

На станции Известковая построят новый вокзал – ЕАО готовится к запуску крупнейшего в регионе меткомбината

На Куйбышевской дороге на маршруте Самара – аэропорт Курумоч планируют пустить рельсовый автобус

Использование вагонов с повышенной грузоподъёмностью требует дополнительных стимулов

Для полной гармонии детскому саду в Забайкальске не хватает работающего бассейна и камер слежения

18 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 123 (24843)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная газета	с 23 декабря 1917 года	150545 экземпляров

От редакции

Закон без исполнения

На сайте Минтранса России появился проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты, связанные с реализацией и рекламой табачных изделий и алкогольной продукции, а также ограничением курения табака». В нём предлагается запретить курить на железнодорожных вокзалах и станциях, а также в поездах дальнего следования. Нарушение влечёт за собой штраф до 2 тыс. руб. Вот только ничего не сказано о том, кто и как будет следить за исполнением этого закона. Вопрос, курить или не курить в поездах и других общественных местах, вызвал огромный общественный резонанс. Мнения полярные – одни пишут: «Когда вы наконец защитите нас и детей наших от табачного дыма?», а другие заявляют: «Нельзя ущемлять права курящих!» У президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина позиция по этому поводу однозначная. «Курение в общественных местах», – пишет он в своём блоге, – это показатель степени культуры человека и степени его уважения, а точнее, неуважения к окружающим. Там, где это в наших силах, мы устанавливаем контроль, но только правоохранительные органы могут привлечь гражданина к ответственности за курение в непопозном месте. Считаю, что в целом в отношении курения в нашей стране нужны более жёсткие законы и, главное, – более суровая ответственность за их нарушение». Кстати, во многих странах Европы, в Индии и Китае курение в общественных местах запрещено. В Исландии решили даже принять закон, по которому сигареты будут продаваться по рецепту врача в аптеках. Ну а нам пора отмечать грустный юбилей: в июле исполнилось десять лет со дня принятия ФЗ «Об ограничении курения табака», который ввёл запрет на курение на рабочих местах, а также в городском и пригородном транспорте. Каков эффект? Как курили в пригородных электричках, так и курят. По словам главы Роспотребнадзора Геннадия Онищенко, Россия уже вышла на одно из первых мест в мире по количеству взрослых (детей никто не считал) курильщиков: оно достигло 39,1% от всего населения. Хотя громких акций хоть отбавляй. Прошёл недавно видеомост «Москва – Сочи», где обсуждалась борьба с курением. Хартию «Сочи – город без табака» подписали 70 тыс. жителей города-курорта. А в Волгограде меняли сигареты на воду. Но акции от табачного дыма нас не спасут. Это могут сделать лишь жёсткие законы, и чёткие процедуры их исполнения, которые обеспечат неотвратимость наказания.

Цифра дня

117

документов необходимо разработать для обеспечения выполнения ОАО «РЖД» требований, содержащихся в новой редакции Правил технической эксплуатации железных дорог РФ

Блиц

Будем загружать железную дорогу

Модернизация Абхазской магистрали изменит логистику в регионе



Кристина Озган, министр экономики Республики Абхазия

– Кристина Константиновна, в конце июля будет открыто регулярное пассажирское железнодорожное сообщение между Москвой и Сухумом. Какова готовность абхазских станций к приёму пассажиров?

– Вся рабочая инфраструктура на станциях готова, кроме зданий трёх вокзалов – Гагрского, Гудаутского и Сухумского. Со-

глашение с Россией не предусматривало средств на их восстановление. Наши вокзалы – это памятники архитектуры, восстанавливать их и сложно, и дорого. Поэтому это вопрос не одного года. Мы планируем подключить к восстановлению коммерческие структуры, которые затем будут использовать здания и компенсировать свои расходы. – Из чего сейчас складывается грузооборот железной дороги в Абхазии? – На экспорт идут строительные материалы и продовольствие, импорт – это топливо, промышленные товары, техника, материалы для строительства и продовольствие. – Россия рассчитывает на то, что открытие железной дороги поможет обеспечить инертными строительными материалами олимпийские стройки в Сочи... – Да, мы тоже хотим активно подключиться к этому про-

цессу. Сейчас большая часть инертных строительных грузов перевозится морским путём просто потому, что там уже отработана хорошая логистика. Морем перевезли уже 2 млн тонн грузов, а железной дорогой – всего 500 тыс. тонн. Однако теперь мы настроены на то, чтобы загрузить именно железную дорогу. По этому поводу недавно мы провели переговоры с «Олимпстроем» и будем менять логистику. Появление железной дороги придаст второе дыхание и сухумскому порту, потому что до сих пор всё упиралось в отсутствие транспортных возможностей. Абхазией сейчас интересуются крупные компании, которые занимаются грузовыми перевозками по коридору Европа – Азия, но возить грузы лишь по автомобильным дорогам нелегко и дорого. БЕСЕДОВАЛ СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Инициатива

Аукцион на проезд

Разработчики «Стратегии-2020» предлагают распределять пропускные способности на тендере



ФОТО: ПАВЛ ГОНЧАРОВ

Научная группа № 19 при Высшей школе экономики, перед которой в рамках разработки «Социально-экономической стратегии развития России до 2020 года» поставлена задача преодолеть территориальную разобщённость страны, предложила правительству распределять пропускные способности на наиболее загруженных участках железнодорожной сети через аукционы. Однако участники рынка пока с осторожностью относятся к предложениям учёных.

Группа опубликовала промежуточный доклад о результатах своей работы. В нём отмечено, что в сфере железнодорожного транспорта цена вопроса преодоления транспортной разобщённости составляет 1–1,5% ВВП. В свою очередь, инвестиционные планы ОАО «РЖД» предусматривают выделение инвестиций на развитие грузовых перевозок на ближайшие 10 лет в размере всего лишь 2,24 трлн руб. (0,33% ВВП). При таком «инерционном» сценарии развития через 10 лет протяжённость лимити-

Пока желающих инвестировать в инфраструктуру мало, экономисты предлагают помочь перевозкам аукционом

рованных участков сети достигнет 15% от общей длины. «Следует констатировать наличие только двух источников финансирования инвестиций: инвестиционная составляющая в тарифе и бюджетные ассигнования в той или иной форме, – говорится в докладе. – Привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта представляется в современных условиях малореальным». В качестве мер развития предлагается поэтапный переход на регуляторный (сетевой) контракт с государством, который позволит получать средства из бюджета, а также создание свободного оптового рынка пропускных способностей транспортной сети по аналогии с оптовым рынком электроэнергии. «Если пропускная способность востребована, то за неё заплатят столько, сколько она реально стоит, а инвестиционная составляющая на содержание и восстановление сети приобретает адресный характер», – уверены разработчики «Стратегии-2020». Руководитель группы № 19 Михаил Блинкин пояснил «Гудку», что в первую очередь эта мера может быть востребована на направлении в порт Ванино. «Порт может перерабатывать до 50 млн тонн груза, а пропускная способность железной дороги в этом направлении – всего около 18 млн тонн, – замечает руководитель группы. – Эксперимент абсолютно чистый: все грузы экспортные, а пропускной ресурс ограничен. Аукцион позволит рыночно распределить эти пропускные способности, а ОАО «РЖД» получит дополнительные средства на развитие сети». Если провести более детальный анализ железнодорожной сети, то найдётся ещё несколько направлений к портам и терминалам, где можно будет применить этот метод, уверен Михаил Блинкин.

> Окончание | 2

Сезон

С недоделками разберутся

Чем чётче график, тем лучше качество ремонта

Под угрозой оказывается выполнение плана ликвидации незавершённых путевых работ по тяжёлым видам ремонта.

При этом, как пояснили «Гудку» в Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД», по лёгким путевым работам проблем не возникнет. Дирекция инфраструктуры примет их в сентябре-октябре.

О необходимости оптимизации работы ремонтных бригад в «окнах» 15 июля на видеоконференции по внедрению бережливого производства в путевом комплексе говорил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович. Он считает, что при планировании путевых работ движением стоит запланировать твёрдые «нитки» для ремонтных поездов. «Особенно это будет характерно для участкового метода ремонта, где большие бригады вынужденно простаивают на протяжении



ФОТО: СЕРГЕЙ ПАВЛИН

Ликвидировать недоделки будут по графику

часов, теряя драгоценное летнее время», – отметил Валентин Гапанович.

Объясняя «Гудку» причины сложившейся непростой ситуации с накоплением недоделок, первый заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту пути Сергей Приезжев указал на проблему увеличения грузопотока на железных дорогах России, который возрос на 19%. При этом в особенно не-

выгодном положении оказалась Московская железная дорога, количество «окон» на которой существенно сократилось. Это значит, что на решение проблемы недоделок осталось меньше времени, отметил он.

По информации «Гудка», если на некоторых дорогах количество «окон» снизилось незначительно, то их продолжительность от первоначально заявленной уменьшилась суще-

ственно. Например, если изначально заявлялись «окна» по 10–12 часов, то в итоге выдают по 7–8. В результате это и становится причиной роста недоделок. При этом попытка облегчить загруженность конкретной магистрали для устранения недоделок может привести к ухудшению ситуации на всей сети. Убрав, например, для проведения ремонтных путевых работ грузопотоки с Северной магистрали, составы придётся перенаправить на другие перегруженные маршруты. По словам Сергея Приезжева, несмотря на нехватку «окон», с недоделками в дирекции собираются разоблажаться. Он добавил, что сеть железных дорог уже предоставляет графики устранения недоделок с конкретными сроками выполнения.

На сети по-разному комментируют факт накопления недоделок.

> Окончание | 3

Лента новостей

Теплоходы поставят на якорь

Эксплуатация всех теплоходов, подобных затонувшей «Булгарии», запрещена до выяснения причин случившейся катастрофы. С таким заявлением выступил вчера глава Минтранса Игорь Левитин. Он не уточнил, в течение какого времени будет принято решение о дальнейшей судьбе таких судов, но отметил, что для следственных работ потребуются несколько недель. «Затем в зависимости от того, что будет установлено, будет приниматься решение», – сказал он.

Условия для гонки

Гоночная трасса для проведения соревнований «Формулы-1» в Сочи будет построена за счёт сэкономленных при строительстве олимпийских объектов средств. Об этом заявил вице-премьер правительства Дмитрий Козак, открывший автомобильный фестиваль «Формула Сочи». По его словам, проектирование трассы уже практически завершено. Проект уже положительно оценили представители Международной федерации автоспорта, учредители «Формулы-1» и члены Международного олимпийского комитета.

Пожары не утихают

На Дальнем Востоке полыхают 26 природных пожаров на площади 5,5 тыс. гектаров. Лесохраны и спасатели за прошедшие сутки погасили десять пожаров. Как сообщили в департаменте лесного хозяйства по Дальневосточному федеральному округу, по-прежнему самым пожароопасным регионом остаётся Якутия, где зарегистрировано 17 очагов, общая площадь которых превышает 5,3 тыс. гектаров. В связи с высоким классом пожарной опасности в 18 муниципальных районах республики и городе Якутске введён режим чрезвычайной ситуации.

Подвела безопасность

Прокуратура Коми проверит соблюдение требований промышленной безопасности и охраны труда на шахтах ОАО «Воркутауголь». Как сообщили в прокуратуре, после того как в субботу на шахте «Северная» произошло обрушение породы, прокуроры находятся на месте происшествия, где обеспечивают надзор за спасательной операцией по извлечению из-под завалов трёх горняков. 76 горняков эвакуировали ранее.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Инициатива

Аукцион на проезд

> Начало | 1

Фактически здесь идёт речь о распределении на аукционах «нитек» графиков. РЖД в течение 2011–2015 годов предусматривают реализовать комплексную программу внедрения твёрдых «нитек» графика, и в первую очередь как раз на тех участках, которые примыкают к портам и погранпереходам, с тем чтобы увязать их с работой операторов подвижного состава, грузовладельцами и собственниками портов. И тогда рынку была бы предложена новая комплексная коммерческая услуга. В этом случае подробно были бы закреплены и обязанности, и ответственность всех участников перевозки. Впрочем, руководитель департамента стратегической конъюнктуры и стратегического анализа ОАО «РЖД» Валерий Веремеев говорит, что целесообразность аукционов ещё нужно будет рассмотреть в компании. Один из членов транспортной группы, академик Российской академии транспорта Олег Дунаев, полагает, что в данной ситуации этот метод не подходит. «В отличие от рынка электроэнергии РЖД являются монополистом на железнодорожной инфраструктуре, и плата за инфраструктуру – это очень тонкий момент для всей экономики страны», – говорит он. «Концепцию твёрдых «нитек» графика поддерживаем, – как ранее говорил «Гудку» генеральный директор ЗАО «Евросиб» Дмитрий Никитин. – Считаем, что это приведёт к повышению конкурентоспособности транспорта и в целом снижению расходов и увеличению доходов. Это определённым образом дисциплинирует и клиента. Если есть возможность начать разрабатывать эту технологию на небольших участках, то это было бы замечательно».

Подведение окончательных итогов работы группы № 19 и принятие решения по рекомендациям состоятся на заседании 22 июля.

Сергей Плетнёв

Сход

Не устояли

В ночь на пятницу семь вагонов с порожними контейнерами сошли с рельсов на станции Находка-Восточная. По данным ревизорского аппарата Дальневосточной магистрали, в результате схода было повреждено 100 м одного пути и 75 м соседнего, а также стрелочный перевод, ригельная опора контактной сети. Оказались сбиты выходные светофоры. Жертв и пострадавших нет, как и угрозы для экологии. Для устранения последствий ЧП прибыли восстановительные поезда со станций Партизанск, Уссурийск, Первая Речка. В пятницу все вагоны подняли. При этом работа станции не была парализована. Происшествие не повлияло и на движение пассажирских поездов. Причины схода выясняются. Известно, что поезд, прибывавший на станцию, шёл в режиме рекуперации со скоростью 25 км/ч на разрешающий сигнал светофора.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
Хабаровск

Развитие

Пассажиров привлечёт руда

В ЕАО готовятся к обслуживанию работников нового предприятия

Новый вокзал появится в посёлке Известковый Еврейской автономной области, где создаётся крупнейший в регионе металлургический комбинат.

Как сообщил начальник Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Дальневосточной магистрали Евгений Повисок, действующий вокзал на станции Известковая настолько обветшал, что даже капремонт его нецелесообразен – надо возводить новое здание, а старое сносить.

По его словам, пассажиры от этого только выиграют. Ведь взамен нынешней невзрачной деревянной постройки пассажиры получат современный благоустроенный вокзал.

«Это будет двухэтажное здание с просторным залом ожидания, двумя билетными кассами, сейчас имеется только одна, буфетом, камерой хранения. На втором этаже разместятся комнаты отдыха для транзитных пассажиров на 20 мест, комната матери и ребёнка, а также служебные помещения для работников вокзала, стан-

ции и транспортной полиции, – говорит Евгений Повисок. – Также будет реконструирован перрон».

Все работы оцениваются около 170 млн руб. Строительство запланировано на 2012–2013 годы.

Как отметил Евгений Повисок, новое здание рассчитано под перспективный рост пассажиропотока. «Сегодня через вокзал в Известковой в среднем ежегодно проходит 70 пассажиров. Но в ближайшие годы будет расти численность местного населения», – сказал он.

Сейчас недалеко от посёлка Известковый строится крупный горно-металлургический комбинат (ГМК) по переработке железной руды с близлежащих месторождений – Кимканского и Сутарского, а также пром-продукта с Гаринского месторождения в соседней Амурской области.

Продукция комбината пойдёт как на экспорт, так и на внутренний рынок. В частности, не так давно группа компаний «Петропавловск», инвестор строительства ГМК, заключила предварительное соглашение с ОАО «Амурметалл» из

Документ

Сделка с таймером
Определены сроки передачи акций
ОАО «ТрансКредитБанк» в руки Банка ВТБ



ФОТО: WWW.PHOTOIMPRESS.RU

В пятницу президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент–председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин подписали акционерное соглашение и договор купли-продажи 54,39% акций ОАО «ТрансКредитБанк».

«Нас сделка, которая сегодня была осуществлена, вполне устраивает. И нам, и партнёру она даёт определённое время для завершения процесса передачи актива, – сказал Владимир Якунин после подписания документа. – При этом все основные решения приняты, и первую часть платежей получаем, условно говоря, завтра. Я бы хотел подчеркнуть, что сделка по продаже акций ОАО «ТрансКредитБанк» лежит в русле политики государства в области приватизации имущества».

Банк ВТБ выкупит 29,39% акций до конца июля за 16,4 млрд руб. Цена за одну обыкновенную именную акцию составляет 24,4 руб.

На втором этапе, который пройдёт не ранее 1 июля 2012 года и не позднее 31 декабря 2013 года, состоится продажа пакета ТКБ в размере 25% + 1

Клиенты ТКБ получат доступ ко всей линейке продуктов ВТБ

акция. Стоимость этого пакета будет рассчитываться по согласованной сторонами формуле, исходя из финансовых показателей ТКБ на дату продажи второго пакета.

Как ранее заявил «Гудку» президент ТКБ Юрий Новожилов, с учётом роста и развития ТКБ стоимость второго пакета может увеличиться.

«К моменту совершения сделки цена акции будет рассчитываться как произведение капитала первого уровня на среднеквартальную долю ОАО «РЖД» и на коэффициент 2,2 к капиталу», – рассказывает Юрий Новожилов.

«Мы подписали документ, который позволяет сказать, что к концу сделки мы получим в общей сложности около 30 млрд руб.», – уточнил глава ОАО «РЖД».

Президент-председатель правления ВТБ Андрей Костин после подписания сделки заявил, что в России есть банки, которые просто приятно покупать, ТКБ один из них.

«Мы покупаем контрольную долю в банке, но остаёмся пар-

тнёрами. За счёт покупки активов банк планирует нарастить розничный и корпоративный бизнес. В результате заключённой сделки ВТБ станет ещё сильнее, а РЖД получат доступ ко всем продуктам и услугам международной группы ВТБ. Структура бизнесов банков ВТБ и ТКБ гармонично дополняют друг друга. По каждому направлению мы видим синергию», – заявил Андрей Костин.

Банк ВТБ и ОАО «РЖД» заключили соглашение, которое закрепляет обязанности обоих акционеров в отношении ТКБ и действует до момента выхода РЖД из состава акционеров ТКБ. Документ предусматривает совместное управление ТКБ обеими сторонами, а также обязательства максимально способствовать развитию банка, росту его активов и повышению прибыльности. При этом каждая из сторон обязуется в процессе управления ТКБ предпринимать все необходимые действия для того, чтобы ТКБ придерживался принципов и стандартов управления группы ВТБ.

Татьяна Максимова

Решение

Умирающий парк

Руководство УЗ вынуждено списать 27% всех грузовых вагонов

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины («Укрзалізниця», УЗ) в течение двух лет спишет 34,5 тыс. вагонов и 175 локомотивов, заявил генеральный директор «Укрзалізниця» Владимир Козак.

По его словам, уже в этом году будет списано 109 локомотивов ВЛ8, в 2012-м на металлолом отправят ещё 66 локомотивов. В 2013 году – 80, в 2014-м – 86 единиц. Таким образом, за четыре года парк потеряет 341 локомотив.

«Наша принципиальная позиция состоит в том, что модернизация и ремонт изношенной и устаревшей техники не является стратегическим выходом для предприятий отрасли. Продление срока службы полувагона на 6 лет практически означает затраты в 35–40% от стоимости нового. Мы будем искать новые формы привлечения средств на приобретение новых полувагонов и меньше вкладывать в реанимацию старого подвижного состава», – заявил глава УЗ.

Как заявили в пресс-службе УЗ, в этом году истекает срок службы 13 тыс. грузовых вагонов из 120 тыс. имеющихся. Из них более 7 тыс. полувагонов, которые наиболее востребованы грузоотправителями. В следующем году заканчивается срок службы ещё 21,5 тыс. вагонов, из которых почти половина – полувагоны.

Эксперт центра политического и экономического анализа Ирина Кава утверждает, что потери от списанного парка будут возмещать за счёт приобретения новых локомотивов. «Что касается вагонов, то помимо покупки УЗ будет ещё и модернизировать старые, продлевая их ресурсы, – заявила она «Гудку». – Вагоны УЗ, скорее всего, будет заказывать у отечественных производителей. Суммарная мощность всех украинских вагоностроительных заводов около 25 тыс. вагонов в год. Но с локомотивами так не получится, так как сейчас на Украине не выпускается весь спектр необходимого

тягового подвижного состава – локомотивов. Стимулировать развитие их производства на Украине можно только долгосрочными договорами, что пока УЗ не может делать из-за того, что финплан УЗ утверждается на год, а в 2011-м это не было предусмотрено».

По мнению эксперта, нужно было готовиться к списанию парка заранее, но из-за частой смены руководящего состава УЗ ситуация дошла до критической точки.

«Никто не строил даже среднесрочные стратегии. Просто пытались «выкачивать» всё что возможно из УЗ, пользуясь принципом Людовика XV. В итоге сейчас пришли к тому, что в течение следующих двух лет УЗ спишет около 27% парка грузовых вагонов, хотя уже сегодня дефицит вагонов составляет около 10%, то есть 1,5–2 тыс. вагонов в сутки».

На «круглом столе» в Киеве заместитель генерального директора УЗ Виктор Чорный рассказал о программе «Украинский вагон», которую разработали железнодорожники. Она должна ликвидировать дефицит полувагонов в среднесрочной перспективе. Программа, рассчитанная на три года, позволит нарастить инвентарный парк полувагонов до 65 тыс. единиц с учётом выбытия исчерпавших срок эксплуатации. Стоимость программы «Укрзалізниця» оценивает в 12 млрд гривен (около \$1,5 млрд). Источником финансирования предполагается сделать заёмные ресурсы. Основу технической базы реализации программы составят мощности УЗ: ГП «Стрыйский вагоноремонтный завод», ГП «Дарницкий вагоноремонтный завод», ГП «Укрспецвагон».

Локомотивный парк руководство УЗ собираются пополнить в течение пяти лет, закупив 500 локомотивов. Госадминистрация уже подготовила для кабинета министров проект постановления, который позволяет привлечь инвестиции для обновления парка локомотивов.

Татьяна Максимова

Уведомление

В дополнение к опубликованной консолидированной отчётности ОАО «ТрансКредитБанк» от 13 июля 2011 года № 120 (24840) сообщаем, что дата аудиторского заключения – 15 апреля 2011 года.

Ню-хау

Защита от хулигана

Ростовские учёные изобрели очки для пилотов

Новая разработка позволит спасти глаза лётчиков.

В Ростове-на-Дону представили макет новой системы защиты глаз пилотов от лазерного света. Её придумали сотрудники Донского государственного технического университета (ДГТУ). Это защитные очки, надев которые лётчик не увидит лазерного излучения. Специальные фильтры на поверхности стекла перекроют спектр отдельных цветов. «При проходе луча через такое стекло ослабление идёт в 10 тыс. раз, и луч становится безопасным для глаз», – заявил доцент кафедры «Робототехника и мехатроника» Владимир Мартынов.

По его словам, новые очки обеспечивают защиту от зелёного, красного и синего цветов без существенных искажений изображения. Можно сделать

и фильтр только на зелёный цвет (пилотов обычно ослепляют зелёными указками), и тогда стекла очков будут практически прозрачными.

Но самое интересное, что новая система позволяет не только защитить глаза пилотов, но и наказать хулиганов.

Именно Ростов-на-Дону чаще всего подвергается атакам хулиганов с лазерными указками. Всего по стране зафиксировано почти полсотни попыток ослепления пилотов, в то время как в прошлом году их было в десять раз меньше.

Злоумышленник, попытавшись ослепить лётчика, сам может получить лазерным лучом в глаза

Дело в том, что специальные оптические элементы в очках отражают луч лазера туда, откуда он был направлен. То есть злоумышленник, попытавшись ослепить лётчика, сам может получить лазерным лучом в глаз.

Примерная цена пары очков составляет 3–4 тыс. руб.



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, а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Сезон

С недоделками разберутся

>Начало | 1

Как пояснили «Гудку» в Дальневосточной дирекции по ремонту пути, все накопившиеся недоделки связаны с тем, что в прошлом году не было сварено до проектной длины около 400 рельсовых стыков при обустройстве «бархатного» пути. Причин здесь несколько. Это непредоставление «окон», неготовность рельсосварочных самоходных машин, а также неблагоприятные погодные условия.

«Мы, естественно, не стоим на месте и не хотим, чтобы у нас оставались долги. Но если техническая исправность машин – это наш вопрос и мы его решаем, то «окна»... Вот сейчас мы готовы хоть ежедневно варить стыки, но дают нам «окно» день через три. Приходится машину туда-сюда гонять, поэтому и ломается техника», – поясняет начальник ДРП Евгений Редванский. По его словам, в этом сезоне сварка идёт лучше, чем в прошлогоднем, на 200 стыков сделано больше. Но с учётом того, что надо выполнять и плановое задание этого года, ещё имеется отставание.

Выход из ситуации один – осваивать работникам путевых машинных станций сварку стыков алюминотермитным способом. В четвёртом квартале 2011 года на обучение планируется направить четыре группы от ПМС, чтобы в следующем уйти от данной проблемы.

Кроме того, Центральной дирекцией по ремонту пути будет проведён тендер. Компании-подрядчику предстоит произвести сварку 600 стыков на Сахалине и ещё 400 – на транссибирском ходу дороги.

Начальник Дирекции по ремонту пути Михаил Луньков на Забайкальской дороге причину видит также в нехватке монтажников пути. «Какой выход? Будет больше работников и техники, ситуацию удастся изменить к лучшему», – уверен он.

Ведущий инженер производственно-технического отдела ПМС-54 станции Антипиха Забайкальской дороги Владимир Устинов рассказал «Гудку», что из недоделок осталось только положить полтора километра плетей и произвести сварочные работы на них. «Ну а почему не успели это сделать? Просто нас перебросили на другой участок работы: Тургутуй – Яблоновая. С чем это связано, не знаю. Нам оставалось не так уж и много, мы были готовы. Но если говорить в целом, то причиной недоделок на каких-то участках могла стать большая интенсивность движения поездов. И, вероятно, у других ПМС были проблемы с предоставлением «окон». Однако наше предприятие получало их по графику. Кроме того, пришлось отрядить силы на недоделки прошлых лет. А они потому возникли, что часть работ перенесли на этот год из-за наступления низких температур. Если ремонтные работы выполнять по графику и в соответствии с температурными режимами, недоделок можно избежать», – добавил он.

Игнат Вьюгин

Решение

Новоселье в кредит

Жильё для железнодорожников станет более доступным

Работники Юго-Восточной дороги первыми на сети могут приобретать квартиры на вторичном рынке жилья через «Желдорипотеку».

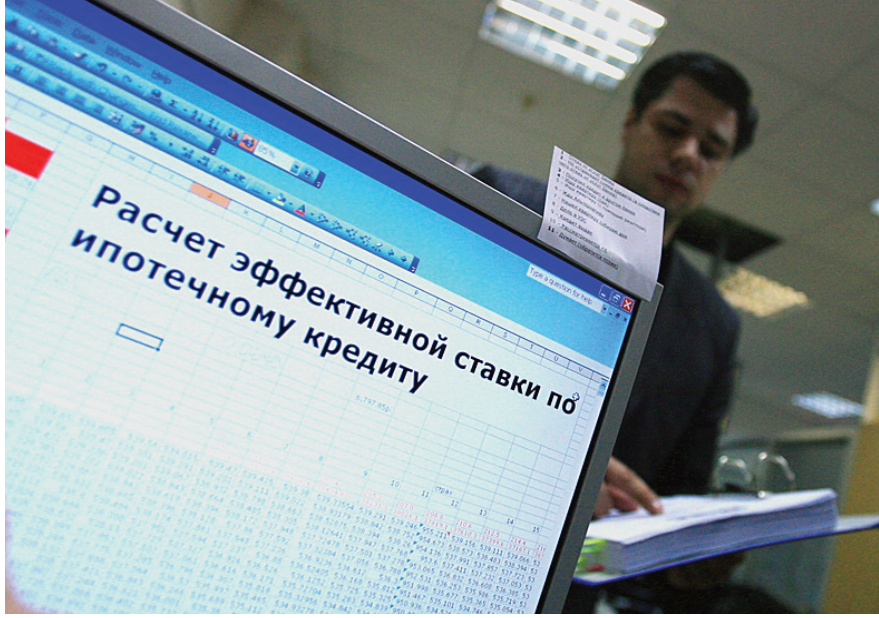
ОАО «РЖД» дало добро на операции с недвижимостью на вторичном рынке, чтобы железнодорожники имели возможность приобрести доступное жильё. Ведь далеко не всем из них по карману покупка квартир в новых домах. Именно по этой причине под действие пилотного проекта попадают в основном небольшие города на ЮВЖД. Такие как Ртищево, Елец и Лиски.

Первые две сделки уже состоялись. В Ртищеве куплены две двухкомнатные квартиры. Новоселье празднуют ремонтник инженерных сооружений Ртищевской дистанции пути и один из мастеров локомотиворемонтного депо.

По словам директора Воронежского филиала «Желдорипотеки» Александра Гуревича, строить новый многоквартирный дом в том же Ртищеве можно, но тогда цена одного квадратного метра составит не 20–25 тыс. руб., как на вторичном рынке, а больше тридцати. Кирпич приходится возить за 200 км, что существенно увеличивает себестоимость строительства. А квартира в старом доме тоже может быть достойным жильём, тем более что она готова к заселению сразу, без предварительной отделки.

Однако, кроме возможности обзавестись собственным углом, железнодорожники экономят время.

«Зачастую люди окружены массой забот при поиске подходящего варианта, – отмечает старший менеджер по продажам



Если пилотный проект окажется положительным, то его распространят на всю сеть РЖД

Воронежского филиала ЗАО «Желдорипотека» Лариса Стурова. – Надо отпроситься с работы, посмотреть с риелтором предлагаемую квартиру. При этом с людей берут деньги за просмотр вариантов, за сопровождение сделки и даже за отказ покупать жильё. Мы страхуем людей от лишних трат».

Любые подводные камни, например, когда в квартире скрывают прописанных людей, но говорят, что она «чистая», или же когда стоимость квартиры превышает сумму кредита и риелторы предлагают часть суммы оформить в соответствии с ипотечными документами, а недостающие средства выплатить наличными при

заключении договора, стараются убрать заранее.

По словам Ларисы Стуровой, квартира выйдет клиенту ровно в ту сумму, что прописана в договоре.

– Абсолютно исключены лишние траты за сопровождение сделки риелтором, этими вопросами занимаемся мы сами и не берём с железнодорожника ни одного лишнего рубля, – говорит она.

Если пилотный проект будет успешен, то его распространят на всю сеть.

Сергей Михалёв,
сов. корр. «Гудка»
Воронеж

Перспективы

За час до самолёта

В САМАРЕ ВОЗОБНОВЯТ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



ФОТО: РОМАН ИВТЮГИН

На Куйбышевской дороге прошла тестовая поездка рельсового автобуса РА1 по маршруту вокзал Самара – аэропорт Курумоч.

Напомним, в 2008 году железнодорожники обновили инфраструктуру на участке и запустили до аэропорта электричку. Однако её время в пути было более часа, тариф выше, чем на авто-

В пригородной компании рассчитывают, что комфортабельный рельсовый автобус не будет курсировать полупустым

компания планирует организовать регистрацию авиапассажиров на железнодорожном вокзале. «В аэропорту пассажир должен пройти только досмотр по безопасности и сразу отправляться на посадку», – пояснил гендиректор ОАО

удобства пассажиров доработать расписание поезда под пик прилётов и отлётов.

Перевозки пассажиров в аэропорт по железной дороге начнутся уже в следующем году. К этому времени областной Минтранс планирует закупить новый подвижной состав в собственность СППК. «Это будут рельсовые автобусы в трёхвагонном исполнении. Нас устраивает их комфортабельность и конструктивная скорость до 100 км/ч», – сказал глава регионального Минтранса Валерий Матвеев.

Также новый для Самарской области моторвагонный состав пригородная компания планирует использовать на коротком плече – на малорентабельных направлениях с низким пассажиропотоком. При положительных результатах опытной поездки рельсовые автобусы РА1 и РА2 будут задействованы также на направлениях Обшаровка – Сызрань, Самара – Жигулёвское Море.

Дмитрий Попов,
сов. корр. «Гудка»
Самара

Справка «Гудка»

Рельсовый автобус оснащён электродизельным двигателем и ходит как по электрифицированным, так и тепловозным участкам. Кабины машиниста расположены с обеих сторон поезда. Поэтому для обратного рейса автобусу не надо разворачиваться. Количество посадочных мест в одном вагоне – 74, а общая вместимость – 160 человек. Вагоны оборудованы точками доступа Wi-Fi, кондиционерами и биотуалетами.

Безопасность

Риск отменяется

Горожанам облегчили переход через пути

Пешеходный мост на станции Глазов Горьковской магистрали соединил две части города, разделённые железной дорогой.

«Необходимость строительства пешеходного моста назрела уже давно, я часто вижу, как народ постоянно вынужден бегать прямо через пути, – рассказал «Гудку» житель расположенного рядом с железной дорогой дома Семён Усманов. – Порой здесь были трагические случаи, ведь движение поездов на этом участке очень оживлённое. Теперь, думаю, всё будет иначе».

Возведение объекта обошлось в более чем 55 млн руб. Из них 50 млн выделила Горьковская дорога, остальные – республика.

По мнению начальника Горьковской дороги Анатолия Лесуна и президента Республики Удмуртия Александра Волкова, мост стал удачным примером совместного конструктивного сотрудничества.

Открытие пешеходного моста – не единственная совместная инициатива руководства Горьковской магистрали и республиканских властей. Так, уже подписано соглашение о создании на базе нынешнего вокзала Глазова современного



ФОТО: ИРИС-СЕРЖЕВ, ГОРЬКОВСКИЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ

Пешеходный мост сведёт риск травмирования к минимуму

вокзального комплекса с инновационными технологиями и комфортабельными условиями для населения на привокзальной площади.

После реконструкции территория вокзала значительно увеличится. Будет проведена перепланировка помещений и сооружений для облегчения передвижения пожилых людей

Лента новостей

Больше тяжеловесов

За шесть месяцев этого года на Южно-Уральской магистрали было проведено 1043 поезда весом до 9 тыс. тонн. Это на 918 поездов больше, чем в соответствующий период 2010 года (125 поездов). Кроме того, в первом полугодии текущего года на ЮУЖД было сформировано и проведено 1063 соединённых поездов.

Неудачный маневр

В субботу «МАЗ» с прицепом столкнулся с «Тойотой» на перегоне Байкальск – Выдрино на 5359-м км двухпутного участка Слюдянка – Улан-Удэ. В результате было нарушено движение поездов. Водитель и пассажир легкового автомобиля, а также водитель грузовика госпитализированы.

Помощь нуждающимся

Кузбасский филиал благотворительного фонда Западно-Сибирской дороги за первое полугодие оказал безвозмездную помощь 464 железнодорожникам и ветеранам на общую сумму более 5 млн 680 тыс. руб. Средства в фонд поступают от добровольных пожертвований работников предприятий Кузбасского региона магистрали. Сегодня филиал фонда насчитывает более 23 тыс. участников из 67 железнодорожных предприятий. Фонд помогает не только попавшим в сложную жизненную ситуацию железнодорожникам и ветеранам, но и многодетным семьям, детям-инвалидам.

Лоб в лоб

В ночь на 17 июля на 52-м км трассы М-53 в Новосибирской области рейсовый автобус Asia Grandbird, следовавший из казахстанского Семипалатинска в Томск, столкнулся с грузовым автомобилем. Грузёный 23 тоннами рубероида «КамАЗ» ехал из Юрги (Кемеровская область) в направлении Новосибирска. После лобового столкновения автобус загорелся, грузовик опрокинулся на правый бок. Погибли пять человек, из них двое детей.

Нужный заказ

ОАО «Вторая грузовая компания» договорилось с ОАО «НПК «Уралвагонзавод» о размещении заказа на изготовление 3 тыс. новых кузовов для полувагонов. Стоимость поставок может составить около 6 млрд руб.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ИННОВАЦИИ

Модель развития

Подвижной состав с повышенной нагрузкой на ось показал высокую эффективность

Подвижной состав с нагрузкой 25 тонн на ось позволяет сократить расходы на текущий отцепочный ремонт до 40%. При этом само количество отцепок снижается почти в семь раз по сравнению с базовыми моделями.

Первая информация о разработке нового полувагона появилась ещё в начале 2000-х годов. Однако на сети РЖД он появился только в кризисном 2009 году. Прошедшие два года применения, по мнению операторов подвижного состава и разработчиков техники, показали, что новые модели обладают большим преимуществом перед существующими аналогами. «По результатам эксплуатации данных полувагонов (модель 12-196-01) можно отметить, что количество их отцепок почти в семь раз ниже по сравнению с базовыми моделями. В первую очередь это объясняется использованием тележки с кассетными подшипниками, в то время как в старых применяются тележки с роликовыми подшипниками. У полувагонов модели 12-196-01 отцепки, вызванные неисправностями колёсных пар и трением подшипников, ниже в 15 раз», – считает заместитель генерального директора по техническому развитию, главный инженер ОАО «ПГК» Сергей Калетин. Его поддерживают и в холдинге Rail Garant. «Используемые в этих моделях более надёжные и качественные ходовые части позволяют сократить расходы на текущий отцепочный ремонт до 40%», – говорит Александр Пыrkов, технический директор ООО «Трубная транспортная компания» (группа компаний Rail Garant).

Любопытно, что изначально вагоны с повышенной нагрузкой на ось предполагалось эксплуатировать только на ограниченном полигоне движения, однако впоследствии стало ясно, что заметного влияния на путь они не оказывают. В частности, директор Торгового дома ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» Максим Куземченко говорит, что согласно требованиям ОАО «РЖД» к новому подвижному составу показатели, определяющие воздействие на путь, должны быть не хуже, чем



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

у стандартного вагона со стандартной нагрузкой 23,5 тонны на ось. «Результаты испытаний по воздействию на путь вагонов на тележках типа Barber S-2-R модели 18-9855 с осевой нагрузкой 25 тонн подтвердили полное соответствие данных вагонов этим требованиям», – рассказывает он. Таким образом, производители уверены, что дополнительного негативного влияния на путь такой подвижной состав оказывать не будет. «При этом необходимо накапливать опыт общесетевой эксплуатации подобного типа подвижного состава. В настоящий момент норма погрузки к указанной в технических условиях – 75 тонн», – отмечает Сергей Калетин.

Помимо сокращения числа отцепочных ремонтов (что в условиях заметного сниже-

Использование вагонов с повышенной грузоподъемностью требует развития инфраструктуры

ния качества производимой техники является важным фактором), инновационные разработки отличаются большей производительностью. «Вагоны с повышенными осевыми нагрузками 25 тонн и повышенной грузоподъемностью (например, полувагон модели 12-196-01 имеет грузоподъемность 75 тонн) обладают, соответственно, увеличенной производительностью даже при прочих равных показателях. Поэтому данные вагоны в первую очередь востребованы перевозчиками массовых навалочных и насыпных грузов с хорошо продуманной логистикой», – говорят представители «Уралвагонзавода».

Дело в том, уверены операторы, что нет смысла просто менять один вагон на другой. Нужно заменять устаревающие модели на те, что пере-

возят больше. «Это позволит оптимизировать объем вагонного парка (как известно, есть сложности на отдельных дорогах с грузовым движением из-за переизбытка парка вагонов). Это перспективно, более кон-

Сейчас выгоднее приобрести старый вагон, чем вкладывать средства в разработку инновационного

курентоспособно и позволит сократить расходы грузоотправителей», – говорят в одной из крупных операторских компаний. Действительно, ввод такой техники в эксплуатацию позволяет увеличить грузооборот на сети РЖД в целом. В свою очередь, это будет способствовать интеграции российской промышленности в мировую экономику. «Расчёты показы-

вают, что благодаря повышенной осевой нагрузки и, как следствие, грузоподъемности новых вагонов увеличивается на 5–10%. Повышение нагрузки на ось до 25 тонн позволит перевозить в вагоне больший объем груза, а значит, будет повышена и пропускная способность на сети

железных дорог», – комментирует ситуацию Сергей Калетин. В России вагоны с повышенной грузоподъемностью очень перспективны, соглашается Максим Куземченко. «Сеть может перевезти на 7–8% больше тем же парком. Это даёт экономии на тарифе, и на ремонтах, и на инвестициях, а также позволяет расширять узкие места», – считают на Тихвинском ВС.

В целом эксперты сходятся во мнении, что в перспективе переход на вагоны с увеличенной осевой нагрузкой неизбежен.

Впрочем, и операторы, и производители данной техники указывают на ряд недостатков. «Если говорить об эксплуатации в полном объёме, то есть с увеличением скоростных показателей, то необходимо модернизировать существующую инфраструктуру. В первую очередь это касается железнодорожных путей», – указывает Александр Пыrkов. Также существует проблема по эксплуатации на международных маршрутах. Как рассказывают в компаниях, в частности, в Литве вагоны с кассетными буксами запрещены к использованию, и если вагон туда всё-таки уехал, то потом ещё долго простаивает на границе в ожидании разового разрешения.

«В среднесрочной перспективе возможно снижение спроса на полувагоны в силу различных факторов, при этом мы считаем, что вагоны, имеющие большую производительность, будут конкурировать с серийными моделями», – говорят специалисты предприятия ОАО «Уралвагонзавод».

Какие именно факторы могут вызвать снижение спроса, рассказывает Максим Куземченко: «Чтобы использовать увеличенную грузоподъемность, вагон должен быть больше стандартной модели по габаритам. А это приведёт к возникновению проблем, так как увеличение размеров ограничено существующей инфраструктурой, например величиной вагоноопрокидывателей и длиной погрузочно-разгрузочных путей. До тех пор пока не будут разработаны кузова, позволяющие использовать увеличенную грузоподъемность, повышение осевой нагрузки не принесёт оператору экономической выгоды, поэтому спрос остаётся низким».

Кроме того, спрос на вагоны с повышенной грузоподъемностью никак не стимулируется государством, считают в операторских компаниях. «Тарифная политика не разделяет старый и новый вагон – все они идут по единой ставке. Получается, что сейчас для оператора выгоднее приобрести старый вагон, чем вкладывать средства в научную деятельность по

разработке инновационного подвижного состава и в его покупке», – указывают в одной из крупных операторских компаний. В качестве возможного решения проблемы необходимо проводить дифференциацию тарифов в зависимости от модели и качества вагонов. Если компания управляет старой техникой, которая доставляет инфраструктуре много неприятностей (плановые виды ремонта, отцепки), то тариф на неё должен быть выше, чем на новый вагон, оказывающий меньшее влияние на путь.

Вместе с тем, несмотря на существующие трудности, конструкторы предприятий уже работают над вагонами с нагрузкой 27–30 тонн на ось для эксплуатации более тяжёлых составов на новых маршрутах, в частности на Севере. Между тем эксперты рынка указывают, что повсеместное применение техники с более высокой чем 25 тонн нагрузкой на ось практически невозможно на существующей сети, учитывая проблему подготовки путей необщего пользования и их состояние, которое на порядок хуже, чем у инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД». Как сообщили в департаменте пути и сооружений ОАО «РЖД», «технические требования к новым грузовым вагонам с увеличенной осевой нагрузкой, согласованные с департаментом, предусматривают усовершенствование ходовых частей». В результате испытаний нового подвижного состава стало известно, что динамическая нагрузка на путь у новых вагонов (25 тонн на ось) не превышает нагрузки, создаваемой уже эксплуатируемым подвижным составом, однако пока что это предельно допустимые значения.

Впрочем, широкая эксплуатация более тяжёлых вагонов в ближайшей перспективе и не требуется. «В мировой практике вагоны с осевой нагрузкой 27–30 тонн используются на строго определённых маршрутах, где экономический эффект от увеличения грузоподъемности (с учётом установленных допусковых скоростей движения) существенно превышает расходы на содержание пути, связанные с организацией тяжеловесного движения», – отмечает Сергей Калетин.

Мария Шевченко

Модернизация

Правила техобслуживания

Пассажирами вагонам разрешили увеличить межремонтный пробег



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВА

В ОАО «РЖД» приняли новую систему технического обслуживания и ремонта действующего парка пассажирских вагонов.

По заказу компании её разработали специалисты ОАО «ВНИИЖТ». Как сообщила научный сотрудник института Светлана Федянинова, учёные усовершенствовали планово-предупредительную систему техобслуживания и ремонта пассажирских вагонов, регламентированную приказом Министрства путей сообщения РФ ещё в апреле 1997 года.

При этом они учли все ранее внесённые в неё изменения и требования заказчиков из Федеральной пассажирской компании. В частности, межремонтный пробег до депо-ремонта увеличен до 500 тыс. км, а между техническими обслуживаниями ТО-3 он возрос до 250 тыс. км. Кроме того, больше стала календарная продолжитель-

ность проведения капитальных ремонтов первого объёма.

Возможность выполнения этих требований сотрудники института проверили в ходе обследования технического состояния пассажирских вагонов на ряде ремонтных предприятий Федеральной пассажирской компании и на Воронежском вагоноремонтном заводе.

На основе опыта эксплуатации, изучения состояния и конструктивных особенностей подвижного состава различного типа они обосновали сроки проведения его технического обслуживания, депо-ремонта, а также капитальных ремонтов и сформулировали предложения для внесения поправок в приказ, принятый 14 лет назад МПС РФ.

Учитывая произошедшее за последние годы изменение структуры управления железнодорожным транспортом, эти предложения были направлены в Министерство транспорта РФ. После всестороннего об-

суждения они были утверждены приказом Минтранса в начале нынешнего года.

По мнению Светланы Федяниновой, новый документ позволит точнее определять необходимость выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию в течение жизненного цикла вагонов. Будет установлена система ремонта новых пассажирских вагонов со сроком службы 40 лет, снизятся материальные затраты при ремонте подвижного состава с обеспечением надлежащего уровня безопасности движения. Увеличение межремонтных нормативов сократит в течение жизненного цикла вагона два депо-ремонта и один капитальный первого объёма, а также в 2,4 раза реже будет проводиться техническое обслуживание ТО-3.

Андрей Владимиров

Внедрение

Надёжная кривая

На путевых работах в Забайкалье применяют новые технологии

При проведении летних путевых работ по капитальному ремонту и реконструкции пути на Свердловской, Восточно-Сибирской и Забайкальской дорогах для повышения стабильности рельсовой колеи в кривых малого радиуса начата укладка усовершенствованной конструкции подкладочного скрепления ЖБР.

Об этой разработке «Гудку» рассказал заместитель директора Проектно-технологического конструкторского бюро по пути и путевым машинам ОАО «РЖД» Александр Гучков.

«Особенностью этого скрепления можно считать то, что оно применяется со стандартной железобетонной шпалой и позволяет включить одновременно в работу все прикрепители, – отметил учёный. – Ожидается, что конструкция позволит снизить эксплуатационные затраты на текущем содержании пути. Полученный опыт позволит расширить полигон укладки подкладочного скрепления ЖБР на всю сеть железных дорог».

Александр Гучков отметил, что в европейской части страны путевое полотно в основном укладывают с помощью безболтового скрепления APC.

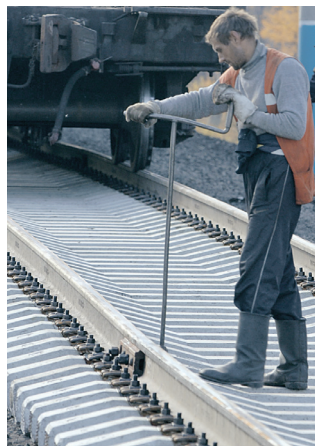


ФОТО: СЕРГЕЙ КОДИН

Скрепление ЖБР повысит надёжность пути в кривых

Болтовые скрепления ЖБР конструкторы называют более надёжными, так как они рассчитаны на эксплуатацию в особо тяжёлых условиях. В основном их используют на перевальных и кривых участках пути.

Сегодня модернизация скрепления ЖБР позволила на одну и ту же шпалу ставить скрепления как с подкладками, так и без.

При этом подкладочный вариант предназначен для крутых кривых, для горноперевальных участков. Опытную партию сейчас укладывают на наиболее проблемных участ-

ках Свердловской, Восточно-Сибирской и Забайкальской дорог.

Пока в конструкции пути используется тяжёлая металлическая подкладка, вес которой 9 кг.

Как отмечает Александр Гучков, в ПТБК ЦП имеется конструкторская документация на подкладку из полимеров, вес которой приблизительно равен 1 кг.

«Полимерная подкладка прошла испытания в лабораторных условиях, на щебенке. Всем требованиям подкладка соответствует, например, выдерживает положенные по нормативу 10 тонн нагрузки», – отметил Александр Гучков.

Он добавил, что затраты на производство полимерной подкладки небольшие, зато такие элементы межрельсового скрепления обладают высокой морозостойкостью. «Преимущество новой подкладки в том, что в узле скрепления рельса задействуются всего пять деталей. На данный момент готовится распоряжение положить на эксплуатационных испытаниях полимерные подкладки в крутые кривые», – заключил Александр Гучков.

Всеволод Кукреш

Интервью

Формирование затрат

Оптимизация техобслуживания увеличивает межремонтные пробеги

Александр Лубягов, начальник Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД»



– Александр Михайлович, расскажите, пожалуйста, об итогах работы дирекции за первое полугодие 2011 года? – Рост количества отказов технических средств I и II категорий по вине дирекции составил в пересчёте на 1 млн км линейного пробега локомотивов 1,9% по отношению к уровню аналогичного периода прошлого года. Нам удалось переломить ситуацию с ростом отказов технических средств, и на сегодняшний день ряд региональных дирекций имеют устойчивое снижение количества отказов к уровню прошлого года. Это стало возможным благодаря применению комплекса мер по повышению качества ремонта.

– Верно ли, что основная причина отказов – в неисправном электрооборудовании? – Анализ отказов технических средств показывает, что это так. Данная тенденция имеет объективные причины – электрическая аппаратура эксплуатируется в тяжёлых условиях, зачастую в режимах, превосходящих номинальные. Это приводит её к повышенному износу и тем самым повышает вероятность выхода из строя. Тем не менее дирекцией принимаются серьёзные технические и организационные меры по повышению надёжности электрооборудования – начиная от применения новых типов коммутационной аппаратуры и шинного монтажа электрических цепей и заканчивая пооперационным контролем качества её ремонта в депоовских условиях. Данная работа приносит свои плоды – на сети расширяется эксперимент по эксплуатации электровозов без обслуживания электроаппаратуры в увеличенный межремонтный период. Соответственно для столь высокой надёжности работы электрической аппаратуры к качеству её ремонта предъявляются весьма высокие требования.

– Как вы оцениваете выполнение программы ремонта по первому полугодю, в каком объёме выполнено ТО, текущий и капитальный ремонт? – Программа ремонта локомотивов в объёме среднего ремонта, а также текущего ТР-3 в ремонтных локомотивных депо дирекции выполнена на 101,8%, в том числе полностью выполнен план по среднему ремонту – 361,5 ед. (181,5 ед. электровозов и 180 секций тепловозов).

С продлением срока службы отремонтировано 54 локомотива. По ТР-3 план перевыполнен на 33 ед. – выполнение



Ремонт локомотивов ведётся с превышением плана

составило 1557 локомотива, в том числе с продлением срока службы 147 электровозов и 240 секций тепловозов.

Программа ремонта тепловозов в объёме ТР-2 выполнена на 101%, причём план перевыполнен на 18 локомотивов.

По ТР-1 программа ремонта тягового подвижного состава выполнена на 101% (5845 ед.). По ТО-3 программа ремонта локомотивов выполнена на 100% (33286 локомотивов).

Программа ремонта электровозов в объёме ТР-2 выполнена на уровне 102%, текущего ремонта ТР-1 на уровне 96%.

– Насколько эффективно по итогам первого полугодия удалось локомотиворемонтному блоку освободить средства, выделенные для замены оборудования? – В 2011 году на закупку оборудования для Дирекции по ремонту тягового подвижного состава выделено свыше 523 млн руб. в рамках следующих инвестиционных проектов ОАО «РЖД»: «Обновление локомотивного депоовского хозяйства», «Затраты на мероприятия по обеспечению условий охраны труда», «Затраты на мероприятия по замене технических

устройств, выработавших нормативный срок службы».

В соответствии с распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова от 18.10.2010 года № 2141р «О повышении эффективности приобретения продукции по инвестиционной программе ОАО «РЖД» в 2011 году» заказчиком на 2011 год утверждён Росжелдорснаб – филиал ОАО «РЖД».

Увеличение межремонтных пробегов повышает производительность работы локомотивов

В настоящее время ведётся работа по подготовке конкурсной документации и согласованию предельных цен.

По итогам проведения конкурсных процедур будет принято решение о выделении дополнительных средств.

– Можно ли уже говорить о результатах применения подхода к формированию затрат на этапах жизненного цикла локомотивов? – Нормы межремонтных пробегов изменились. Увеличены пробеги между текущими

ремонтами для электровозов серии ВЛ85 до 40 тыс. км пробега.

Также внедрена оптимизированная система технических обслуживаний и текущих ремонтов в локомотивных ремонтных депо Ярославль для электровозов ВЛ10 и Брянск для электровозов ВЛ80, которая позволила увеличить пробеги между текущими ремонтами до 40 тыс. км пробега.

Проведены эксплуатационные испытания для электровозов серий 2ЭС5К и 3ЭС5К

Задачи сезона

Количество претензий к локомотиворемонтному комплексу остаётся высоким. В период летних путевых работ обеспечение ритмичного движения поездов стало масштабным вызовом для всей сети.

Статистика

Полугодовые итоги

Неплановых заходов в депо стало меньше



Локомотиворемонтный блок успешно осваивает средства на ремонт

Статистика работы в первом полугодии Дирекции по ремонту локомотивов ОАО «РЖД» такова: снижен заход на неплановый ремонт тепловозов на 63%, электровозов – на 47%.

По данным дирекции, таких показателей удалось достичь в том числе за счёт дополнительного финансирования на закупку запасных частей и материалов в размере 2,360 млрд руб. без НДС.

Денежные средства, направляемые на закупку материально-технических ресурсов, были направлены на приобретение нового локомотивного оборудования, покупку запасных частей и материалов, использовавшихся в том числе для восстановления систем рекуперативного и реостатного торможения, для восстановления систем пожаротушения. Финансирование во II квартале 2011 года выше аналогичного периода прошлого года на 59%.

В III квартале 2011 года на закупку материально-технических ресурсов дополнительно будет выделено ещё 920 млн руб.

В 2011 году запланировано закупить технологическое оборудование для локомотивных депо дирекции по 392 позициям номенклатуры, что в денежном выражении составляет 290% от уровня 2010 года.

Безопасность

Защита от огня

Технологии помогут предотвратить возгорания

Проверка локомотивов методом тепловизионного контроля позволит предотвратить возможные возгорания.

В течение пожароопасного периода совещания по обеспечению пожарной безопасности локомотивного парка проводятся на уровне руководства ОАО «РЖД» практически ежедневно.

Вопросы профилактики возникновения пожароопасных ситуаций на локомотивах нашли своё отражение и в мероприятиях, направленных на совершенствование деятельности локомотивного комплекса в период его реформирования.

Перечень мероприятий был утверждён 27 апреля 2011 года старшим вице-президентом ОАО «РЖД» Валентином Гапановичем. А 20 июня текущего года распоряжением № 1343р «О мерах по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах ОАО «РЖД» вице-президента ОАО «РЖД» Алексея Воротилкина утверждены мероприятия, направленные на повышение уровня пожарной безопасности на локомотивах.

Основная цель – совершенствование самой системы обеспечения пожарной безопасности на тяговом подвижном составе и исключение предпосылок к возникновению пожароопасных ситуаций. Ответственность за исполнение поставленных более 40 задач возложена не только на дирекции тяги и ремонта подвижного состава, но и на ведомственную охрану, ВНИИЖТ, ПКБ ЦТ, а также на руководителей железных дорог.

Из технических мер в Дирекции по ремонту тяги отметили плановые модернизацию и замену испытательных станций электрических машин в ремонтных депо, переход на применение пожаробезопасной кабельной продукции при всех видах ремонтов локомотивов, разработку и внедрение новых мобильных систем прогрева тепловозов.

Модернизация

Вторая жизнь

Тепловозы из прошлого века можно превратить в современные мощные локомотивы

Применение усовершенствованных агрегатов и узлов с улучшенными техническими характеристиками сократит целый ряд издержек в эксплуатации локомотивов выпуска прошлого века.

Сравнительный анализ технического и технологического развития российских и зарубежных железных дорог показывает значительные расхождения в периодичности обслуживания и ремонта локомотивов. Периодичность ТО-2 составляет 1,5 тыс. км в России и 10 тыс. км за рубежом, а межремонтные пробеги – 50 и 100 тыс. км соответственно. Преодоление технического и технологического отставания железнодорожного транспорта России от передовых стран мира – один из ключевых моментов Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года.

Как рассказали «Гудку» в Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, ОАО «ВНИИЖТ» выполнен анализ подходов к модернизации основных серий магистральных тепловозов в России и других странах, и в частности тепловозов 2ТЭ116 и их аналогов.

В настоящее время тепловозы серии 2ТЭ116 эксплуатируются на железных дорогах России, Украины, Эстонии. Кроме того, более 900 тепловозов типа ТЭ109 в различных модификациях было поставлено в страны СЭВ – Германию, Болгарию и Чехию. Этот тепловоз по ряду причин не стал серийным для советских железных дорог и выпускался практически только на экспорт. При проектировании локомотива 2ТЭ116 была использована большая часть узлов и деталей от экспортного ТЭ109. За



Тепловозы 2ТЭ116 работают на железных дорогах России, Украины, Эстонии

экономическую эффективность и техническую целесообразность усовершенствования локомотива.

Аналогичный проект на «Российских железных дорогах» будет реализован совместно с ОАО «Желдорремаш» на базе Воронежского тепловозоремонтного завода. Предполагается выполнить модернизацию двух тепловозов серии 2ТЭ116 по проекту компании DB Systemtechnik и двух тепловозов 2ТЭ116 по проекту ОАО «ВНИИЖТ» с проведением их сравнительных эксплуатационных испытаний.

Технические предложения по усовершенствованию конструкции тепловозов серии

2ТЭ116 и системы ТО и ТР, предлагаемые ОАО «ВНИИЖТ», представляют собой совокупность организационно-технических мероприятий по оптимизации объёма, содержанию работ при ТО и ТР по основным агрегатам и узлам тепловоза, лимитирующим ресурсные показатели и время нахождения в ремонте.

При разработке технических предложений по усовершенствованию тепловозов учтены конструкторско-технологические решения, реализованные на тепловозах новой постройки 2ТЭ116У(УМ) ОАО «Лугансктепловоз», V300 DB (BR132) и тепловозе 2ТЭ116-1538 «Укразлизины», а также учтён опыт эксплуатации тепловозов с усовершенствованным оборудованием на железных дорогах Украины, Германии, Монголии и России.

Сравнительные эксплуатационные испытания усовершенствованных тепловозов проводятся для оценки показателей надёжности локомотивов и рациональной системы ремонта по срокам и объёмам их проведения.

Применение усовершенствованных агрегатов и узлов с улучшенными техническими характеристиками и повышенным ресурсом и увеличение межремонтных пробегов с оптимизацией объёма цикловых работ при ТО и ТР позволят сократить расход топливно-энергетических ресурсов, снизить трудозатраты при плановых видах ТО и ТР, сократить расход материалов и запасных частей, а также увеличить время использования тепловоза в работе.

Полосу подготовила Альбина Булатова

ФЕЛЬЕТОН

Уроки русского



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.

Вскрыв очередное адресованное «Гудку» письмо, Григорий Фёдорович был заинтригован первой же строчкой:

«Город Ростов-на-Дону не самый последний в России, – писал автор письма, – но обидно за главный вокзал города...»

– Интересно, чем же это вокзал вызвал такое чувство обиды? – удивился Григорий Фёдорович.

«Сидит там неграмотный диктор, – продолжал делиться автор, – и громко вещает о том, что «поезд номер... стоит на первом путиЕ», «поезд номер... отправляется с первого путеЕ». Ну и всё остальное в том же духе».

– Н-да... – почесал затылок Григорий Фёдорович. – Слух, конечно, немного ржет...

У Григория Фёдоровича даже невольно родилась рифма: «Я хочу скорей пройтЕ прямо к первому путеЕ». Вспомнился и старый анекдот об одном вокзальном дикторе: «Граждане пассажиры, поезд Пермь – Воркуту отправляется с первого путю. Ой, чтой-то не то – отправляется со второго путю... Тьфу, пока я тут бухтю, поезд Пермь – Воркуту отправился с третьего путю».

А болеющий за чистоту русского языка ростовчанин продолжал возмущаться:

«Что это такое? Вы уже писали об этом явлении, я читал в «Гудке» ещё несколько лет назад. Но Ростов так и остаётся всё на том же «путЕ» к совершенству. На пригородном железнодорожном вокзале грамотный диспетчер. А такого, как на главном вокзале, не встречал нигде.

Примите, пожалуйста, какие-то меры к грамотеям.

С уважением к редакции Иван Шевцов».

– Какие уж тут меры, – помрачнел Григорий Фёдорович. – Честно говоря, и сам мучаюсь от таких «диспетчерОв», о которых пишет Иван Шевцов. Грамотеев всюду хватает. В том числе и на различных теле- и радиоканалах. То и дело там слышишь режущее слух «звОнит»

вместо рекомендуемого правилами русского языка «звонИт». Одежду на себя все повсеместно одевают, а тех, кто ещё помнит, что её на себя лучше всё же надевать, становится всё меньше. Чаше слышишь «красивЕЕ», чем, как рекомендуют правила русского языка, «красИвЕе».

Григорий Фёдорович вспомнил, что недавно при просмотре по телевизору дублированного фильма из жизни английской аристократии услышал от чопорного лорда простоватое: «махай», «ежай», «ложи»...

– Чего только не приходится слышать, – сетовал Григорий Фёдорович, – тут тебе и «портЫ», и разнообразные «договорА», и «инспекторА», и «катАлоги», и «тортЫ»... Когда слышишь такое, так и хочется в сказавшего такое сразу «тортОМ» запустить. Так что «путЕ», которым так возмущался автор письма, – это так, ерунда, можно считать – оговорка.

Как оказалось, такого же мнения и руководство Северо-Кавказской региональной дирекции железнодорожных вокзалов, которое «рассмотрело обращение в газету» равнодушного пассажира. «Установлено, что слышимость объявлений хорошая, их передача через громкоговорящую связь осуществляется системой в установленном режиме, согласно разработанным и введённым в систему специальными текстами».

– Ну вот, тексты диктору пишут и вводят в систему специалисты, – удовлетворительно отметил для себя Григорий Фёдорович, – а к ним нельзя не прислушиваться. К тому же, – заключил Григорий Фёдорович, – нужно будет на всякий случай всё же узнать, вдруг новый орфографический словарь вышел, в котором «путЕ» считается уже нормой. Появился же недавно словарь, допускающий ударные «йогУрт» и кофе среднего рода. Так что всё может быть.

Григорий Фёдорович грустно задумался, с нежностью глядя на свой потрёпанный словарь Ожегова как на последнюю надежду многострадального, хоть и великого, русского языка.

Маневровый диспетчер по нечётной системе станции Санкт-Петербург-сортировочный-Московский Вадим Коряченцов не курит. Работа его настолько захватывает и бодрит, что в дополнительном допинге нет необходимости.

Перед глазами 32-летнего выпускника Петербургского университета путей сообщения шесть мониторов, рядом телефоны, радиостанция, факс и принтеры. Короткие перерывы между звонками не всегда позволяют даже выпить глоток воды. Из принтеров то и дело появляются натурные листы поездов, прибывающих в парк приёма.

«Наша задача – приём и сдача», – так шутливо характеризует свою деятельность Вадим Викторович. На первый взгляд, какие тут могут быть проблемы, если в «натурках» указана станция назначения каждого вагона и обозначен путь, на который он должен спуститься с горки. Направляй их по мере прибытия один за другим на роcпуск, и все дела!

В действительности же Вадиму приходится учитывать массу обстоятельств и почти ежеминутно принимать решения, исходя из своих профессиональных навыков, опыта. Можно ли было заранее знать, что однажды ночью дежурной сигналистке станет плохо с сердцем? Коряченцов сразу вызвал «скорую» и нашёл ей замену, не допустив сбоя в работе.

Спокойный тон и короткие реплики, которыми он обменивается по телефону с коллегами, и точно такая же манера общения с находящимися рядом операторами характеризуют достойную уважения степень взаимопонимания в смене.

Бывает, что из-за сложностей с локомотивами отправление сформированных поездов замедляется, при этом нужные для отпуска подгорочные пути оказываются заняты вагонами, а прибывающие составы необходимо обрабатывать. Железная дорога – это жизнь, и останавливаться она ни в коем случае не должна. И тогда в соответствии со сложившейся на станции обстановкой Вадим Викторович определяет очерёдность подачи поездов из парка приёма на горку.

Тут настаёт время показать своё мастерство почётному железнодорожнику Ольге Микадзе, работающей дежурным по сортировочной горке. Ольга Валерьевна вместе с Вадимом Викторовичем образует великолепную пару организаторов успехов всей смены. По отзывам руководства, Ольгу характеризует творческий подход к работе. В любой самой сложной обстановке для неё нет невыполнимых заданий.

С рабочего места на верхнем этаже башни дежурный по сортировочной горке вместе с операторами непрерывно контролирует процесс отпуска поездов. И здесь мониторы, телефоны, пульта. Однако никакая умная техника пока не заменит внимательного профессионального взгляда и светлой головы. От человека при этом требуются высочайшая ответственность и полная сосредоточенность на выполняемой работе.

Тяжело? Бесспорно. Но у Ольги Валерьевны есть маленький секрет:

– Собираясь на работу, – говорит она, – неважно, в день или в ночь, настраиваю себя на то, что впереди двенадцать интересных часов и события, которые не повторяются...

Так уж устроено природой, что в отличие от сильного пола женщины более открыты и эмоциональны. И если она влюблена, это сразу видно. Поэтому немного задирую работе, которую так любит Ольга Микадзе.

Вагоны с горки поступают на пути третьего парка, в ведение составителя Юрия Котельникова. Его стаж



Вадим Коряченцов – движенец по призванию

работы на железной дороге – уже более 20 лет. Сам Вадим Коряченцов охарактеризовал его одним словом: «профессионал». А раз профессионал, то готов ко всему. Бывает, поступает вагон, номера которого нет в «натурке», или после отпуска происходит сдвиг груза, расстройство его крепления. Обнаружение подобных вещей и есть задача составителя. При этом следует немедленный доклад маневровому диспетчеру и

вителями с ударением на «я» (мы, составителя). Равнодушный к своему делу человек не пользуется профессиональным жаргоном. Во-вторых, стоя на междупутье всего в метре от дорожки через пути и пропустив движущийся поезд, вежливо, но твёрдо придержал корреспондента, ринувшегося напрямую через рельсы: «Нет уж, пожалуйста, по служебному проходу».

Кроме профессионализма и увлечённости работой движенцев Вадима, Ольгу и Юрия объединяет и на-

Перед сменой я всегда настраиваю себя на то, что впереди двенадцать интересных часов и события, которые не повторяются

предлагается выход из ситуации. Взаимопонимание у них полное, такое же и с коллегами в смене составителей.

Котельников о работе говорит сдержанно, избегая высокой словесности, как и подобает занятому тяжёлым трудом мужчине: постоянно приходится быть в напряжении, всё время ведь «рядом с колёсами». Чувствует ли удовлетворение от отработанной смены? Нет, ощущает только усталость, ноги гудят от долгой ходьбы.

И всё же выдал себя, дал понять, что гордится и работой, и званием железнодорожника. Во-первых, назвал в разговоре себя и тех, кто рядом, соста-

следственность: все трое пришли на железную дорогу вслед за своими родителями.

Вместе с коллегами по смене, которых общим числом два десятка, в мае и июне они дважды обеспечили рекордные достижения, и оба раза ночью, распустив соответственно 2637 и 2663 вагона. Последний показатель на 13% выше нормы.

Железная дорога — слишком серьёзное место для случайных рекордов, их здесь просто не бывает. Успех, как правило, приходит к мастерам своего дела.

Андрей Варюшин
Санкт-Петербург
Фото автора

Инициатива

Фестиваль собирает друзей

Железнодорожники не дали умереть доброй традиции

Скоро над станцией Берка- кит вновь зазвонят гитарные струны и польются песни. В конце июля здесь после четырёхлетнего перерыва состоится фестиваль авторской песни. Уже расосланы приглашения во все концы: в города и посёлки, на железнодорожные станции Дальнего Востока. Получили их и столичные барды.

Прекрасная традиция собирать у костра друзей родилась ещё во времена строительства БАМа. Первый общетрассовый фестиваль авторской песни проходил в 1976 году на сопке Фестивальная в столице БАМа Тынде. Гости приезжали со всех концов страны – из Москвы и Улан-Удэ, Читы, Благовещенска, Иркутска, Санкт-Петербурга и с Сахалина. На одном из таких фестивалей побывал американский певец Дин Рид и потом с восторгом вспоминал об этом. Но с завершением стройки строители разъехались, и добрая традиция, наверное, умерла бы, но флаг фестиваля подхватили железнодорожники. Начальник станции Беркакит Виктор Ляшко стал инициатором его возрождения и вместе с группой единомышленников-энтузиастов вдохнул в него



И снова зазвучат в тайге бамовские песни

новую жизнь. Но фестиваль не обрёл бы такой масштаб и размах, если бы не было поддержки руководства Дальневосточной железной дороги, ОАО «РЖД», правительства Якутии и администрации города Нерюнгри. Вместе и удалось вытянуть этот нелёгкий «воз».

Инициативу пытался перенести город Тынды и вернуть себе звание фестивальной столицы, но пороку хватило только на один праздник ги-

тарной песни. А в Беркаките с 2000 года организовали их уже шесть. Там гордятся своими фестивалями и хранят огромный архив документов, статей, фото- и видеоматериалов, рассказывающих о каждом их дне и участнике. Запечатлён и первый праздник, который открылся любимой песней бамовцев «Дорога железная» Владимира Шаинского на стихи Михаила Пляцковского. Она была написана ещё в 1975 году, но до сих пор

живёт! Тогда вместе с участниками конкурса пел эту песню член жюри всех беркакитских фестивалей, Герой Социалистического Труда Александр Бондарь, который, построив БАМ, сегодня прокладывает железную дорогу в сердце Якутии.

Нынешний фестиваль «Беркакит-2011» приурочен к 35-летию прибытия первого поезда на Якутскую землю (2 ноября 1976 года он пришёл на разведку Якутский). Так что очень скоро вырастет палаточный городок на берегу таёжной речки. И 30 июля на поляне поднимут флаг фестиваля. Сразу пройдут отборочный тур среди конкурсантов и внеконкурсные выступления артистов. А на следующий день состоится главный конкурс и гала-концерт лауреатов и гостей фестиваля.

Но главное то, что на фестивальной поляне в Беркаките вновь соберутся старые друзья. Вспомнят у костра юность, легендарную стройку БАМ и споют любимые песни о дороге, о друзьях, о любви. И заставят молодых ребят вместе с ними вслушаться в завораживающий стук колёс. В ритм железной дороги, которой они отдали частицу своей души.

Татьяна Сергеева

Обратная связь

Сокращение откладывается

В Байкальскую пригородную компанию переводят добровольно

– В январе этого года мы, билетные кассиры и операторы группы учёта и отчётности моторвагонного депо Иркутск-сортировочный, были уведомлены о том, что с 30 апреля наши рабочие места будут сокращены и мы перейдём в Байкальскую пригородную компанию. Обещали, что будем там работать с теми же окладами и на тех же местах, только у другого работодателя. Более 60 человек расписались в приказе и уведомлениях о сокращении, а в первых числах мая нам сказали, что сокращать нас никто не собирается. С тех пор ждём: рабочие места не предлагают, заставляют переходить в Байкальскую компанию переводом, тем самым лишая нас социальных гарантий, предусмотренных колдоговором и Трудовым кодексом при сокращении штата. Чего нам всё-таки ждать?

Светлана Панова
(фамилия изменена)
Иркутск

– В апреле ОАО «РЖД» совместно с администрацией Иркутской области создали ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания», которое теперь занимается



пригородными пассажирскими перевозками на территории области. Эта компания является самостоятельным юридическим лицом, не входит в состав ОАО «РЖД» и вправе самостоятельно набирать работников согласно видам деятельности, определённым уставом ОАО «БППК» и объёмами выполняемых работ.

23 мая на собрании коллектива моторвагонного депо Иркутск-сортировочный генеральный директор ОАО «БППК» Ринат Хабибуллин пригласил работников в свою компанию.

Сокращение штата депо в настоящее время не произво-

дится. В перспективе его планируют проводить по решению начальника дороги при уменьшении объёмов работ или прекращении выполнения дорогой отдельных видов работ. Трудовые права и гарантии работников при сокращении штата будут соблюдены в соответствии с коллективным договором и действующим законодательством под постоянным контролем руководства дороги и при непосредственном участии дорпрофсожа.

Людмила Татарникова,
и.о. заместителя начальника
Восточно-Сибирской
железной дороги по кадрам
и социальным вопросам

Ситуация

Неполная «Гармония»

Детский сад в Забайкальске осчастливил родителей, но и добавил забот



Последнее время на приграничной станции Забайкальск на недостаток работы не жалуются. Ещё бы: торговые отношения с Китаем, который рядом, вон за той сопкой, развиваются лучше некуда. Но была у железнодорожников, вернее у железнодорожниц, такая проблема – нехватка дошкольных учреждений. Однако полтора года назад компания вкупе с местными властями построила здесь большой детский сад. Корреспондент «Гудка» проверил, как дела у забайкальских малышей.

Причудливые фасады, необычный дизайн – детский сад «Гармония» напоминает огромный сказочный дворец. Но эта сказка не только для детей из привилегированных семей. Попасть в неё может любой ребёнок.

– Сюда принимают малышню со всего посёлка, но половина – обязательно дети железнодорожников, – говорит мне заместитель по административно-хозяйственной работе, и. о. заведующей детсадом Элеонора Гаджиева.

Дело в том, что на строительство детского сада ОАО «РЖД» выделило 83,6 млн руб. Ещё 140 млн вложило правительство Забайкальского края, и 21 млн – Забайкальский район. Теперь здесь пять больших двухэтажных корпусов, соединённых переходами, крытый бассейн. Площадь всех зданий – более 6 тыс. кв. м.

Половина ребяти в забайкальском детском саду – из семей железнодорожников

– Садик рассчитан на 240 детей, но берём 306 – спрос на места есть. Чтобы больше принять, группы уплотняем. Допустим, в ясельные вместо 15 человек набираем 20. Благо помещение позволяет, – объясняет Гаджиева, пока мы идём в соседний корпус.

– Заблудиться можно. Ребятишек в этих лабиринтах не теряете? – спрашиваю я в очередном коридоре.

– Не теряем. Для детей раздолье лучше тесных комнат. Они так меньше устают. Заодно и учатся масштабно мыслить! – улыбается она.

За поворотом невольно останавливаюсь. Здесь словно настоящее купе вагона в разрезе. Полки, занавески на окне, столик, стакан в подстаканнике, билет. А по стене едет нарисованный поезд.

– Тематический уголок – «железная дорога». Молодые воспитательницы постарались. Ещё есть «спортландия», «русская изба» и многое другое. Так детям прививаем интерес к разным сферам жизни, – поясняет Гаджиева.

О развитии способностей дошколят в «Гармонии» заботятся особо. Есть физкультурный и музыкальный залы, театральная, художественная, хореографическая студии. А ещё кабинеты иностранного языка, методиста, психолога, логопеда, инструктора по физкультуре.

– Собираемся открывать комнату Монтессори, есть даже физиокабинет с современной аппаратурой, – с гордостью перечисляет Гаджиева.

В это время заходим в светлое полукруглое помещение с похожими на иллюминаторы окнами и большой продолговатой ванной в центре.

– Наш бассейн – главная проблема. В нём до сих пор никто не купался.

– Почему?

– Фильм нет, причём проектировщики не предусмотрели их изначально. Не учли, что вода в Забайкальске очень грязная. Мы пробовали наполнить бассейн, а вода жёлтая. Конечно, туда детей не пустим, да и санэпидемстанция «добро» не даст. И ещё строители допустили просчёт. В бассейне, видимо, трещина, потому что вода просачивается в подвал, мокнут стены, – объясняет Гаджиева.

Самостоятельно детский сад фильтры приобрести не может. Их стоимость около 500 тыс. руб., понятно, что такая сумма дошкольному учреждению не по карману.

Не хватает средств и для обеспечения должной безопасности. В штате детского сада три сторожа, но этого мало для такой обширной территории.

– И днём садик без охраны, ведь сторож приходит только в шесть и дежурит до восьми утра. Претензий к работе сторо-

жей нет. Но мы же понимаем, что такую огромную площадку очень сложно контролировать. Недавно был случай: кто-то украл металлические ворота забора позади садика. Причём сторож работал в тот день, но никого не увидел. Просто не успел, – качает головой Гаджиева.

Выход руководство детского сада видит в установке камер наружного наблюдения и мониторов, на которых можно видеть одновременно все участки территории учреждения. Но на это опять-таки нет денег.

– И по поводу бассейна, и по поводу камер обращались уже в разные инстанции. Писали письма и в районную администрацию. На железную дорогу не писали, потому что и так часто от неё представители бывают, интересуются делами. Приходят, записывают, говорят, что помогут, но пока подвижек никаких, – говорит Гаджиева.

А ещё не дают покоя воспитателям и родителям дыры внизу забора. Время от времени через них шмыгают бродячие собаки, от которых можно ожидать чего угодно. Когда строили забор, просветы сделали большими, но кирпичной кладкой их почему-то закрыть забыли. Словом, всё было бы хорошо в этом чудесном Дворце детства, но пока остаются нерешёнными проблемы, «Гармония» будет неполной.

СЕРГЕЙ ДОНЦОВ,
сов. корр. «Гудка»
Чита
Фото автора

ЭКСПЕРТ

Вред чего-то стоит

Система аттестации рабочих мест будет прозрачнее



ФОТО: ЛЮБОВЬ ЯКОВЛЕВА/СПИТА КОСЫРЕВА

Олег Косырев,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НАЦИОНАЛЬНОГО
ОБЩЕСТВА
АУДИТОРОВ
ТРУДОВОЙ СФЕРЫ

С 1 сентября начнёт действовать новый порядок проведения аттестации рабочих мест, установленный приказом Минздравсоцразвития.

Его ключевым элементом является разделение ответственности между работодателем и аттестующей организацией. У работодателя отсекается возможность использовать для проведения оценки рабочих мест свои структурные подразделения. Как правило, крупные компании прежде действовали по этому принципу.

Для ОАО «РЖД» особых изменений введение новых правил не потребует, так как в компании ежегодно составляется график

аттестации рабочих мест, работа ведётся системно. Кроме того, железнодорожники изначально не привлекали для неё аффилированные структуры.

Отмечу, что в соответствии с постановлением правительства от 20.11.2008 «Об установлении сокращённой продолжительности рабочего времени, ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска, повышенной оплаты труда работникам, занятым на тяжёлых работах, работах с вредными, опасными и иными особыми условиями труда» компенсации устанавливаются по результатам аттестации рабочих мест.

Сейчас широко обсуждается возможность вступления в створ аттестующих организаций с работодателями для сокрытия информации об условиях труда и, соответственно, снижения компенсаций. Но следует учитывать, что аттестация рабочих мест – это уже не предмет взаимоотношений только работодателя, аттестующей организации и контролирующего органа. Здесь затрагиваются права работающих.

По новому порядку предусмотрена ответственность работодателя и аттестующих структур за сокрытие информации. И, по нашим оценкам, осенью ожидается всплеск обращений в суды работников по фактам необоснованного лишения или снижения

компенсаций. По решению судов возможно не только принуждение к выплате компенсаций и возмещению морального вреда, но и применение санкций к работодателю и руководителю аттестующей организации – вплоть до лишения права занимать должности на срок до 5 лет. А в случае серьёзных ЧП (массовая гибель, отравление и т.д.) они будут нести уголовную ответственность.

Сейчас формируется сеть лабораторий госэкспертизы, которые будут проверять достоверность сведений об условиях труда, в том числе с проведением сличительных испытаний. Создана единая федеральная информационная система. После проверки условий труда на предприятии аттестующая организация должна передавать в неё сведения, а работодатель сообщает об итогах аттестации в трудовую инспекцию.

В развитие реформы ожидается принятие стандарта безопасности труда «Критерии оценки и классификация условий труда», цель которого – достичь в вопросе единого понимания и гармонизировать наши нормы с международными. У нас в стране нормы исторически завышены, что превратилось в проблему: в стране до 70% работников, включая офисных клерков, находятся во вредных условиях труда. Картина явно надуманная.

Итоги

Измерили пользу

Совет при Ространснадзоре стал вторым в рейтинге Общественной палаты

Общественная палата составила рейтинг деятельности общественных советов, образованных при ведомствах.

Эти структуры начали создавать в 2008 году в качестве мостиков между структурами правительства, выдающими законопроекты и нормативы, часть из которых оказывается нежизнеспособными, и общественными организациями, которые как раз и могут подсказать чиновникам, где, когда и что не будет работать и как с этим справиться.

Всего действует 49 советов, но в рейтинге за первое полугодие было оценено только 28: какие-то из них переиз-

Среди мероприятий, которые его совет провёл с начала года, значит, например, участие в разработке документа «О критериях соответствия судоводных компаний внутреннего водного транспорта требованиям обеспечения безопасности при вступлении в саморегулируемую организацию». После трагедии с «Булгарией», надо полагать, совет активизирует работу в этом направлении.

По словам Владимира Гутенева, председателя оценочной комиссии Общественной палаты, успешность работы совета во многом зависит от личности его лидера: «Скажем, ситуация в совете Ростехнадзора сильно улучшилась с приходом Владимира

Успешность работы общественного совета при ведомстве во многом зависит от личности лидера, его активности и принципиальности

бирают лидера или обновляются и заморозили работу, а, скажем, совет при Минтрансе под руководством адвоката Анатолия Кучерены не представил данные за второй квартал, поэтому не попал под оценку.

Впрочем, транспортники на первых позициях рейтинга всё же присутствуют: первое место занял общественный совет при Ростехнадзоре, а вот второе осталось за советом при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, возглавляет который железнодорожник – председатель дорожного профсоюза Октябрьской магистрали Владимир Белозёров.

Грачёва – в работу по подготовке документов вовлекаются общественные организации, в целом в Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору значительно снижен уровень коррупции. В совете при Минсельхозе, занявшем третью строку в рейтинге, дела до последнего времени также шли не очень хорошо, но затем Андрей Даниленко подтянул команду, и они внесли важные для страны предложения, которые были реализованы, – это программы по защите внутреннего рынка и формированию спроса на отечественную сельхозпродукцию».

КСЕНИЯ ГРОМОВА

Вопрос Дня

Нужен ли России закон о химической кастрации педофилов?



Игорь Парфёнов, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ПО КУЗБАССКОМУ РЕГИОНУ:

– Всё, что делает правительство в отношении педофилов, считаю правильным. Долгое время этому вопросу не уделялось должного внимания, и тот факт, что государство занялось этой проблемой, уже вызывает уважение. В любом случае надо с чего-то начинать, а в борьбе с этим злом все меры хороши. Такие преступления должны караться, а наказание так или иначе даст позитивный результат и поможет избавить общество от маньяков.

Анатолий Мишин, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ДОРОГИ ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И РАБОТЕ С ОРГАНАМИ ВЛАСТИ:

– Отрицательно отношусь. Во-первых, у нас ещё не утверждён закон, который оправдывал бы эту меру в отношении подобных групп. Во-вторых, мы ведь не знаем, какой будет реакция преступников на эту операцию. Не исключаю, что химическая кастрация вызовет ещё большую агрессию, озлобленность педофилов, толкнёт на более страшные преступления. Конечно, эти вопросы должны решать соответствующие органы. И те, что занимаются воспитанием, и те, что охраняют правопорядок. Но моё личное мнение, и многие меня поддержат, педофилы не должны жить.

Александр Труш, НАЧАЛЬНИК ПАССАЖИРСКОГО ОТДЕЛА ОАО «КУБАНЬ ЭКСПРЕСС-ПРИГОРОД»:

– К химической кастрации педофилов я отношусь только положительно. Те нелюди, которые пытаются использовать детей в качестве объекта сексуальных домогательств, не должны вообще иметь такой физической возможности. Думаю, что любой нормальный человек поддержит это изменение в законодательстве. Кроме того, я считаю, что за подобные преступления это ещё достаточно гуманное наказание.

Борис Меркешкин, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ДИРЕКЦИИ МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДВЖД:

– Если бы кто-то доказал, что тот жизненный потенциал, которого лишается в данном случае педофил, сублимируется в общественно полезный вид деятельности, можно было бы сказать, что химической стерилизации нет альтернативы. Но доказательства отсутствуют. А если он будет мстить за это? Моё мнение, учитывая совершенно зло, педофилы должны получать самое суровое наказание – высшую меру, пожизненную изоляцию от общества.

Татьяна Синюгина, НАЧАЛЬНИК ТЕХНИЧЕСКОГО ОТДЕЛА САМАРСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ:

– Нужно комплексное решение проблемы. Надо принимать все возможные меры, чтобы обезопасить детей от опасных взрослых и вообще от насилия. Конечно, лечение и химическая кастрация хорошо, но лучше, если бы педофилов совсем изолировали от общества.

Николай Ерышов, и. о. первого замначальника диспетчерского центра Юго-Восточной дирекции управления движением:

– Целиком поддерживаю эту идею. Вообще, такие люди недостойны жить, я как отец предпочёл бы, чтобы педофилов казнили, но раз уж у нас мораторий на смертную казнь, то пусть будет хотя бы химическая кастрация.

Пётр Гацко, ЭЛЕКТРОМОНТЁР РАЙОНА КОНТАКТНОЙ СЕТИ НОВОСИБИРСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ:

– Таких, с позволения сказать, личностей нельзя относить к людям. Это раковая опухоль на теле человеческой цивилизации, поэтому и отношение к ним должно быть соответствующее. Я одного не могу понять – как вообще такие ущербные мысли в отношении детей могут прийти в голову некоторым индивидуумам в человеческом обличье? Да, в нашей стране мораторий на смертную казнь, но это отнюдь не значит, что некоторым можно всё простить. Химическая кастрация для педофилов – это, считаю, как прощение. То же самое относится и к пожизненному заключению. Не хватало ещё, чтобы остаток своей поганой жизни они провели на наши наologi, по-прежнему вставая по утрам, завтракая и не задумываясь о том, что кому-то поломали жизнь.

Новости спорта

Заплыв в Казань

На заседании бюро Международной федерации водных видов спорта (FINA), которое состоялось в Шанхае, где сейчас проходит чемпионат мира по водным видам спорта, принято решение, что хозяйкой ЧМ-2015 будет Казань. В споре за проведение чемпионата мира столица Татарстана опередила Гвадалахару (Мексика) и Гонконг.

В состав российской делегации на заседании бюро входил генеральный директор Центрального спортивного клуба «Локомотив», член Международного



Александр Попов внёс свою лепту в выбор Казани столицей ЧМ по водным видам спорта в 2015 году

олимпийского комитета, председатель комиссии спортсменов FINA, первый вице-президент Всероссийской федерации плавания, четырёхкратный олимпийский чемпион Александр Попов. Его выступление на заседании, безусловно, сказалось на выборе Казани. Знаменитый спортсмен в своём выступлении отметил, что наша страна впервые за всю историю плавания имеет шанс стать хозяйкой «большого» чемпионата мира по водным видам спорта.

– Я напомнил о великих традициях российского плавания и других водных видов спорта и сделал акцент на том, что для каждого из нас важно передать эти традиции своим детям, – сказал после принятия решения Александр Попов. – В конце, а мое выступление было заключительным, добавил, что в спорте моей специализацией всегда было – замыкать эстафету. Представляя Казань, я тоже в каком-то смысле замыкал эстафету, начатую руководителями Татарстана, моими соратниками, друзьями по спорту. А биться в эстафетах я привык только за победу. Кстати, во время процесса заявки Казани я часто вспоминал начало заявочной эпопеи Сочи-2014. Тогда никто не верил, что затея может увенчаться успехом. Но мы это сделали! И сейчас стало гораздо проще добиваться успеха при выдвижении того или иного российского города.

Восьмикратный триумфатор

Алексей Якименко в восьмой раз стал чемпионом Европы по фехтованию на саблях. На ЧЕ-2011, который проходит в британском Шеффилде, Якименко в финале индивидуального турнира одолел француза Боладе Аппити – 15:14. В фехтовании на рапирах «бронзу» выиграл Алексей Черемисинов. Медаль такого же достоинства в женской сабле добыла Юлия Гаврилова. Третье место в турнире рапиристок заняла и Евгения Ламонова. В личном турнире шпажистов лучшим из россиян стал представитель ЦСК «Локомотив» Павел Сухов, который занял 13-е место.

«Локомотив» едет в Париж

Тренерский штаб сборной России по дзюдо определился с составом команды на чемпионат мира, который пройдёт в Париже с 23 по 28 августа. В категории до 63 кг выступит представительница ЦСК «Локомотив» Вера Коваль. Также в этом весе Россию будет представлять Марта Лабазина. В категории до 78 кг выступит чемпионка Европы Вера Москалюк, а в тяжёлом весе (свыше 78 кг) будут бороться двукратная чемпионка Европы Елена Иващенко и призёр чемпионатов мира и Олимпийских игр Теа Донгузашвили. У мужчин в состав команды также вошли титулованные борцы – чемпион мира Иван Нифонтов (до 81 кг), призёр чемпионатов мира и Европы Кирилл Денисов (до 90 кг). Особо стоит отметить возвращение на татами трёхкратного чемпиона мира Александра Михайлина (свыше 100 кг). Этот чемпионат мира станет для Александра первым серьёзным турниром, в котором он примет участие после длительного перерыва, связанного с тяжёлой травмой колена.

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 № ФС77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 500119
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорелый (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Беловок, Анна Зограф
Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушиннов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов / Научный редактор: Анатолий Хадоровский
Номер вела Анна Зограф.

Телефоны отделов редакции: эксплуатация 624-69-35 | наука 624-63-14 | бизнес (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографический 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.
Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | 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 июля 2011 года
Номер: 123 (24843) | Тираж: 150545 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.15
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

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

ФЕСТИВАЛЬ

Витебские открытия
«СЛАВЯНСКИЙ БАЗАР» СЕГОДНЯ ТАК ЖЕ ПОПУЛЯРЕН, КАК И ДВА ДЕСЯТИЛЕТИЯ НАЗАД

«СЛАВЯНСКОМУ БАЗАРУ» В ЭТОМ ГОДУ 20 ЛЕТ. ЮБИЛЕЙНАЯ ДАТА – ПОВОД ВСПОМНИТЬ О БЫЛОМ. В 1992 ГОДУ, КОГДА ЗАТЕВАЛСЯ ФЕСТИВАЛЬ, ЕГО БЕССМЕННОГО ДИРЕКТОРА РОДИОНА БАССА УПРЕКАЛИ: «КАКИЕ ПЕСНИ?! ЗАЧЕМ ВАМ ЭТА ВАХКАНАЛИЯ, ПИР ВО ВРЕМЯ ЧУМЫ?!»

Времена на постсоветском пространстве были тяжёлые, казалось, что братья-славяне навсегда разошлись по национальным квартирам. Но душу на куски не разрубишь – первыми это поняли люди культуры. Это они, наши грешные, капризные и скандальные звёзды, пели и плясали, утешали и вдохновляли народ на «Славянском базаре».

В этом году День Союзного государства прошёл на «Славянском базаре» 10 июля, вслед за Днём Белоруссии. Кульминацией праздника стал концерт «Сябры» собирают друзей». Анатолий Ярмоленко со своим знаменитым ансамблем, что называется, лёг на душу: зал хором пел «Вы шумитя, шумитя, надо мною бярэзы...», а аккомпанировал за роялем сам автор песни, композитор Эдуард Ханок.

Николай Добронравов признался в любви к белорусам в стихах, а его знаменитая супруга Александра Пахмутова вместе с Александром Тихановичем и Ядвигой Поплавской исполнила «Старый клён, старый клён...». Зрители постарше вздыхали и вытирали слёзы: «Какая жизнь прошла! Какие песни спеть!»

А молодёжь восторженно приветствовала Руслана Алехно и Доминика Джокера – у каждого времени свои кумиры.

Каждый день на «Славянском базаре» – открытие. День Украины порадовал державным размахом. Но была и лирика: от Николая Гнатюка публика хором требовала спеть песню «Растёт калина», а Алексей Матис так растрогал витебских зрителей и гостей фестиваля, что некоторые плакали, когда он экспрессивно исполнил свою композицию «Ангелы не умирают».

Вообще, отзывчивость аудитории Летнего амфитеатра потрясающая. Многие известные артисты едут в Витебск как раз для того, чтобы ощутить живительный балзам зрительских симпатий. Принимают здесь гостей с редкой отзывчивостью и вниманием. Особенно молодых артистов, участ-



Одно из центральных мест в программе Дня России заняло выступление хора им. Пятницкого

ников конкурса исполнителей эстрадной песни. Публика горячо болеет не только за красавицу-белоруску Алёну Ланскую, но и за чеха Давида Дейла – его композиция «Просто» сразу стала витебским хитом, и за болгарина Димитра Атанасова с зажигательной песней «Эта ночь», и за лиричного Алишера Каримова из Казахстана. А уж украинец Владимир Квасница с народной песней «Чёрные брови, карие очи...» вызвал овации зала – даже выдавших виды любителей эстрады пронзл этот донецкий соловей.

Владимир – оперный певец, отец семейства (у него две дочки), он счастлив, что оказался на «Славянском базаре». «Для меня главные ценители – зрители, зал. Для них – моё творчество, оценки судей – дело второе», – считает он.

Искусство объединяет – на «Славянском базаре» состязаются в исполнительском мастерстве вокалисты из 20 стран, в том числе представители Грузии и Литвы, Таджикистана и Кубы, Армении и Азербайджана. В этом конкурсе точно нет проигравших – если сердце певца открыто, любовь публики ему обеспечена.

Огромное благо для «Славянского базара» – телетрансляции на канале «Россия-1». Хотелось бы, конечно, чтобы они были более полными: фестиваль в Витебске – крупнейшая культурная акция не только на постсоветском пространстве, но и в Европе. В День России на сцене Летнего амфитеатра выступил Народный хор им. М.Е. Пятницкого. Не будь «Славянского базара», долго бы нам пришлось дожидаться этого коллектива на телеэкране. Но цифровые технологии развиваются стремительно, и, надеемся, не за горами день, когда с фестивальных концертов будут идти прямые интернет-трансляции и десятки миллионов зрителей по всему миру смогут приобщиться к этому замечательному празднику добра, созидания и единения.

Но, конечно, никакая «цифра» не заменит собственных впечатлений. Поэтому, если вдруг следующим летом пути-дороги приведут вас в Витебск, уверяю – не пожалее! Белорусы содержат город в идеальном порядке, а гуляя ночи напролёт, днём не забывают о работе. Да и «Славянский базар» удовлетворит самый взы-

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Дышите глубже

До 2013 года московское метро заменит вентиляцию

МЕТРОПОЛИТЕН ЗАМЕНИТ КЛИМАТ-СИСТЕМЫ В СТА ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ ШАХТАХ САМЫХ СТАРЫХ ЛИНИЙ.

Начальник лаборатории микроклимата московской подземки Сергей Иванов рассказал «Гудку», что наиболее устаревшие вентиляторы именно в них – в среднем в каждом по два вентилятора. «Надеемся, что этого будет достаточно для улучшения условий, но всё зависит от климата в ближайшие годы», – добавил он.

Всего, по словам Иванова, у Московского метрополитена 437 вентиляционных шахт, но замена систем в остальных пока не требуется. «Мы рабо-

таем по принципу накопления холода в заобделочном пространстве тоннелей: зимой ветер задувает туда, и если зима достаточно холодная, а лето не слишком жаркое, то запроектированных величин обычно хватает, чтобы справиться с духотой. Запроектированные величины устанавливаются из данных наблюдений за последние сто лет. Но сейчас идут подряд рекордные по жаре годы, поэтому точно предсказать ничего нельзя», – констатирует Иванов.

Новые вентиляторы обла- дают большей надёжностью и производительностью, отмечают в дирекции метрополитена. В то время как старые системы, заявил Сергей Ива-

нов, уже останавливаются из-за давления, которое создаёт поезд. Вентиляторы в шахтах должны заменяться постоянно, но их установка обычно занимает несколько месяцев, и летом обновить обычно не хватает, чтобы справиться с духотой. Запроектированные величины устанавливаются из данных наблюдений за последние сто лет. Но сейчас идут подряд рекордные по жаре годы, поэтому точно предсказать ничего нельзя», – констатирует Иванов.

Нынешняя система вентиляции не менялась с 1935 года – с момента основания метрополитена. Плохая вентиляция в метро – одна из больных тем для жителей столицы. Особенно актуальной

она стала прошлым летом, когда в шахты и на станции подземки проник с улицы дым подмосковных пожаров, в результате дышать на некоторых станциях метро было практически невозможно. Система проветривания в метро не справлялась с нагрузкой, поэтому пассажирам приходилось максимально обнажаться и брызгать на себя водой, обмахиваться веерами и подручными средствами, а также носить марлевые повязки, чтобы не дышать гарью.

Проблему с вентиляцией специалисты объясняют тем, что метро перевозит больше пассажиров, чем должно: 9 млн вместо 7 млн ежедневно.

Галина Зинченко

ИНИЦИАТИВА

В столицу налегке

На МКАД будут взвешивать грузовики

Власти Москвы планируют организовать на МКАД шесть постов весового контроля грузового транспорта.

Об этом говорится в проекте постановления столичного правительства. Посты будут действовать автоматически, без участия человека и остановки машин. В сентябре 2010 года департамент транспорта и связи столицы по распоряжению мэра Сергея Собянина внёс на рассмотрение правительства Москвы проект об ограничении движения в дневное время по МКАД автомобилей грузоподъёмностью более 1,5 тонны. По словам заместителя мэра Москвы Николая Лямова, около половины всех грузовиков ездят по столице с перегрузкой, что портит дороги. Предполагается, что грузовый транзит через столицу сократится на 20–25%. На четверть уменьшится и общее количество грузовиков на МКАД. Посты весового контроля будут интегрированы в интеллектуальную транспортную систему столицы.

Ольга ВЕРЕТЕННИКОВА

Ответы на кроссворд за 15 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- 1. Массаж. 5. Сапоги. 10. Айсберг. 11. Рессора. 12. Кэрролл. 13. Явление. 14. Иск. 16. Климат. 18. Паркет. 19. Итака. 20. Корсар. 23. Затвор. 27. Оса. 29. Масштаб. 30. Домкрат. 31. Обломов. 32. Дирижёр. 33. Паства. 34. Султан.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- 2. Ассорти. 3. Слепота. 4. Жигули. 5. Сорняк. 6. Посылка. 7. Гнойник. 8. Наскок. 9. Патент. 15. Сеанс. 17. Тир. 18. Паз. 20. Камзол. 21. Рускал. 22. Автомат. 24. Адмирал. 25. Варешка. 26. Ротару. 27. Обивка. 28. Адидас.