международного кинофестиваля «В кругу семьи», который проходит в рамках общенациональной программы «В кругу семьи», является членом её попечительского совета. Ежегодно программа начинает реализовывать один из новых социальных или культурных благотворительных проектов, которые способствовали бы укреплению семьи. Что, собственно, и является её главной задачей. Когда было принято решение сделать в рамках программы спектакль, то первым делом подумали о кандидатуре Кшиштофа Занусси, зная его колоссальный режиссёрский опыт, великолепные человеческие качества. Он предложение принял.

– Пьеса Миллера «Все мои сыновья» считается тяжёлой для восприятия, хотя поставивший её на Бродвее в 1947 году Элиа Казан получил за спектакль самый первый «Тони» – театральный аналог «Оскара». Почему была выбрана именно эта пьеса?

– Пьесу предложил Кшиштоф Занусси, так как для него очень важен момент, связанный с личной ответственностью человека. Кроме того, ему хотелось отразить мысль, что в итоге жизни никого не минует неотвратимость наказания за предательство по отношению к себе и другим. Иными словами, прошлое всегда определяет настоящее.

Действие разворачивается по окончании Второй мировой войны в семье провинциального промышленника. Судьбы членов этой семьи тесно переплетены с войной: сыновья воевали в американской армии, но один вернулся, а второй, лётчик, пропал без вести. Зрители очень сопереживают матери, которая отказывается верить, что больше никогда не увидит своего сына. В пьесе много животрепещущих тем, которые касаются любой семьи.

– По какому принципу отбирались актёры для этой постановки?

– Кшиштоф Занусси, как и положено мастеру такого масштаба, любит работать с актёрами разных стран. Он ставил свои спектакли в Германии, Франции, России, в частности в Москве. Исполнителей для этой пьесы он выбирал самостоятельно, просмотрев довольно много кандидатур – и театральных, и из мира кино. И в итоге утвердил на главные роли Екатерину Васильеву и Валерию Золотухину. В остальных ролях – менее известные широкой публике актёры, но сам Занусси их знает по совместной работе. Например, Дениса Баландина и Нелли Уварову. С Анастасией Веденской, Сергеем Пинегиним, Алексеем Савченко и вашим



ТЕАТРАЛЬНАЯ СЕМЬЯ. В ПЕРВОМ РЯДУ (СЛЕВА НАПРАВО): АЛЕКСАНДР КОВТУНЕЦ, КШИШТОФ ЗАНУССИ, ЕКАТЕРИНА ВАСИЛЬЕВА И ВАЛЕРИЙ ЗОЛОТУХИН

покорным слугой, также занятыми в спектакле, он прежде не работал, но тем не менее позвал к себе. Будем надеяться, что не в последний раз!

– Что за персонаж адвокат Джордж Дивер, которого вы играете?

– Роль далась мне не просто, потому что в характере моего героя есть определённые черты, которые мне не присущи, по крайней мере их не сразу удалось в себе отыскать. Он сильно похож на отца. А его отец, по описанию Артура Миллера, слабохарактерный, не в состоянии признать свои

ошибки и вообще взять на себя какую-то ответственность. В то же время Джордж Дивер воевал, получил много медалей. Узнав, что отец осуж-

**Кроме родственников и многочисленных гостей, в доме пана Кшиштофа живут девять собак и четыре кошки**

дён, он не кидается к нему, чтобы узнать, что же там произошло на самом деле, а отрекается от него.

– Тяжело было уговорить сыграть в спектакле Екатерину Васильеву? Известно,

что она глубоко верующий человек и соглашается далеко не на каждый проект.

– Для Екатерины Сергеевны изначально было важно, что режиссёром будет Занусси, поскольку двадцать лет назад она играла в его спектакле, знает

его как человека и как мастера. А прочитав пьесу, сразу дала согласие. Первоначально она планировала не играть в Великий пост, но после премьеры сказала, что на этот спектакль её наверняка благословят играть

в любое время, потому что он высоконравственный. Так оно и вышло: мы уже играли спектакль во время Великого поста в Иркутске, Екатеринбурге, Челябинске и других городах. А премьеры в Москве у нас будет 25 апреля, на следующий день после праздника Пасхи.

– Как складывалась работа режиссёра с актёрами, удалось ли найти взаимопонимание?

– У пана Кшиштофа была задача не просто поставить спектакль, а возродить старую форму работы, когда бродячие театральные труппы фактически жили семьёй. И мы уехали на три недели в Варшаву, в его загородный дом. Просыпались, шли на репетицию, потом был обед, где мы продолжали обсуждать спектакль, после обеда снова была репетиция, а вечером снова обсуждение... Время от времени он вызывал нас в варшавские театры и музеи. Весь этот процесс является у него глубоко продуманным, частью работы по созданию спектакля и его атмосферы. Обозначая основные черты персонажа, он ждёт, что дальше актёры будут предлагать своё видение роли и сами наполнять образ, делать его живым. Тем, кто работал по его системе первый раз, было непросто, ведь российская школа совсем другая – жёсткого режиссёрского давления. Валерий Сергеевич Золотухин поначалу был даже шокирован и не очень понимал, что происходит, но к концу сказал, что это потрясающая система: она даёт актёру возможность проявить свой внутренний мир.

– Не тяжело было репетировать в чужом доме, чужой стране?

– Обстановка в доме была очень комфортная и доверительная – у Кшиштофа Занусси постоянно живут его родственники и многочисленные гости, а также девять собак и четыре кошки. За время нашего пребывания к нему приезжали студенты из нашей Вологды, Албании, Белоруссии, Украины. Даже при нас процесс приезда-отъезда гостей в его доме шёл беспрерывно. При этом он успевал давать интервью, летать по делам в другие города. То есть его активная жизнь не останавливалась и во время наших репетиций. Конечно, этот ритм он не мог бы выдерживать, если бы не его верная и любящая супруга пани Эльжбета. Потрясающая женщина! Если пан Кшиштоф едет на машине от своего дома до метро сорок минут, то пани Эльжбета – пятнадцать. Это не человек, а ураган. Она косит траву, рубит дрова, безумно вкусно готовит и рада каждому гостю.

– Суждена ли спектаклю долгая жизнь?

– Российская премьера прошла 4 декабря в Екатеринбурге, за это время мы сыграли восемь спектаклей по стране, и всегда в конце зал провожает актёров стоя. Многие – со слезами на глазах. Но, как признавались нам зрители, они выходят после спектакля не опустошёнными, а с новыми мыслями и эмоциями. И, конечно, нам хотелось бы, чтобы у постановки был хороший цикл антрепризного спектакля – пять-семь лет, тем более что и тема пьесы не сиюминутная, и декорации у нас хорошие, не два стула. Может, поэтому нас активно приглашают уже сейчас с гастролями в разные города, и не только в российские.

БЕСЕДОВАЛА  
Людмила Петрова

ЗАКОН

## Стучите громче

ГРАЖДАН СОБИРАЮТСЯ НАКАЗЫВАТЬ ЗА НЕДОНОСИТЕЛЬСТВО

Парламент Кабардино-Балкарии предложил ужесточить наказание россиян за укрывательство преступлений. Такой законопроект депутаты внесли в Госдуму.

Действующий Уголовный кодекс предусматривает различные наказания за умалчивание противоправных деяний для родственников и неродственников преступников.

Гражданин освобождается от уголовной ответственности, если умалчивает о преступлении, совершённом супругом. У человека есть право отказаться от показаний против своих близких, в том числе детей, родителей, братьев и др.

Если же человек узнал о преступлении того, кто не является его родственником, то ответственность он будет нести, только если престу-

пление считается особо тяжким. Таким образом, работник вправе не сообщать о директоре, не уплачивающем налоги.

Парламентарии Кабардино-Балкарии предложили не делить преступников на родственников и неродственников и наказывать всех за недонесение о готовящихся или уже совершённых преступлениях на срок до 5 лет. Сейчас за подобное деяние предусмотрен лишь штраф или 2 года лишения свободы.

Как отмечается в пояснительной записке, необходимость принятия поправок обусловлена ухудшением криминогенной обстановки в стране и повышением ответственности граждан за предупреждение совершения преступлений.

Между тем, по словам адвоката юридической компании «Налого-

вик» Сергея Литвиненко, целью законопроекта является борьба с пособниками террористов. Однако документ может отчасти бороться и со взяточничеством. «Чиновники формально закрепляют за своими супругами, детьми и родственниками часть своих криминальных доходов: земельный участок, дом или квартиру. Близкие родственники, не поинтересовавшиеся происхождением подарка, формально являясь преступниками, – убеждён он. – Если они знают о факте взяточничества, то это подпадает под формулировку косвенного умысла».

По мнению адвоката, число подобных махинаций может заметно сократиться. Поэтому, если поправку примут, можно ждать увеличения доносов.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

**16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**  
**26–29 АПРЕЛЯ 2011 • МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

**ТРАНСРОССИЯ**

8 национальных павильонов, 32 страны-участницы.  
506 экспонентов, 12,400 посетителей, 18,185 м² экспозиции.

**ПОЛУЧИТЕ БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА**  
**www.transrussia.ru**

Организатор: При поддержке: Генеральный информационный партнер: Стратегический медиапартнер: Генеральный спонсор:

ITE Министерство транспорта Российской Федерации РЖД: партнер ТРАНСПОРТ ПЛАСКЕ

ufi Approved Event

**1520**  
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ  
**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520**  
VI INTERNATIONAL RAILWAY BUSINESS FORUM  
**1520 STRATEGIC PARTNERSHIP**

**СОВРЕМЕННЫЙ ВОКЗАЛ  
ЭФФЕКТИВНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И  
ТРАНСПОРТНАЯ  
ИНФРАСТРУКТУРА**

**СТРАТЕГИЯ ИНТЕГРАЦИИ ПРОСТРАНСТВ**  
Будущее евроазиатской транспортной системы

**ИНВЕСТИЦИИ  
ВЫСОКОСКОРостНОЕ СООБЩЕНИЕ  
«ЗЕЛЕНый» ТРАНСПОРТ  
БЕЗОПАСНОСТЬ  
КАДРОВЫЕ РЕСУРСЫ**

**СОЧИ SOCHI**  
**31 мая-2 июня May 31-June 2**  
**Рэдиссон Лазурная Radisson Lazurnaya**

Генеральный партнер General Partner

Стратегический международный партнер Strategic International Partner

Официальный международный партнер Official International Partner

**РЖД** **SIEMENS** **DB** **Mobility Networks Logistics**

Международный партнер International Partner

Генеральный строительный партнер General Construction Company

Официальный оператор энергоснабжения Official Operator of Energy Supply

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

Партнер Partner

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Спонсор дискуссии Sponsor of the Discussion

Генеральный информационный партнер General Information Partner

Организатор Organized by

**WWW.FORUM1520.RU**



Новости спорта

«Гагарин» прилетел в Уфу

«Салават Юлаев» стал лучшей хоккейной командой России. В пятом матче финальной серии Кубка Гагарина уфимцы обыграли «Атлант» – 3:2. Пятый матч серии выдался на загляденье, особенно его третий период. Поначалу игра шла осторожная, что вполне объяснимо: «Салавату» рисковать не было смысла, до общей победы ему оставался лишь один шаг, и, действуя осторожно, он ждал ошибку «Атланта». Гости тоже действовали с оглядкой на свои ворота, ибо даже единственная ошибка могла привести к завершению серии не в их пользу. Зато вторая половина третьего периода превратилась в настоящий триллер. Забросив в течение пары минут две шайбы, «Салават Юлаев», казалось, гарантировал себе победу. Но «Атлант» за несколько минут до завершения третьего периода одну шайбу отыграл и в оставшееся время устроил настоящий штурм ворот «Салавата», ставший украшением, пожалуй, всей финальной серии. И всё же хозяева победный счёт удержали и, выиграв в серии встреч 4:1, впервые стали обладателями Кубка Гагарина. Победа клуба из Уфы, надо признать, стала закономерной и заслуженной. Сделав выводы из прошлогодней неудачи, наставники команды Вячеслав Быков и Игорь Захаркин, также возглавляющие и сборную России, сумели к решающим матчам под-



Кубок Гагарина впервые в руках уфимцев

вести команду в оптимальной форме. Да, можно кивать на то, что в одном из матчей «Салават» добился победы благодаря ошибке арбитров (а судьи и сами признали свои ошибки). Но уфимцы и по игре, и по составу были сильнее. И даже если допустить, что «Атлант» выиграл бы ту встречу, где судьи помогли клубу из Уфы, то вряд ли это поменяло бы что-то кардинально. «Салават Юлаев» по всем параметрам был лучше, поэтому всё равно стал бы чемпионом. Причём абсолютно заслуженно.

Почти одни нули

Начало пятого тура чемпионата России по футболу в премьер-лиге результативностью не порадовало. Второй кряду матч московское «Динамо» не пропускает голов. Но если в предыдущем туре динамовцы смогли добиться победы, забив один мяч в ворота «Кубани», то на этот раз не удалось отличиться ни им, ни их соперникам – грозненскому «Тереку». С таким же счётом – 0:0 – завершилось и противостояние «Крыльев Советов» с «Краснодаром». Немалую роль в отсутствии голов сыграло поле самарского стадиона, по-прежнему напоминающее огород. Другой краснодарский клуб – «Кубань» – сыграл гораздо результативнее, забив два безответных мяча в ворота «Ростова». Московский «Локомотив» наконец-то вернулся на родной черкизовский стадион и праздновал вторую в сезоне победу. Соперник команды Юрия Красножана – нижегородская «Волга» – долгое время удар держала, а её голкипер творил настоящие чудеса. Но на 81-й минуте вышедший на замену 20-летний полузащитник «Локо» Магомед Оздоев нанёс удар, справиться с которым было невозможно, – 1:0.

Полуфинальные поражения

Два первых полуфинальных матчах чемпионата мужской волейбольной суперлиги «Локомотив-Белогорье» на выезде проиграл московскому «Динамо». В первой встрече хозяева владели ощутимым преимуществом и не позволили железнодорожникам выиграть хотя бы одну партию. Зато вторая игра получилась куда более захватывающей. Взяв первую партию, «Локо» во второй снизил обороты и уступил с разницей в девять очков. Однако затем подопечные Геннадия Шипулина сумели собраться и вновь вышли вперёд – 2:1. Но в итоге сказалаს нехватка опыта молодых игроков, которые составляют основу «Белогорья». Хозяева выиграли две партии подряд, что принесло им победу в матче. Следующая игра пройдёт завтра в Белгороде, и проигрывать «Локомотиву» никак нельзя. Что касается другой полуфинальной пары, то «Зенит» со счётом 2:0 ведёт в серии с краснодарским «Динамо».

Подготовил Роман Вишнёв

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-УФ-77-19219.

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 Ретинин  
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересилькин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)

Выпускющие редакторы: Павел Беловок, Анна Зотграф

Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информацион), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамной (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелович  
Научный редактор: Анатолий Хадорковский  
Номер вёл Павел Беловок.

Юбилей

Жил бы в Сочи

Виталий Игнатенко к любым мемуарам относится отрицательно

Можно не сомневаться, что завтра, в день 70-летия генерального директора ИТАР – ТАСС Виталия Игнатенко, в почте юбиляра окажется множество поздравлений с малой родины. Почётный гражданин города Сочи, он всегда гордился местом своего рождения. Его отец, командир истребительного батальона, защищал этот город во время войны.

И, конечно же, его поздравят коллеги, товарищи по журналистскому цеху, в котором он служит почти полвека. Можно было бы сказать – «ветеран», но это слово как-то не вяжется с его образом.

Вот стройный, подтянутый, как всегда модно одетый, Виталий Никитич Игнатенко поднимается на трибуну конгресса Всемирной ассоциации русской прессы (он является одним из двух его президентов). А вот он в Большом зале Московской консерватории. Его часто можно встретить на театральной премьере, увидеть на трибуне теннисного турнира. Этому спорту он предан с юности и сейчас старается найти время, чтобы самому поиграть или наладиться теннисом со стороны.

Только разве есть свободное время у гендиректора? У человека, возглавляющего одно из четырёх крупнейших телеграфных агентств мира? Под его началом почти две тысячи человек. Причём не только журналисты, две трети сотрудников – технари, те, кто обеспечивает бесперебойную, 24-часовую работу конвейера по выпуску информации.

Новости – каждую минуту, новости – изо дня в день, без перерыва и выходных – в таком ритме Виталий Игнатенко живёт уже много лет. Вот уж действительно его профессия – новости. Значит, надо заботиться о качественном продукте, стремиться быть первым на рынке новостей, внедрять в работу агентства хай-теховские технологии. Не зря наше время называют информационным. Формула века нынешнего – «тот, кто владеет информацией, правит миром» – только на первый взгляд кажется слишком смелой. Ведь с информацией связаны такие глобальные достижения, как Интернет или мобильная связь.

В здании на Тверском бульваре он появился в 1975-м, сразу же в кресле за-



Ветеран журналистики остаётся главным регулировщиком информационного потока

местителя генерального директора. Имя главной информационной службы страны в то время высоко котировалось в мире: десятки зарубежных корпунктов, разветвлённая телеграфно-телетайпная сеть, огромные рычаги влияния – бренд, одним словом.

Очевидцы рассказывают, с каким трудом удалось отстоять этот бренд в августе 1991 года, когда Виталий Игнатенко вернулся в агентство, став его генеральным директором. Желая избавиться от груза прошлого, ответственные лица, вставшие у руля новой России, буквально заклинали: «Пожалуйста, любое название, только никакого Телеграфного агентства Советского Союза... Пусть будет, например, Российское информационное телеграфное агентство, сокращённо РИТА».

«Мне повезло, что кто-то сказал РИТА», – рассказывал Игнатенко. – Дело в том, что в одной стране Ритой называют девушку легкомысленного поведения. Тогда я написал записку Борису Николаевичу Ельцину: «Мало того, что мы вторая древнейшая про-

фессия, вы ещё хотите нас назвать именем первой». Компромисс ИТАР – ТАСС нас спас».

Твёрдый характер, рассудительность, хладнокровие помогли ему и в непростой борьбе за здание агентства на Тверском бульваре. На дом, где сейчас размещается ИТАР – ТАСС, покушались дважды. В 1992 году пытались захватить лакомую недвижимость в центре Москвы. Вторая попытка была предпринята в октябре 1993 года, во время противостояния президента и парламента.

Практически все, кто когда-либо работал с Игнатенко, отмечают, что «он хорошо воспитан, тактичен, не проявляет ярко выраженного тщеславия и амбициозности». Эти черты наверняка сослужили ему хорошую службу, помогли в новой, постсоветской эпохе. Сохранив за собой должность руководителя ТАСС, он с июня 1995 по март 1997 года был заместителем председателя Правительства Российской Федерации, курировал средства массовой информации.

История

Черты к портрету

В РАН открыли выставку к 120-летию академика Сергея Вавилова

Выдающийся учёный, основатель отечественной школы физической оптики и люминесценции возглавлял Академию наук нашей страны с 1945 по 1951 год.

На документальной выставке «Сергей Иванович Вавилов: черты к творческому портрету» представлены два новых издания, подготовленные сотрудниками Института истории естествознания и техники РАН совместно с коллегами из ФИАН. Фотоальбом «Смотрю на войну» основан на материалах из личных дневников учёного, которые он вёл, находясь на фронтах Первой мировой войны, его рисунках и фотографиях.

Книга, раскрывающая художественный талант академика, является документальным свидетельством той эпохи.

В другом альбоме собрано большое количество фотографий, зачастую очень редких, освещающих все этапы жизненного пути Сергея Вавилова. В этом издании можно увидеть снимки периода его учёбы в коммерческом училище, а также в Московском университете. В книге опубликованы также фотографии, сделанные во время зарубежных поездок учёного, в окопах, в лабораториях. Их сопровождают выдержки из дневников учёного разного времени.

Наталья Курская

Криминал

Псевдомарка

На станции работал цех по обману ростовчан

Транспортная полиция ликвидировала на станции Ростов-Товарная подпольный цех по расфасовке контрафактного цемента.

Как рассказали в Управлении на транспорте МВД по Северо-Кавказскому федеральному округу, оперативникам факт незаконного использования марки подтвердили правообладатели товарного знака ОАО «Новоросцемент», под которым «левый» товар предлагался потребителю.

По информации оперативников, изъятый цемент не соответствует стандартам, а мешки для его упаковки производились в подпольной типографии в Таганроге, которая также теперь попала в поле зрения сотрудников полиции. Как прокомментировал ситуацию начальник оперативно-разыскной части УТ по СКФО Юрий Овчинников, в действиях руководителя подпольного склада усматриваются признаки состава преступления, предусмотренного статьёй 146 Уголовного кодекса «Нарушение авторских и смежных прав».

Александра Васильева

Ответы на кроссворд за 15 апреля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:  
6. Лаборатория. 9. Сжатие. 10. Тарзан. 11. Ветка. 12. Агент. 14. Тягач. 15. Ермолка. 16. Грамм. 17. Рыжик. 18. Бродяга. 20. Затор. 22. Навар. 24. Сукно. 26. Зяблик. 27. Библия. 28. Авангардист.

ПО ВЕРТИКАЛИ:  
1. Картон. 2. Посев. 3. Маэстро. 4. Почта. 5. Ливрея. 7. Джигарханян. 8. Закаливание. 13. Тембр. 14. Таран. 19. Деканат. 21. Облава. 23. Асбест. 24. Скунс. 25. Обида.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35|наука 624-63-14|бизнеса (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-библиографической 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|Москва (499) 262-18-66|Н.Новгород (8312) 48-46-74|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»

Выход в свет: 18 апреля 2011 года  
Номер: 64 (24784) |Тираж: 153086 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 18.25  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М»|143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск/5, а/м «Баттле», 23 км [Заказ № 11-04-00273] Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кермеве, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове на Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

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, набранной Тисем шрифтом, – на правах рекламы.  
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066