

2. | РАЗВИТИЕ

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

18 июля 2011 года
понедельник
№ 123 (24843)

[www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
[www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | ПЕРЕВОЗКИ

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



4. | ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Использование вагонов с повышенной грузоподъёмностью требует дополнительных стимулов

7. | Общество

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

| 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 куриящих!»

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 неподходящем 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. Прощёл 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 ИЗМЕНIT ЛОГИСТИКУ В РЕГИОНЕ



глагление с Россией не предусматривало средств на их восстановление. Наши вокзалы – это памятники архитектуры, восстанавливать их и сложно, и дорого. Поэтому этот 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, про-

мышленные товары, техника,

материалы для строительства

и продовольствие.

– Россия рассчитывает на то, что открытие железной дороги поможет обеспечить инертными строительными материалами олимпийские

стадионы 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 «Олимпстрой» и будем менять логистику.

Появление железной дороги

придаст второе дыхание и су-

хумскому

порту, потому что

до сих пор всё

упиралось в от-

сутствие транспортных

возможностей.

Абхазией сейчас

интересуются крупные

компании, которые занимаются

грузовыми

перевозками по

коридору Европа – Азия, но

возить грузы лишь по авто-

мобильным

дорогам не легко

и дорого.

Беседовал Сергей Плетнёв

и с Россией не предусматривало средств на их восстановление. Наши вокзалы – это памятники архитектуры, восстанавливать их и сложно, и дорого. Поэтому этот 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, про-

мышленные товары, техника,

материалы для строительства

и продовольствие.

– 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 «Олимпстрой» и будем менять логистику.

Появление железной дороги

придаст второе дыхание и су-

хумскому

порту, потому что

до сих пор всё

упиралось в от-

сутствие транспортных

возможностей.

Абхазией сейчас

интересуются крупные

компании, которые занимаются

грузовыми

перевозками по

коридору Европа – Азия, но

возить грузы лишь по авто-

мобильным

дорогам не легко

и дорого.

Беседовал Сергей Плетнёв

и с Россией не предусматривало средств на их восстановление. Наши вокзалы – это памятники архитектуры, восстанавливать их и сложно, и дорого. Поэтому этот 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, про-

мышленные товары, техника,

материалы для строительства

и продовольствие.

– 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 «Олимпстрой» и будем менять логистику.

Появление железной дороги

придаст второе дыхание и су-

хумскому

порту, потому что

до сих пор всё

упиралось в от-

сутствие транспортных

возможностей.

Абхазией сейчас

интересуются крупные

компании, которые занимаются

грузовыми

перевозками по

коридору Европа – Азия, но

возить грузы лишь по авто-

мобильным

дорогам не легко

и дорого.

Беседовал Сергей Плетнёв

Инициатива

Аукцион на проезд

РАЗРАБОТЧИКИ «СТРАТЕГИИ-2020» ПРЕДЛАГАЮТ РАСПРЕДЕЛЯТЬ ПРОПУСКНЫЕ СПОСОБНОСТИ НА ТЕНДЕРЕ



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 распределить пропускные способности на наиболее загруженных участках железной сети через аукционы.

Однако участники рынка пока с осторожностью относятся к предложениям учёных.

«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 заинтересована в содержании и восстановлении 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 железной сети, то найдётся ещё несколько направлений к портам и терминалам, где можно будет применить этот метод, уверен Михаил Блинкин.

> Окончание | 2

Сезон

С недод

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

18 июля 2011 года

понедельник

№ 123 (24843)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ИНИЦИАТИВА

Аукцион на проезд

>Начало | 1

Фактически здесь идёт речь о распределении на аукционах «ниток» графиков. РЖД в течение 2011–2015 годов предусматривают реализовать комплексную программу внедрения твёрдых «ниток» графика, и в первую очередь как раз на тех участках, которые прымывают к портам и пограничным переходам, 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 «ниток» графика поддерживаю, – 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 выхodные светофоры. Жертвы 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

ДОКУМЕНТ

Сделка с таймером

ОПРЕДЕЛЕНЫ СРОКИ ПЕРЕДАЧИ АКЦИЙ
ОАО «ТРАНСКРЕДИТБАНК» В РУКИ БАНКА ВТБ

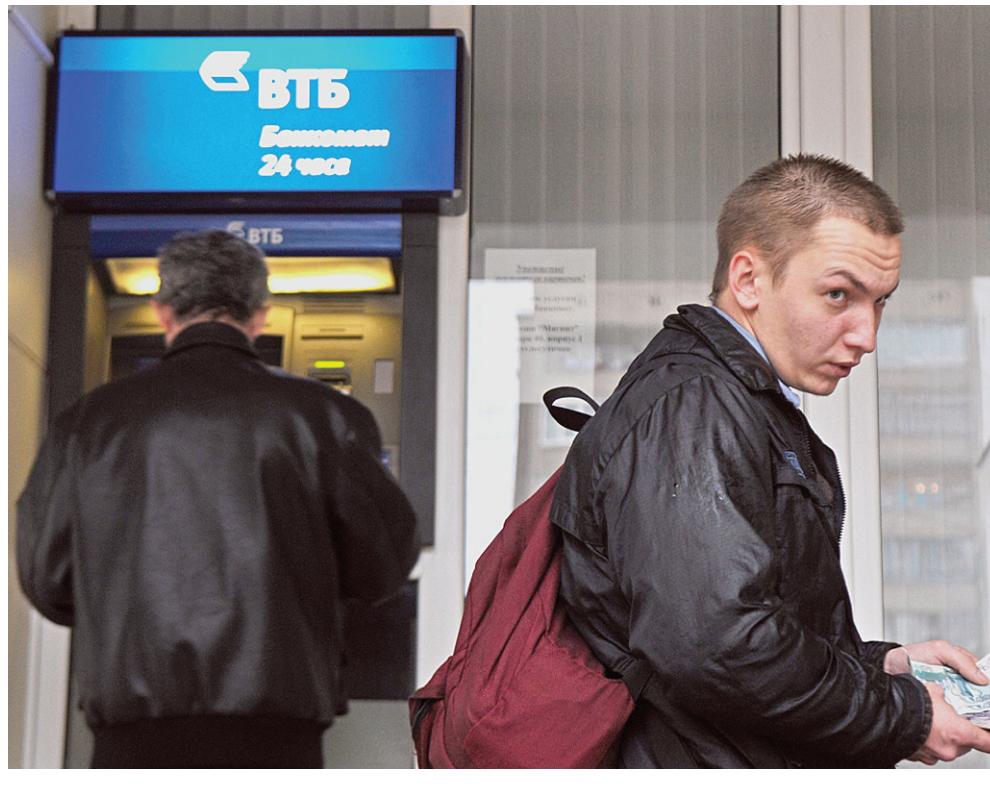


Фото: www.photovpress.ru

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-

тиёрами. За счёт покупки активов банк планирует нарастить розничный и корпоративный бизнес. В результате заключённой сделки ТКБ 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 обеих 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 придерживалась принципов и стандартов управления группы ВТБ.

ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

РЕШЕНИЕ

Умирающий парк

РУКОВОДСТВО УЗ ВЫНУЖДЕНО СПИСАТЬ 27% ВСЕХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ («УКРАЗАЛИЗНИЦА», УЗ) В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ ЛЕТ СПИШЕТ 34,5 ТЫС. ВАГОНОВ И 175 ЛОКОМОТИВОВ, ЗАЯВИЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «УКРАЗАЛИЗНИЦЫ» ВЛАДИМИР КОЗАК.

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 на 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 возмещаться 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, будут 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

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.

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. – Так же 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 ежесуточно 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 близлежащими месторождениями – Кимканского и Сутарского, а также промпродукта с Гаринского месторождения в соседней Амурской области.

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

Комсомольска-на-Амуре на поставку по железной дороге до 1 млн тонн железа прямого восстановления.

С появлением крупного производства к 2013 году численность населения посёлка Известковый значительно возрастёт – на комбинате будут работать более 2 тыс. человек. В основном это приезжие специалисты.

В правительстве Еврейской АО приветствуют решение о строительстве нового вокзала и говорят о готовности участвовать в проекте.

«Область в стороне стоять не будет, – заявил губернатор Александр Винников. – В свое время мы так делали по Биробиджану, когда строили привокзальную площадь, а ДВЖД – новый вокзал. Получилось красиво. Ведь первое, что бросается в глаза пассажиру поезда, – это пристаниционные постройки. Поэтому у человека складывается впечатление о регионе, по которому он проезжает».

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

НОУ-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 мехатроники» 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.

Злоумышленник, попытавшийся ослепить лётчика, сам может получить лазерным лучом в глаз.

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

Как сообщил «Гудку» лётчик-испытатель Александр Акименков, защитные очки для лётчиков разрабатывались в нашей стране ещё в 1980-е годы. Но в 1990-е годы специальные тренировки лётчиков прекратились, и защитные очки больше не выпускались.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

«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 бесплатны для абонентов
8-499-262-9471
звонки на номер платные (оплачиваются 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

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 «бахчанного» пути. Причин здесь несколько. Это непредоставление «окна», 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 Редянский. По его словам, в этом сезоне сварка идет 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 алюминиевым 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 монтёров пути. «Какой выход? Будет больше работников и техники, ситуацию удастся изменить к лучшему», – уверен он.

Ведущий инженер производственно-технического отдела ПМС-54 станции Антишиха Забайкальской дороги Владимир Устинов рассказал «Гудку», что из недоделок осталось только положить полтора километра пластины 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

ПЕРСПЕКТИВЫ

За час до самолёта

В САМАРЕ ВОЗОБНОВЯТ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото: Роман Битюк

На Куйбышевской дороге прошла тестовая поездка рельсового автобуса PA1 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 автобус.

По маршруту решили запустить рельсовые автобусы в трёхвагонном исполнении

мобильном транспорте, а на вокзалах не было регистрации для авиапассажиров и их багажа. Кроме того, электричка ходила полупустая. По техническим условиям электропоезд не может состоять менее чем из четырёх вагонов. А учитывая количество рейсов в аэропорт Курумоч, спроса больше чем на три вагона не было, маршрут просуществовал всего несколько месяцев. Из-за нерентабельности от него отказались.

Тем не менее, по словам гендиректора ОАО «Самарская пассажирская пригородная компания» Евгения Сильтяева, проект имеет все шансы быть реализованным. По маршруту решили запустить рельсовые автобусы в трёхвагонном исполнении. Также пригородная

В пригородной компании рассчитывают, что комфорtabельный 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

«Международный аэропорт «Курумоч» Леонид Шварц.

«Время в пути рельсового автобуса не будет превышать часа», – пообещал Евгений Сильтяев. Правда, в ходе опытной поездки автобус шёл от вокзала до аэропорта более часа. Поэтому придётся обновлять путевую инфраструктуру участка. А для

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, общая вместимость – 160 человек. Вагоны оборудованы точками доступа Wi-Fi, кондиционерами и биотуалетами.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

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 PA1 и PA2 будут задействованы также на направлениях Обшаровка – Сызрань, Самара – Жигулёвское Море.

ПО СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

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».

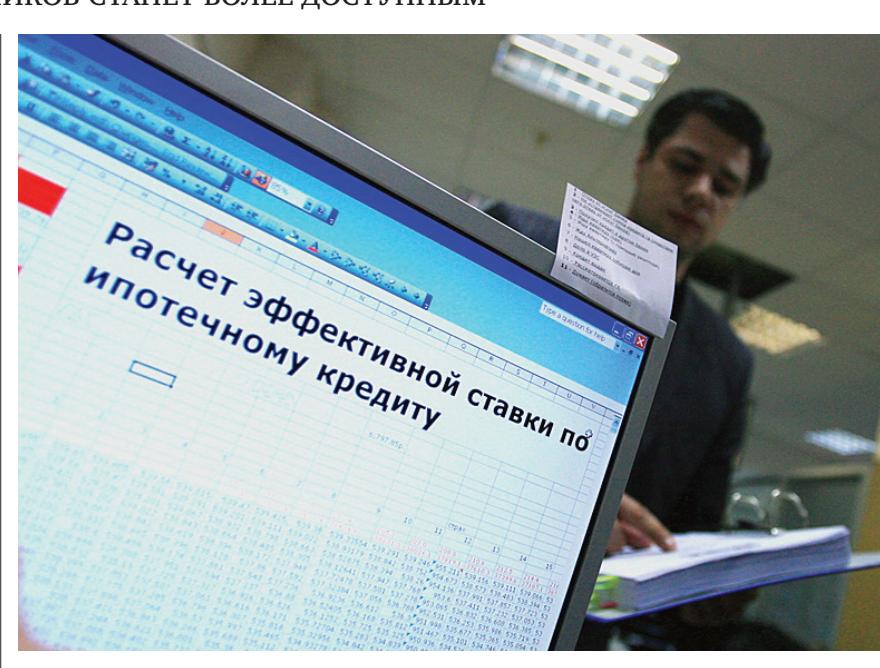
ОАО «РЖД» дало добро на операции с недвижимостью на вторичном рынке, чтобы железнодорожники имели возможность приобрести доступное жильё. Ведь далеко не всем из них по карману покупка квартир в новых домах. Именно по этой причине под действие pilotного проекта попадают в основном небольшие города на 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 ОАО «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试点ный проект окажется положительным, то его распространят на всю сеть РЖД

Воронежского филиала ЗАО «Желдорипотека» Лариса Ступрова. – Надо отпроситься с работы, посмотреть с риелтором предлагаемую квартиру. При этом с людьми 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 Ступовой, квартира выдана клиенту ровно в ту сумму, что прописана в договоре.

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

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

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
соб. корр. «Гудка»
Воронеж

БЕЗОПАСНОСТЬ

Риск отменяется

ГОРОЖАНАМ ОБЛЕГЧИЛИ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ПУТИ

ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ НА СТАНЦИИ ГЛАЗОВ ГОРЬКОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ СОЕДИНИЛ ДВЕ ЧАСТИ ГОРОДА, РАЗДЕЛЁННЫЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ.

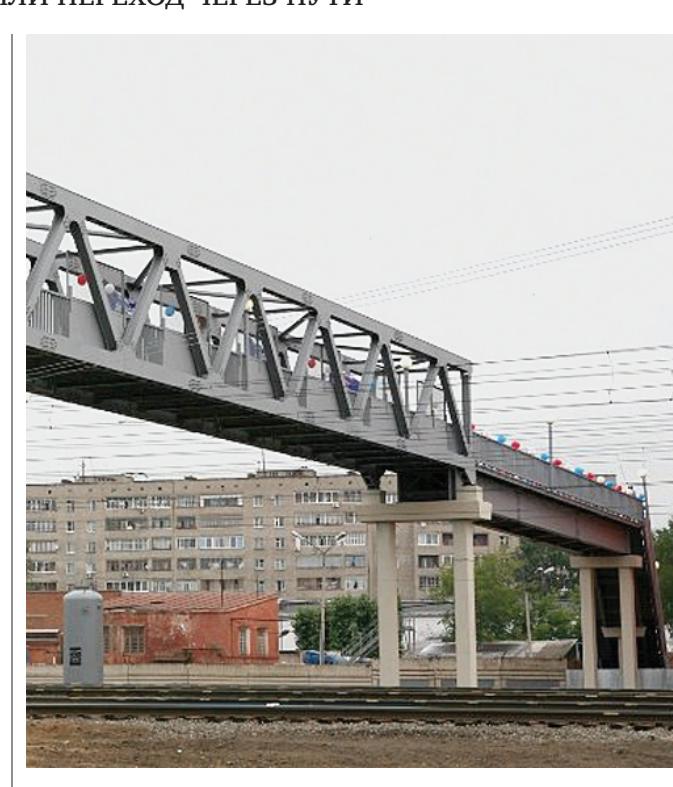
«Необходимость строительства пешеходного моста назрела уже давно, я часто вижу, как народ постоянно вынужден бегать прямо через пути, – рассказал «Гудку» житель расположенного рядом с железной дорогой дома Семён Усманов.

– Порой здесь были трагические случаи, ведь движение поездов на этом участке очень оживлённое. Теперь, думаю, всё будет иначе».

Введение 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



Пешеходный мост сведёт риск травмирования к минимуму

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

После реконструкции территории вокзала значительно увеличится. Будет проведена перепланировка помещений и сооружений для облегчения передвижения пожилых людей и лиц с ограниченными физическими возможностями. Кроме того, схема дорожного движения обеспечит беспрепятственный подъезд пассажиров к местам посадки-высадки у здания вокзала. Будут также организованы парковки общественного и личного автотранспорта.

Леонид Акопов

Глазов

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 полуавтомата 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 полуавтоматов (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 полуавтоматов 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 Пирков, 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 вследствии 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



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 вагонов», – комментирует Сергей Калетин.

Дело в том, уверены операторы, что нет смысла просто менять один вагон на другой. Нужно заменять устаревшие модели на те, что перенесут больше. «Это позволит оптимизировать объём вагонного парка (как известно, есть сложности на отдельных дорогах с грузовым движением из-за переизбытка парка вагонов). Это перспективно, более кон-

Использование вагонов с повышенной грузоподъёмностью требует развития инфраструктуры

ния качества производимой техники является важным фактором), инновационные разработки отличаются большей производительностью. «Вагоны с повышенными осевыми нагрузками 25 тонн и повышенной грузоподъёмностью (например, полуавтомат модели 12-196-01 имеет грузоподъёмность 75 тонн) обладают, соответственно, увеличенной производительностью даже при прочих равных показателях. Поэтому данные вагоны в первую очередь востребованы в новых моделях сравнимы с обычными полуавтоматами – не более 69–70 тонн, хотя постепенно загрузка возрастает и приближается к указанной в технических условиях – 75 тонн», – отмечает Сергей Калетин.

Помимо сокращения числа отцепочных ремонтов (что в

условиях замененного сниже-

ния осевой нагрузки и, как следствие, грузоподъёмности производительность новых вагонов увеличивается на 5–10%. Повышение нагрузки на ось до 25 тонн позволяет перевозить в вагоне больший объём груза, а значит, будет повышена и пропускная способность на сети

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

и курентоспособно и позволяет 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 повышению осевой нагрузки, 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 грузоподъёмность, вагон с повышенной осевой нагрузкой не привлечёт оператору экономической выгоды, поэтому спрос останется низким».

Кроме того, спрос на вагоны с повышенной грузоподъёмностью 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 покупку» – 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 состояния, 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 грузоподъёмности (с учётом установленных допускаемых скоростей движения) существенно превышает расходы на содержание пути, связанные с организацией тяжеловесного движения», – отмечает Сергей Калетин.

МАРИЯ ШЕВЧЕНКО

Модернизация

Правила техобслуживания

ПАССАЖИРСКИМ ВАГОНАМ РАЗРЕШИЛИ УВЕЛИЧИТЬ МЕЖРЕМОНТНЫЙ ПРОБЕГ



ФОТО: ЕРНЯХ ВОЛОДИМІР

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 Федянина, учёные усовершенствовали планово-предупредительную систему техобслуживания и ремонта пассажирских вагонов, регламентированную приказом Министерства путей сообщения РФ ещё в апреле 1997 года.

При этом они учили все ранее внесённые в неё изменения и требования заказчиков из Федеральной пассажирской компании. В частности, межремонтный пробег до деповского 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 сотрудниками 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, деповского, 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 Федяниной, 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 скратит в течение жизненного цикла вагона два деповских ремонта и один капитальный первого объёма, а также в 2,4 раза реже будет проводиться техническое обслуживание ТО-3.

АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВ

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 «Гудок» рассказал заместитель директора

Проектно-технологического

конструкторского бюро по

пути и путевым машинам ОАО

«РЖД» Александр Гучков.

«Особенностью этого скрепления является то, что оно применяется со стандартной же- лезобетонной шпалой и позво- ляет включить одновременно в работу все прикрепители, – от- метил учёный. – Ожидается, что конструкция позволит снизить эксплуатационные затраты на текущем содержании пути. Попу- личенный опыт позволит рас- ширить полигон укладки под- кладочного скрепления ЖБР на всю сеть железных дорог».

Александр Гучков отметил, что в европейской части страны

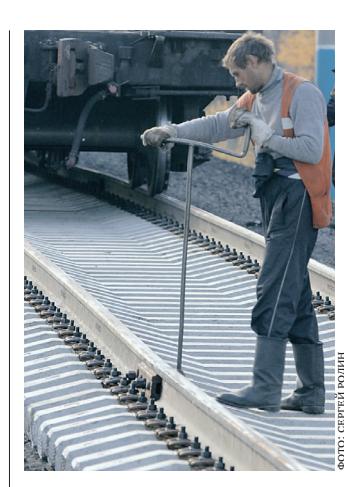


ФОТО: ВЕРНІЯ РОДІН

скрепление ЖБР повысит надёжность пути в кривых

Болтовые скрепления ЖБР конструкторы называют бо- лее надёжными, так как они рассчитаны на эксплуатацию в особо тяжёлых условиях. В основном их используют на первоначальных и кривых участ-

ках пути.

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

При этом подкладочный вари-ант предназначен для кривых кривых, для горнопре-

валевых участков. Опытную партию сейчас укладывают на календарную продолжительность.

«Полимерная подкладка про- шла испытания в лабораторных условиях, на щебёнке. Всем требованиям подкладка соот- ветствует, например, выдер- живает положенные по нормативу 10 тонн нагрузки», – отметил Александр Гучков.

Он добавил, что затраты на производство полимерной под- кладки небольшие, зато такие элементы межрельсового скрепления обладают высокой морозостойкостью.

«Преимущество новой под- кладки в том, что в узле скрепления рельса задействуются всего пять деталей. На данный момент готовится распоряже- ние о положении на эксплуатационных испытаниях полимерные подкладки в кривые кривые», – заключил Александр Гучков.

ВСЕВОЛОД КУКРЕШ

ЗАДАЧИ СЕЗОНА

Количество претензий к локомотиво-ремонтному 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 НЕПЛАННЫЙ 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 ПОЗВОЛЯЕТ ПРЕДОТВРАТИТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ВОЗГОРАНИЯ.

В течение пожароопасного периода совершения 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 Гапоновичем. 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.

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



Интервью

Формирование затрат

ОПТИМИЗАЦИЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ МЕЖРЕМОНТНЫЕ ПРОБЕГИ



Ремонт локомотивов ведётся с превышением плана

составило 1557 локомотива, в том числе с продлением срока службы 147 электропоездов 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 электропоездов в объёме ТР-2 выполнена на уровне 102%, текущего ремонта ТР-1 на уровне 96%.

– Насколько эффективно по итогам первого полугодия удалось локомотиво-ремонтному блоку освоить средства, выделенные для замены оборудования?

– 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. электропоездов и 180 секций тепловозов).

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

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 электропоездов серии ВЛ85 до 40 тыс. км пробега.

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

Проведены эксплуатационные испытания для электропоездов серий 2ЭС5К и 3ЭС5К

с пробегами между текущими ремонтами 100 тыс. км для выявления оборудования, лимитирующего межремонтные пробеги.

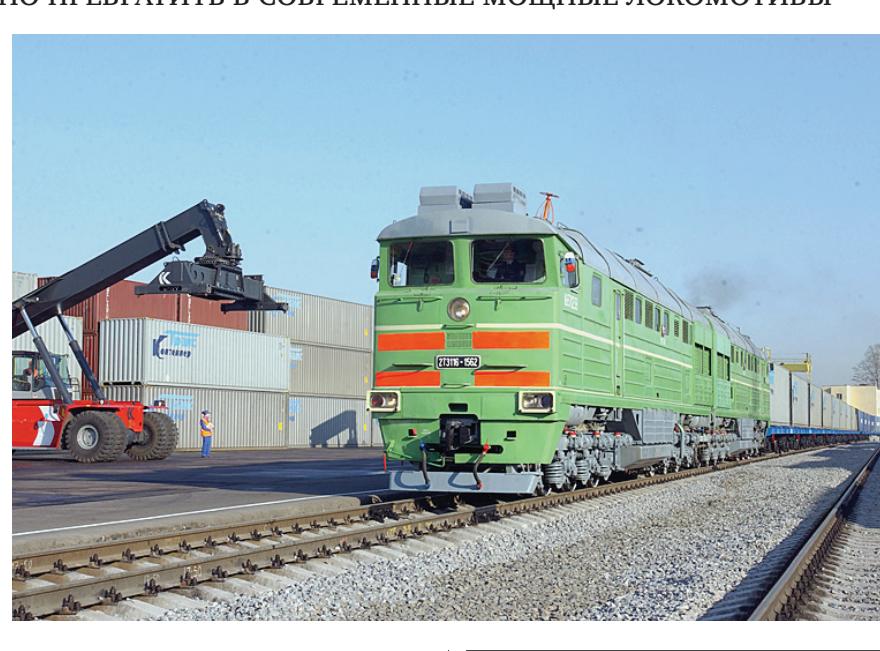
Проводятся эксплуатационные испытания для электропоездов серии 2ЭС4К с пробегами между текущими ремонтами 100 тыс. км для выявления оборудования, лимитирующего межремонтные пробеги.

Увеличение межремонтных пробегов обеспечило повышение производительности работы электропоездов и снижение эксплуатационных расходов на их содержание.

Модернизация

Вторая жизнь

ТЕПЛОВОЗЫ ИЗ ПРОШЛОГО ВЕКА МОЖНО ПРЕВРАТИТЬ В СОВРЕМЕННЫЕ МОЩНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ



20 лет службы на железных дорогах Германии на локомотивах серий BR 130 – BR 132 (модификации тепловоза ТЭ109 для восточнонемецких железных дорог, всего было поставлено 887 таких локомотивов) внедрено более 180 разработок. Это позво-

ли существенно увеличить межремонтные пробеги без кардинальной модерниза-

ции тепловоза: пробег между ТО-2 увеличен с трёх до девяти суток, ТР-1 – с 50 до 150 тыс. км с отменой ТР-2, что привело к сокращению эксплуатационных расходов на содержание тепловозов на 25–28%.

В декабре 2008 года пилотный проект комплексной модернизации тепловоза се-

рии 2ТЭ116 был реализован «Укрзализны-

цей» по проекту DB Systemtechnik на базе

Днепропетровского ТРЗ. Он подтвердил

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

При разработке технических предложений по усовершенствованию тепловозов учтены конструктурно-технологические решения, реализованные на тепловозах новой постройки 2ТЭ116У(М) ОАО «Лугансктепловоз», V300 DB (BR132) и тепловозе 2ТЭ116-1538 «Укрзализныци», 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 циклических работ при ТО и ТР позволит 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 пути», «поезд номер... отправляется с первого пути». Ну и всё остальное в том же духе».

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

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

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 «путё» к совершенству. На пригородном железнодорожном вокзале грамотный диктор. А такого, как на главном вокзале, не встречал никогда».

Примите, пожалуйста, какие-то меры к грамотеям.

С уважением к редакции Иван Шевцов».

– Какие уж тут меры, – помрачнел Григорий Фёдорович. – Честно говоря, и сам мучаясь от таких «дикторов», о которых пишет Иван Шевцов. Грамотеев всюду хватает. В том числе и на различных телеканалах. То и дело там слышишь режущее слух «звуконит»

вместо рекомендуемого правилами русского языка «звуконит». Одежду на себя все повсеместно одевают, а тех, кто ещё помнит, что её на себя лучше всего же надевать, становится всё меньше. Чаще 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 простое слово: «махай», «ехай», «ложи»...

– Чего только не приходится слышать, – сетовал Григорий Фёдорович, – тут тебе и «порты», и разнообразные «договоры», и «инспекторы», и «каталоги», и «торты»... Когда слышишь такое, так и хочется в сказать такое сразу «тортом» запустить. Так что «путё», которым так возмутился 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» неравнодушного пассажира. «Установлено, что вредность объявленияй хорошая, их передача через громкоговорящую связь осуществляется системой в установленном режиме, согласно разработанным и введённым в систему специалистами текстам».

– Ну вот, тексты диктору пишут и вводят в систему специалисты, – удовлетворительно отметил для себя Григорий Фёдорович, – а с 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 «путё» считается уже нормой. Появился же недавно словарь, допускающий ударение «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.

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

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

ПРОФЕССИЯ

Жизнь в движении

Случайных рекордов не бывает



Вадим Кориченцов – движенье по призванию

работы на железной дороге – уже более 20 лет. Сам Вадим Кориченцов охарактеризовал его одним словом: «профессиональ». А раз профессионал, то готов ко всему. Бывает, поступает вагон, номер которого нет в «натурах», или после распуска 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, составители). 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 движеньев 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-

вительства с ударением на «я» (мы, составители).

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 движеньев Вадима, Ольги 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-

ИНИЦИАТИВА

Фестиваль собирает друзей

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НЕ ДАЛИ УМЕРЕТЬ ДОБРОЙ ТРАДИЦИИ

СКОРО НА СТАНЦИЕЙ БЕРКАКИТ ВНОВЬ ЗАЗВЕНЯТ ГИТАРНЫЕ СТРУНЫ И ПОЛЬЮТСЯ ПЕСНИ. В Конце июля здесь после четырёхлетнего перерыва состоится фестиваль авторской песни. Уже разосланы 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 общегородской 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 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 вытащить этот нелёгкий «воз».

Инициативу пытались перевести город Тында и вернуть себе звание фестивальной столицы, но пороху хватило только на один праздник ги-

тарной песни. А в Беркаките с 2000 года организовали их уже шесть. Там гордятся своими фестивальными и хранят огромный архив документов, статей, фото- и видеоматериалов, рассказывающих о каждом из них дне и участнике. Запечатлён и первый праздник, который открылся любими бамовцам «Дорога железнодорожная» Владимира Шаньковского 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 железнодорожную 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 разъезд Якутский).

Так что очень скоро вырастет палаточный городок на берегу тайганной речки. И 30 июля на поляне поднимут флаг фестиваля. Сразу пройдут отборочный тур среди конкурсантов и венконкурсные выступления участников. А на следующий день состоится главный конкурс и гала-концерт лауреатов и гостей фестиваля.

Но главное то, что на фестиваль вновь поберутся 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 железнодорожной 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 отчёты моторвагонного депо Иркутск-сортировочный, были уведомлены о том, что с 30 апреля наши рабочие места будут сокращены и мы переидём 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 коллективным договором 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 директор ОАО «БППК» Ринат Хабибулин пригласил работников в свою компанию.

Сокращение штата депо в настоящее время не произошло. 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 дорпрофсоюза.

Людмила ТАТАРНИКОВА,
и.о. заместителя начальника
Восточно-Сибирской
железнодорожной дороги по кадрам
и социальным вопросам

ФОТО: www.parkozau

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 дорпрофсоюза.

Людмила ТАТАРНИКОВА,
и.о. заместителя начальника
Восточно-Сибирской
железнодорожной дороги по кадрам
и социальным вопросам

ФОТО: www.parkozau

Ситуация

Неполная «Гармония»

ДЕТСКИЙ САД в ЗАБАЙКАЛЬСКЕ ОСЧАСЛИВИЛ 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 железнодорожников, 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. заведующий детсадом Элеонора Гаджиева.

Дело в том, что на строительство детсада 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.

ЭКСПЕРТ

Вред чего-то стоит

СИСТЕМА АТТЕСТАЦИИ РАБОЧИХ МЕСТ БУДЕТ ПРОЗРАЧНЕЕ



Олег Косырев,
заместитель
председателя
Национального
общества
аудиторов
трудовой сферы

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

Отметчено, 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 действие нормативов 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 предусмотра 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 сложительных испытаний. Создана единная 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 классификации 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.

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

бирают лидера или обновляются и замораживают работу, а, скажем, совет при Минтрансе под руководством адвоката Анатолия Кучерены не представил данных 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.

Среди мероприятий, которые его совет провёл с начала года, значится, например, участие в разработке документа «О критериях соответствия судоходных компаний внутреннего водного транспорта требованиям обеспечения безопасности при вступлении в саморегулируемую организацию». После трагедии с «Булгарней», 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

Гречёва – на 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 поднял 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?



Фото: iStockphoto.com

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 поддерживают, 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 педофила, 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? Мое мнение, учтивая совершение зла, 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 педофилы 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 педофилы казнили, но раз уж у нас мораторий на смертную казнь, то пусть будет хотя бы химическая кастрация.

Петр Гацко, электромонтер 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 педофиолов – это, считаю, как прощение. То же самое относится и к пожизненному заключению. Не хватало ещё, чтобы остаток своей поганой жизни они провели на наши налоги, по-прежнему вставая по утрам, завтракая и не задумываясь о том, что кому-то поломали жизнь.

