

2. | СЕРВИС

На СЖД создадут транспортно-пересадочные узлы для пассажиров, пользующихся поездами и автобусами

4. | Планы

Корпоративная система премирования повысит конкурентоспособность компании на рынке трудовых ресурсов

6. | ПРАВОПОРЯДОК

Кинологи вносят свой вклад в развитие технологий обеспечения транспортной безопасности

7. | ОПРОС

Вопрос о том, нужен ли ЕГЭ и как наказывать тех, кто списывает на экзамене, обсуждают читатели «Гудка»

20 июня 2011 года WWW.GUDOK.RU
понедельник WWW.GUDOK.INFO
№ 103 (24823) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная Выходит Тираж
транспортная с 23 декабря 152695
газета 1917 года экземпляров

| От РЕДАКЦИИ

Туристический маршрут

Летний отпуск невозможно представить без туризма. О необходимости развивать железнодорожный туризм в компаниях говорится давно, причем за последнее время было запущено или анонсировано сразу несколько проектов. В сентябре 2010 года начал работать международный маршрут Москва – Ницца, весьма привлекательный для путешественников. На прошлой неделе в начале мая в Мерано (Италия) международной конференции, посвященной железнодорожному туризму, ОАО «ФПК» заявило о намерении с середины декабря запустить поезд Москва – Париж. Анонсировано появление туристического маршрута до Пекина.

Есть надежда, что подобные проекты можно сделать популярными среди туристов. Тем не менее пока поезда по-прежнему проигрывают конкуренцию автобусам и low cost авиакомпаниям. Если средняя туристическая загрузка авиакомпаний составляет 37%, то на железной дороге эта цифра 3–7% в зависимости от маршрута. Более того, в Интернете, где реклама путешествий есть чуть ли не на каждом сайте, разглядеть предложения железнодорожников непросто, а найти сайт компании «РЖД-Тур» нельзя уже не первую неделю.

Туроператорам, по их отзывам, работать с железной дорогой пока невыгодно. Например, забронировать билеты можно только на общих условиях, то есть за 45 дней. Но турпакет создается за полгода до продаж. Поэтому операторы предлагают РЖД как минимум два раза в год проводить тендера на квоты мест на туристических направлениях. Видимо, упростили бы работу и введение полноценного электронного билета, который застяг в Минфине.

Толчок развитию туризма может дать появление чартерных поездов. Они могут быть востребованы на ряде маршрутов как внутрироссийских, так и международных. Речь идет в первую очередь о направлениях ночной доступности, например, из Москвы в Санкт-Петербург, Нижний Новгород, а также об экскурсионных турах по Золотому кольцу, поездках в южные регионы. Из зарубежных стран большие перспективы есть у Финляндии, Чехии, стран Балтии. Эксперты уверяют, что спрос на туры может быть весьма стабильным, ведь путешествие на поезд – это выгодно и комфортно.

ЦИФРА ДНЯ

771 млрд

руб. – в такую сумму оценивает ОАО «РЖД» потребность в дополнительных инвестициях в проекты, реализация которых необходима в 2012–2015 годах в соответствии с решениями Правительства России. В эту сумму не включены инвестиции, необходимые для оснащения инфраструктуры техническими средствами охраны и создания на дорогах мест для размещения пунктов безопасности.

Блиц

Посадка с плюсом

В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ УДЛИНИЯТ ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЛАТФОРМЫ



– Насколько их удлиняют и где в первую очередь?

– Чтобы на платформе смог останавливаться 14- или 15-вагонный электропоезд, необходимо удлинить их до 310 м, то есть на 50 м. Работы начнутся там, где есть максимальный пассажиропоток. Это горьковское, белорусское и казанское направления.

– Сложно ли это технически?

– Есть платформы, где проблем не будет: нужно только поставить опоры и положить сверху плиту. А есть такие, которые упираются в пешеходные переходы, в оборудование. Тут будет индивидуальное техническое решение. В этом случае стоимость работ будет выше. Предварительно на удлинение 40 платформ одного направления, а это 50 км от Москвы, потребуется 100 млн руб.

– С 8 июня на ряде направлений МЖД уже начали курсировать 14-вагонные электропоезда, а платформы еще не удлинили.

Андрей Шарапов,
главный инженер
Пригородной
дирекции
Московской
железной дороги

– Андрей Александрович, для чего удлиняют платформы?

– Пассажиропоток в Московском регионе увеличивается с каждым годом из-за активного строительства в Подмосковье. Автотранспорт не в состоянии вывезти людей на работу и с работы, и увеличение количества вагонов в составе – один из способов решения этой проблемы. Но для этого нужно удлинить платформы.

Как же происходит высадка и посадка?

– К электропоездам прицепляют резервные вагоны ЭР2Т. Поезда останавливаются там, где безопасная посадка-высадка. На Курском вокзале поезд отправляется не из Горьковских тупиков, с третьего перронного пути, останавливается в Новогирееве, Железнодорожном, во Фрязеве.

– Что еще планируется сделать, кроме удлинения платформ?

– Надо рассматривать вопрос об изготовлении дополнительных прицепных вагонов на Демиховском машиностроительном заводе. Сейчас там делают стандартные 11-вагонные электропоезда. Если мы в будущем планируем перевозить составы на 14- и 15-вагонные, то нужны дополнительные секции для вцепления в подвижной состав. Но это уже отдельная программа.

БЕСЕДОВАЛА Светлана Казанцева

В ДОРОЖНЫХ ДИРЕКЦИЯХ ПО УПРАВЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЕМ ДОЛЖНЫ ПОЯВЛЯТЬСЯ ШТАТНЫЕ ЭКОЛОГИ.

К такому выводу пришли участники сетевой школы «Организационно-профилактическая работа по охране труда, пожарной безопасности, природоохранной деятельности в дирекциях управления движением», которая прошла в Екатеринбурге.

Как рассказал начальник службы технической политики Центральной дирекции управления движением Евгений Шаронов, в конце 2010 года дирекция по управлению движением начала функционировать как полноценная вертикаль.

«И движенец удалось наладить взаимодействие между различными структурами. Однако открытым остается вопрос экологии», – заявил он.

По словам начальника отдела охраны труда и промышленной

безопасности Центральной дирекции управления движением Светланы Чернавиной, в штате региональных дирекций нет специалистов, которые занимались бы непосредственно природоохранной деятельностью. Ведь при формировании вертикали звено «служба охраны труда и промышленной безопасности» ушло в дирекцию инфраструктуры.

И пока проблемы экологической безопасности и природоохранной деятельности в региональных дирекциях стоят решать собственными силами. Как говорит главный инженер Дальневосточной дирекции Геннадий Матинин, часть задач придется переложить на плечи станций, автобаз или специализированных предприятий. Однако всей

подготовительной работой, конкурсами на выбор подрядчика, расчетом бюджета, необходимого для природоохранной деятельности, всё равно занимается дирекция. Но в её штате нет инженера-эколога, и его функции выполняет инженер по охране труда. В подразделениях дирекции эти вопросы на своем уровне занимаются технологи, экономисты, главные инженеры, инженеры отдела станций и отдела специальных перевозок.

«Они и без того загружены, а тут на них ложатся еще дополнительные и несвойственные функции. При этом контролирующие органы тщательно проверяют нашу деятельность. С января было уже две проверки, обошлось без штрафов. Но в прошлом году таких проверок было восемь, и две из них закончились санкциями», – отметил Геннадий Матинин.

> Окончание | 2

ФОРУМ

Двигатель модернизации

НАЧАЛАСЬ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ НОВЫХ ДИЗЕЛЕЙ, ИНИЦИРОВАННОЙ ОАО «РЖД»



Фото: Сергей Голин

В РАМКАХ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА ЗАО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» И НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ Tognum AG подписали соглашение о создании совместного предприятия по разработке и производству дизельных двигателей.

Стоимость и технические характеристики новых двигателей уже удовлетворяют заказчиков

тически приведёт к изменению во многих высокотехнологичных отраслях – от транспортного машиностроения до атомной промышленности, – заявил на церемонии подписания вице-премьер Сергей Иванов. – Первый этап соглашения, может быть, не так велик в финансовом отношении, но его основная ценность в том, что нам с помощью ведущей мировой компании удастся разработать новые технологии производства».

Как сообщил председатель совета директоров «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, на новом заводе мощностью до тысячи двигателей в год уже в 2013 году будет произведен первый локомотивный дизель 4000-й серии. «Для РЖД потребуется 200–250 дизелей в год, еще 30–35 крупных двигателей будет необходимо для Росатома, сейчас формируется заказ для Объединённой судостроительной корпорации, далее, уже на втором этапе, нужны будут дизели для тяжёлой транспортной техники», – говорит Андрей Бокарев.

«Это означает резкий подъём уровня российского дизелестроения, который автома-

тически приведёт к изменению во многих высокотехнологичных отраслях – от транспортного машиностроения до атомной промышленности, – заявил на церемонии подписания вице-премьер Сергей Иванов. – Первый этап соглашения, может быть, не так велик в финансовом отношении, но его основная ценность в том, что нам с помощью ведущей мировой компании удастся разработать новые технологии производства».

Как сообщил председатель совета директоров «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, на новом заводе мощностью до тысячи двигателей в год уже в 2013 году будет произведен первый локомотивный дизель 4000-й серии. «Для РЖД потребуется 200–250 дизелей в год, еще 30–35 крупных двигателей будет необходимо для Росатома, сейчас формируется заказ для Объединённой судостроительной корпорации, далее, уже на втором этапе, нужны будут дизели для тяжёлой транспортной техники», – говорит Андрей Бокарев.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Студенты получили поддержку

Российский студенческий союз (РСС) выступил за студентов, которых собираются выгнать из вузов. Скандал разгорелся в Москве, после того как выяснилось, что студенты в одном из образовательных центров сдавали ЕГЭ по математике вместо школьников. Их задержала полиция. В Рособрнадзоре заявили, что результаты ЕГЭ будут аннулированы, а организаторы оштрафованы. Министр образования и науки Андрей Фурсенко отметил, что уличенные студенты будут отчислены из вузов. «Как бы мне не было жалко ребят», – добавил он. В РСС считают, что вина студентов не доказана. «Причина нарушения правил проведения ЕГЭ – коррупция в структурах, отвечающих за их организацию, и провал в образовательной политике», – говорится в заявлении РСС.

Окно в Европу – из Волгограда

Вчера было открыто регулярное авиасообщение по маршруту Волгоград – Мюнхен – Волгоград. Вице-губернатор области Юрий Коваль отметил, что за границу местные авиакомпании летали и раньше, но большей частью на курорты и нерегулярно. «Регулярный международный рейс не был 15 лет. Развитие сети прямых и трансферных маршрутов из Волгограда вос требовано и деловыми кругами, и туристами, желающими посетить не только Германию, но и другие страны Европы, не делая крюк в Москве», – заявил Коваль. Он напомнил, что Германия занимает 4-е место в общем объеме товарооборота Волгоградской области с зарубежными странами. В 2010 году он увеличился на 22% и составил \$230 млн.

Образец для науки

Европейский союз передал России штамм кишечной палочки, вызванной редкой бактерией Escherichia coli. Как заявил вчера руководитель Роспотребнадзора Геннадий Онищенко, отправленный из лаборатории Евросоюза в Рим штамм будет доставлен в научный центр Российской санитарной службы в Оболенске. «Когда получаешь информацию об инфекции на основании собственных научных исследований, то можно изучить её свойства и предпринять меры по профилактике», – сказал Онищенко.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

Чужая работа

ОХРАНЯТЬ ПРИРОДУ СЛЕДУЕТ ПРОФИЛЬНЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ

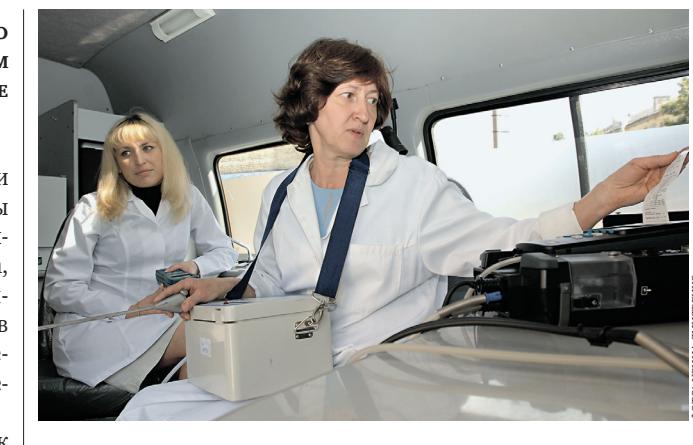


Фото: Ирина Дмитриева

Каждый должен заниматься своим делом

безопасности Центральной дирекции управления движением Светланы Чернавиной, в штате региональных дирекций нет специалистов, которые занимались бы непосредственно природоохранной деятельностью. Ведь при формировании вертикали звено «служба охраны труда и промышленной безопасности» ушло в дирекцию инфраструктуры.

И пока проблемы экологической безопасности и природоохранной деятельности в региональных дирекциях стоят решать собственными силами. Как говорит главный инженер Дальневосточной дирекции Геннадий Матинин, часть задач придется переложить на плечи станций, автобаз или специализированных предприятий. Однако всей

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

20 июня 2011 года

понедельник

№ 103 (24823)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Без тормозов

На регулируемом, обслуживаемом дежурным пересаде 92-го км перегона Пеляти - Громово Октябрьской дороги грузовик въехал в хвостовой вагон пригородного электропоезда сообщением Санкт-Петербург - Кузнецкое. У лесовоза Volvo-380 отказали тормоза. Водителю удалось обогнать впереди стоявшие машины, опущенные шлагбаумы и поднятые плиты устройств заграждения переезда. Инцидент случился 18 июня. В результате ДТП произошёл сход хвостового вагона электропоезда. Два последних вагона были отцеплены. Остальной состав с пассажирами отправился на станцию назначения - Кузнецкое. Жертв и пострадавших нет.

До столицы через Иркутск

В Бурятии открылся новый железнодорожный маршрут, который соединил Северобайкальск со столицей республики - Улан-Удэ. Поезд будет курсировать круглогодично по нечётным числам через Иркутск. Время в пути составит 18 часов. Ранее северные районы Бурятии с Улан-Удэ связывали местные авиастрассы и зимник по льду Байкала. По информации министерства транспорта Бурятии, маршрут введён по многочисленным просьбам жителей.

Персонала станет больше

Дальневосточная дорога в этом году планирует принять на работу более 3,1 тыс. человек - на тысячу больше, чем в предыдущем. Это связано с планируемым ростом объёмов перевозок. Основную потребность будут составлять машинисты локомотивов и их помощники (693 человека), монтёры пути (493), осмотрщики вагонов и слесари по ремонту подвижного состава (499), электромонтёры контактной сети и электромеханики СЦБ (500). Сегодня в производственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в границах Дальневосточной дороги, включая структурные подразделения территориальных филиалов РЖД, заняты 75 тыс. человек. В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» потребуется увеличение численности не менее чем на 20%.

Огонь в тоннеле

В Норвегии сгорел пассажирский поезд. ЧП произошло на горном перевале, в тоннеле. Огонь вспыхнул всего в нескольких метрах от состава, следовавшего из Бергена в Осло. Машинист успел вовремя эвакуировать людей - более 250 человек.

Готовят смену

Воспитанники Сафоновского, Гагаринского, Кардымовского и Шаталовского интернатов Смоленской области познакомились с работой Малой Московской железной дороги в Кратово. Юные смоляне также приняли участие в «Весёлых стартах» в лагере отдыха «Кратово» и побывали на экскурсии по Москве. Благотворительную акцию организовали Московская дорога, областная администрация и благотворительный фонд «Расправь крылья».

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

Чужая работа

>Начало | 1

По его подсчётом, для качественного выполнения работы в сфере охраны окружающей среды только в Дальневосточной дирекции по управлению движением нужны 12 экологов, для чего необходимо увеличить зарплатный фонд на 6,5 млн руб.

Подводя итоги школы, Евгений Шаронов отметил, что экологи нужны любому хозяйствующему субъекту. Ориентировочно понадобится по одному специалисту в региональные дирекции управления движением и в центры организации работ железнодорожных станций - итого 81 специалист. А вывозом твёрдых бытовых отходов со станций было бы целесообразно заниматься одной организацией. Предположительно - дистанции гражданских сооружений.

«Вопрос этот, безусловно, надо решать. Самое главное - у нас уже появилось понимание, кто чем должен заниматься», - считает он.

ВЕРА МОРОЗОВА,
соб. корр. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

Технология

Обошлись без кувалды

ПОВРЕЖДЕНИЯ НА КУЗОВАХ ПОЛУВАГОНОВ
МОЖНО ИСПРАВЛЯТЬ ПРИ ПОМОЩИ ГИДРАВЛИКИ

В вагонном ремонтном депо Карталы внедрили механизированную установку правки нижней обвязки кузова полуавтона.

Для восстановления повреждений здесь применили устройство, состоящее из гидроцилиндра с двумя насадками - скобой и рычагом. «Если деформация небольшая, то на повреждённую часть устанавливается скоба, представляющая собой неподвижную плиту. При значительных повреждениях на дефектный участок надевается скоба, который состоит из втулки, спаренных швейлеров и усиленного уголка. Оба приспособления приводятся в действие гидравлической установкой», - пояснил автор идеи, мастер производственного участка по ремонту и обслуживанию машин и механизмов депо Карталы Артём Слатвинский.

Сейчас на правку нижней обвязки кузова полуавтона затрачивается 5-7 минут, тогда как прежде этот процесс занимал до получаса. Как рассказала начальник техничес-

ского отдела депо Ирина Суханова, ручной метод на этой операции, где инструментом были молоток и кувалда, заложен по стандарту в технологическом процессе. Неисправный участок нагревали газорезом и подбивали, что требовало немало усилий.

«Для вагонных депо эта работа остаётся очень трудоёмкой. Тем более что едва ли не половина полуавтона самого эксплуатируемого подвижного состава приходит в ремонт с повреждённой нижней обвязкой. Механизировав процесс, мы получили экономию времени простой полуавтона, что в последующем уменьшил себестоимость ремонта», - подчеркнул начальник Южно-Уральской дирекции по ремонту грузовых вагонов Сергей Кочергин.

Изобретение Артёма Слатвинского стало победным в смотре-конкурсе «Идея ОАО «РЖД» - 2011». В номинации «Лучшее техническое решение молодого изобретателя» оно заняло первое место.

ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА,
соб. корр. «Гудка»
Челябинск

Проект

Книга по миру

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОТИВИРУЮТ К ЧТЕНИЮ

Научно-техническая библиотека Западно-Сибирской дороги запустила проект, направленный на популяризацию технической литературы.

На сайте Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек в этом году появится раздел, который позволит упорядочить процесс буккроссинга. Его принцип таков: прочитал - отдал другому. Иными словами, человек оставляет прочитанную книгу в общественном месте, чтобы другой смог также её прочитать. Чтобы отследить хождение книг по миру, используют специальные сайты в Интернете.

На Западно-Сибирской первые шаги в этом направлении были сделаны в 2009 году. Пилотный проект был реализован

для пассажиров ОАО «Экспресс-пригород». Библиотека оставляла свои книги в электричках, чтобы люди могли их читать. Но тогда эти книги не регистрировались во Всемирной паутине. С открытием раздела на сайте доступ к участию в проекте теперь получают все железнодорожники ЗСЖД.

В дальнейшем буккроссером может стать любой работник дороги. Каждый, кто выразит такое желание, должен сначала принести свои книги, будь то специальная литература, художественная, и зарегистрировать их на сайте библиотеки. После этого можно проследить «путешествие» своих книг.

На начальной стадии проекта буккроссером будет выступать научно-техническая библиотека

Как пояснила замначальника центра по организации работы технических библиотек Ирина Анисимова, на начальной стадии проекта буккроссером будет выступать библиотека, где участники движения смогут оставлять и получать печатную литературу.

Ирина Анисимова выразила надежду, что у буккроссинга на ЗСЖД есть будущее. При этом она отметила, что сейчас рано говорить о том, будет ли новое начинание популярным.

ВЛАДИМИР ПАВЛОВ,
соб. корр. «Гудка»
Новосибирск

Реклама

«Телефон доверия «Гудок»
для сотрудников
ОАО «РЖД» - это служба,
куда может обратиться
любой работающий
в компаниях, 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 (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 «Гудок»,
на сайте www.gudok.ru,
а также в дорожной газете
Вашей железной дороги.

Услуга

Два в одном

ВОКЗАЛЫ ВОЗЬМУТ НА СЕБЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ



На вокзалах Рыбинск и Ярославль-Московский Северной дороги будут созданы транспортно-пересадочные узлы (ТПУ) для комплексного обслуживания пассажиров, ездящих поездами и автобусами.

Вокзал Ярославль-Московский будет обслуживать пассажиров и поездов, и автобусов

быстро купить билет на поезд, а те, кто прибыл поездом, получат возможность здесь же пересесть в автобус. В перерыве между поездками люди смогут отдохнуть в зале ожидания, комнатах длительного отдыха или досуговом центре, перекусить в торговых точках быстрого питания.

Проект ТПУ проходит госэкспертизу, строительно-монтажные работы планируются начать в следующем году. В его реализации должны принять участие администрация Ярославской области и Рыбинский муниципалитет, за которыми закреплено благоустройство привокзальной площади: разбивка газонов, реконструкция освещения, организация движения автотранспорта вдоль вокзала. Предварительная договорённость ОАО «РЖД» с регионом достигнута, однако процент долевого участия в финансировании проекта пока не утверждён.

К вокзалу будет пристроен конкурс для обслуживания пассажиров автобусов, так как находящийся неподалёку автовокзал уже перегружен. Кроме того, с администрацией Ярославля железнодорожникам предстоит решить проблему транспортных развязок Московского проспекта, чтобы организовать пассажиропотоки, ведь сейчас на подходах к вокзалу возникают большие пробки.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ,
соб. корр. «Гудка»
Ярославль

Контракт

Испанский вариант

НОВЫЕ ПОЕЗДА СОКРАТИЯ ПАССАЖИРАМ ВРЕМЯ В ПУТИ



Особое устройство позволяет TALGO переходить с колеи на колею без остановки, лишь сбавив скорость

СЕМЬ ДВАДЦАТИВАГОННЫХ ПОЕЗДОВ С АВТОМАТИЧЕСКИМ ИЗМЕНЕНИЕМ ШИРИНЫ ИСПОЛЬЗУЕМОЙ КОЛЕИ КОМПАНИЯ PATENTES TALGO S.L. ПОСТАВИТ ОАО «ФПК».

Соответствующий контракт подписали вице-президент ОАО «РЖД» - генеральный директор ОАО «ФПК» Михаил Акулов и президент совета директоров PATENTES TALGO S.L. Карлос-Мария де Паласио Ориоль в рамках Петербургского международного экономического форума.

Планируется, что поезда Talgo будут курсировать в направлениях Москва - Киев и Москва - Берлин. Между российской и украинской столицами время в пути следования будет сокращено с 13 до 7 часов (на 6 часов) за счёт большей скорости прохождения кривых малого радиуса и благодаря системе наклона кузова испанского поезда. На маршруте Москва - Берлин время в пути сократится с 27 до 18 часов (на 9 часов) также

благодаря особому механизму, позволяющему составу поезда переходить с отечественной колеи на европейскую без остановки. Таким образом, за счёт технических особенностей поездов Talgo и проведения процедур погранично-таможенного контроля в пути следования пассажиры получат возможность быстрее добираться до пункта назначения.

Также в рамках экономического форума президент компании ОАО «РЖД» Владимир Якушин и Карлос-Мария де Паласио Ориоль в рамках Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о научно-техническом сотрудничестве, предусматривающее совместную работу в области разработки, изготовления, эксплуатации и технического обслуживания, гармонизации нормативной базы высокоскоростного подвижного состава, нового поколения и инфраструктуры. В рамках соглашения будет создана совместная рабочая группа.

Марьяна Балашкина

Услуги

ПТЭ

ООО Издательство «Техинформ» принимает заказы на тиражирование

Правила технической эксплуатации
железных дорог
Российской Федерации
(утверждены 28 января 2011 г.)

Тел./факс: (499) 724-22-48
Моб.: (910) 467-74-10
E-mail: ak-tv@yandex.ru

РЕДАКЦИЯ

Проект

Книга по миру

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОТИВИРУЮТ К ЧТЕНИЮ

Научно-техническая библиотека Западно-Сибирской дороги запустила проект, направленный на популяризацию технической литературы.

На сайте Западно-Сибирского центра научно-технической информации и библиотек в этом году появится раздел, который позволит упорядочить процесс буккроссинга. Его принцип таков: прочитал - отдал другому. Иными словами, человек оставляет прочитанную книгу в общественном месте, чтобы другой смог также её прочитать. Чтобы отследить хождение книг по миру, используют специальные сайты в Интернете.

На Западно-Сибирской первые шаги в этом направлении были сделаны в 2009 году. Пилотный проект был реализован

для пассажиров ОАО «Экспресс-пригород». Библиотека оставляла свои книги в электричках

УСЛУГА

Поезд по-соседски

В столицу Республики пассажиры попадут без пересадок

В Чувашии и Мордовии пригородная компания «Содружество» восстановила закрытый пять лет назад маршрут Канаш – Саранск через Алатырь и Красный Узел.

Поезд проходит по густонаселенным районам двух республик, автодорогами небогатых. И вновь даёт возможность жителям северо-востока Мордовии попасть без пересадки в столицу республики.

– Все эти годы пассажирам из этой части региона и из Чувашии приходилось по пути в Саранск делать обязательную пересадку на станции Красный Узел. Мы получали немало писем с просьбой пустить прямой поезд. Теперь с самого края Мордовии до столицы можно доехать за два с половиной часа, – говорит исполнительный директор компании «Содружество» Вахит Кулиев.

Работающий все эти годы на участке Канаш – Красный Узел единственный пригородный поезд уходит утром. Новый поезд отправляется в середине дня. 270-километровый путь состав проходит примерно за шесть часов и прибывает в Саранск вечером. Назад он возвращается тут же и позволяет в поздние часы или ночью вернуться домой тем, кого дела в столице Мордовии больше не задерживают.

– Мы остро нуждаемся в поезде на Саранск, – сказала глава ушаковской сельской администрации Атишевского района Мордовии Галина Галкина. – Автобусом ехать значительно дольше, с пересадками. А у многих в Саранске учатся дети, люди ездят туда в больницу, за покупками...

В конце зимы в Мордовии пронесся слух о том, что единственный поезд между Алатырем и Красным Узлом вот-вот отменят. И жители Ушаковки послали во многие инстанции, в том числе в «Гудок», письмо с просьбой, чтобы этого не делали.

– Источник слуха мне не понятен, – говорит Вахит Кулиев. – Лишать людей единственного пригородного поезда никто не собирался. Думали о другом: чтобы сделать на этом участке с лета ещё один поезд, причём по более длинному маршруту. Письмо только подтвердило, что замысел правильный и пассажиры его ждут.

НИКОЛАЙ МОРОХИН
Мордовия

Хотели как лучше**УСЛОВИЯ ДЛЯ ЕДИНСТВЕННОГО ПРЕТЕНДЕНТА**

Фото: СЕРГЕЙ КОЛЧИН

НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩАЯ КОМПАНИЯ ORLEN LIETUVA (ПРИНАДЛЕЖИТ ПОЛЬСКОМУ НЕФТЕХИМИЧЕСКОМУ КОНЦЕРНУ PKN ORLEN) СТАЛА ПОБЕДИТЕЛЕМ ПОВТОРНОГО ТЕНДЕРА НА ЗАКУПКУ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ Lietuvos GELEŽINKELIAI («Литовские железные дороги», LG). НЕСМОТРЯ НА СМЫГЧЕННЫЕ УСЛОВИЯ КОНКУРСА, ДРУГИХ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ПОБЕДУ НЕ ОКАЗАЛОСЬ.

Примерная стоимость заказа составляет 260 млн литов (около \$108,6 млн). По словам главного специалиста по связям с общественностью LG Видмантаса Гудаса, договор с Orlen Lietuva будет подписан в конце июня – начале июля этого года. Срок действия документа – один год с возможностью его продления ещё на год.

Ранее «Гудок» сообщал, что решение LG организовать повторный тендер на поставку дизельного топлива было связано с низкой активностью участников предыдущего, про-

водившегося несколько месяцев назад. Тогда железнодорожное предприятие получило предложения от двух компаний: Jump и той же Orlen Lietuva. Однако при заполнении тендера документов обе компании допустили формальные ошибки, в связи с чем конкурс был признан несостоявшимся. В результате с Orlen Lietuva был заключён контракт сроком на три месяца до проведения новых тендерных процедур.

Чтобы повысить конкуренцию среди участников нового международного конкурса, LG смыгчила ряд его условий. Что привело к обратному результату, лишив Orlen Lietuva всяческой конкуренции.

Между тем экономический аналитик банка DnB NORD Group Екатерина Рояка считает, что автоматическая победа компании была предсказуема. «Во-первых, Orlen Lietuva – крупное предприятие с сильными

позициями на рынке. Это отличает её от более мелких, которые изначально планировали участвовать в тендере LG, но, изучив новые требования, сочли их недостаточно рентабельными, – говорит эксперт. – К тому же сейчас, при экономическом росте и активизации транспортных компаний в Литве, у них появилось больше возможностей работать на менее крупных проектах».

Также стоит отметить, что в европейских СМИ в последние годы активно обсуждается возможная продажа Orlen Lietuva, в частности российским и литовским инвесторам. Одна из предположительных причин этому – конфликт польского концерна с компанией LG, о котором «Гудок» также ранее сообщал.

«Такой поворот событий вполне возможен, – полагает Екатерина Рояка. – Сейчас Orlen Lietuva показывает хорошие результаты по доходности, что в принципе может привести к тому, что его захотят продать».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Безопасность

Огонь на дальнем подступе

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОЖАРНЫЕ МОГУТ ОКАЗАТЬ ПОМОЩЬ СПАСАТЕЛЯМ И ПОЛИЦИИ

ПОЖАРНЫЕ ПОЕЗДА КРАСНОЯРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ГОТОВЫ В ЛЮБОЙ МОМЕНТ ПРИСТУПИТЬ К ЛИКВИДАЦИИ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ.

Как рассказал «Гудку» заместитель директора филиала по пожарно-технической части – главный инспектор по пожарному надзору на КрЖД Фёдор Юстус, это связано с тем, что в Красноярском крае продолжает сохраняться чрезвычайная ситуация с лесными пожарами.

Сейчас на территории края зафиксировано 160 очагов возгорания. От огня пострадало более 17 тыс. гектаров леса.

Наиболее сложная обстановка в северных территориях Красноярского края – в Богучанском и Кежемском районах.

– Эти районы расположены в 200–300 км от железной дороги.

Тем не менее пожарные поезда магистрали находятся в полной боевой готовности и готовы выехать на место, – отметил Фёдор Юстус.

Кроме того, под особый контроль на КрЖД взяты станции – Решоты, Чуняр и Лесосибирск. Здесь тайга вплотную подходит к железной дороге, а кроме того, идёт активная погрузка древесины. Сейчас на этих станциях круглосуточно дежурят пожарные поезда и усиленные наряды огнеборцев.

– Если в обычные дни караул состоит из 5–6 человек, то сейчас количество сотрудников удвоено, – поясняет главный инспектор. – Кроме того, в этом году мы заключили договор с Агентством лесной отрасли края, согласно которому будем оказывать помощь в тушении лесных пожаров. Но пока необходи-

мости в привлечении специалистов железной дороги нет.

Сейчас на ликвидации пожаров в Красноярском крае задействовано более 3 тыс. человек. Это сотрудники полиции и спасатели. И если понадобится, железнодорожные пожарные в течение нескольких часов смогут мобилизовать более 200 специалистов.

Кроме того, пожарные поезда, а их на магистрали 14, можно будет использовать не только как средство для тушения огня, но и как мобильный пункт для заправки пожарных автомобилей водой.

– Если резервуар автомобиля вмещает в себя лишь два кубометра воды, то цистерны поезда в 70 раз больше – 150 куб. м., – отметил Фёдор Юстус.

ОЛЕСЯ МИЗИНКО,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
КРАСНОЯРСК

Назначения

Кирилл Воронин возглавил ОАО «ТД РЖД»

С его избранием руководство ОАО «РЖД» связывает надежды на укрепление позиций компании на международном рынке



Кирилл Воронин,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР
КОМПАНИИ
ОАО «ТД РЖД»

РЕШЕНИЕМ Совета директоров Открытого акционерного общества «Торговый дом РЖД» от 17 июня 2011 г. генеральным директором компании избран Кирилл Борисович Воронин.

Кирилл Воронин родился в Москве в 1969 году. В 1995 году окончил Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова по специальности «Журналистика», а в 2005 году получил степень «Мастера делового администрирования» (MBA) того же университета. В 1995–2002 годах работал в различных средствах массовой информации. В 2002–2008 годах на руководящих должностях в ООО «ИНИКОМ 97». С 2008 года возглавлял управление по координации международных проектов за рубежом департамента международных связей ОАО «РЖД», а с 2009 года работал исполнительным директором ОАО «Зарубежстрайхнология», в котором также возглавлял Совет директоров. Свободно владеет английским языком. Женат, имеет dochь.

По словам Председателя Совета директоров ОАО «ТД РЖД» Сергея Ор-

лова, с избранием на должность Генерального директора Кирилла Воронина руководство ОАО «РЖД» связывает надежды на дальнейшее динамичное развитие всех стратегических направлений бизнеса отраслевой торговой компании, но прежде всего – на укрепление её позиций на международных рынках, расширение географии присутствия на «пространстве 1520», увеличение её доли в экспорте и импорте промышленной продукции для нужд железнодорожной отрасли.

ОАО «ТД РЖД» продолжит системную работу в сфере организации централизованного материально-технического снабжения компаний холдинга ОАО «РЖД», поставок подвижного состава, а также заготовки и реализации лома чёрных и цветных металлов.

ЕКАТЕРИНА БОРИСОВА

Конкурс

Условия для единственного претендента

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Кирпич для «Сапсана»

На станции Доскино Горьковской дороги задержаны два молодых человека, подкладывавших кирпичи на путь, по которому должен был пройти скоростной поезд «Сапсан». По словам молодых людей, оказавшихся жителями окрестных улиц, подкладывали они кирпичи «от нечего делать, чтобы посмотреть, что получится», и были уверены, что с «Сапсаном» ничего не случится.

Препятствие было вовремя убрано, и поезд из графика не вымылся.

Объёмы растут

Северная дорога с января по май погрузила 26 млн 710 тыс. тонн грузов. Это выше уровня 2010 года на 2,9%. Рост погрузки наблюдается в Ярославском (+4,4%), Вологодском (+10,9%) и Архангельском (+7,9%) регионах. Грузооборот магистрали превысил 62,8 млрд эксплуатационных ткм, что выше уровня аналогичного периода прошлого года на 5,3%. В минувшем мае общий объём погрузки на дороге достиг 5 млн 926 тыс. тонн – это больше, чем в мае 2010 года, на 7,7% и выше уровня предыдущего месяца на 6,9%.

Вход через рамку

До конца года на всех крупных вокзалах Восточно-Сибирской железной дороги появятся металлические рамки. Такая мера, как сообщил начальник Восточно-Сибирской дирекции железнодорожных вокзалов Александр Синеев, принимается для повышения безопасности пассажиров. Кроме того, на этот год запланировано оборудование современными системами видеонаблюдения семи вокзалов, в том числе на станциях Слюдянка, Усть-Илимск, Лена, Залари. Решён и вопрос о создании кинологического центра.

По сообщениям
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

Телефончик не оставите?

Получите 200 рублей на Вашу карту ТрансКредитБанка.*



► обновите номер мобильного телефона через банкомат (прочие операции → актуализация)

► оплатите покупки картой ТрансКредитБанка на общую сумму от 2000 рублей

8 800 200 8222 | www tcb ru

Узнайте больше. Звонок по России бесплатный

 **ТрансКредитБанк**

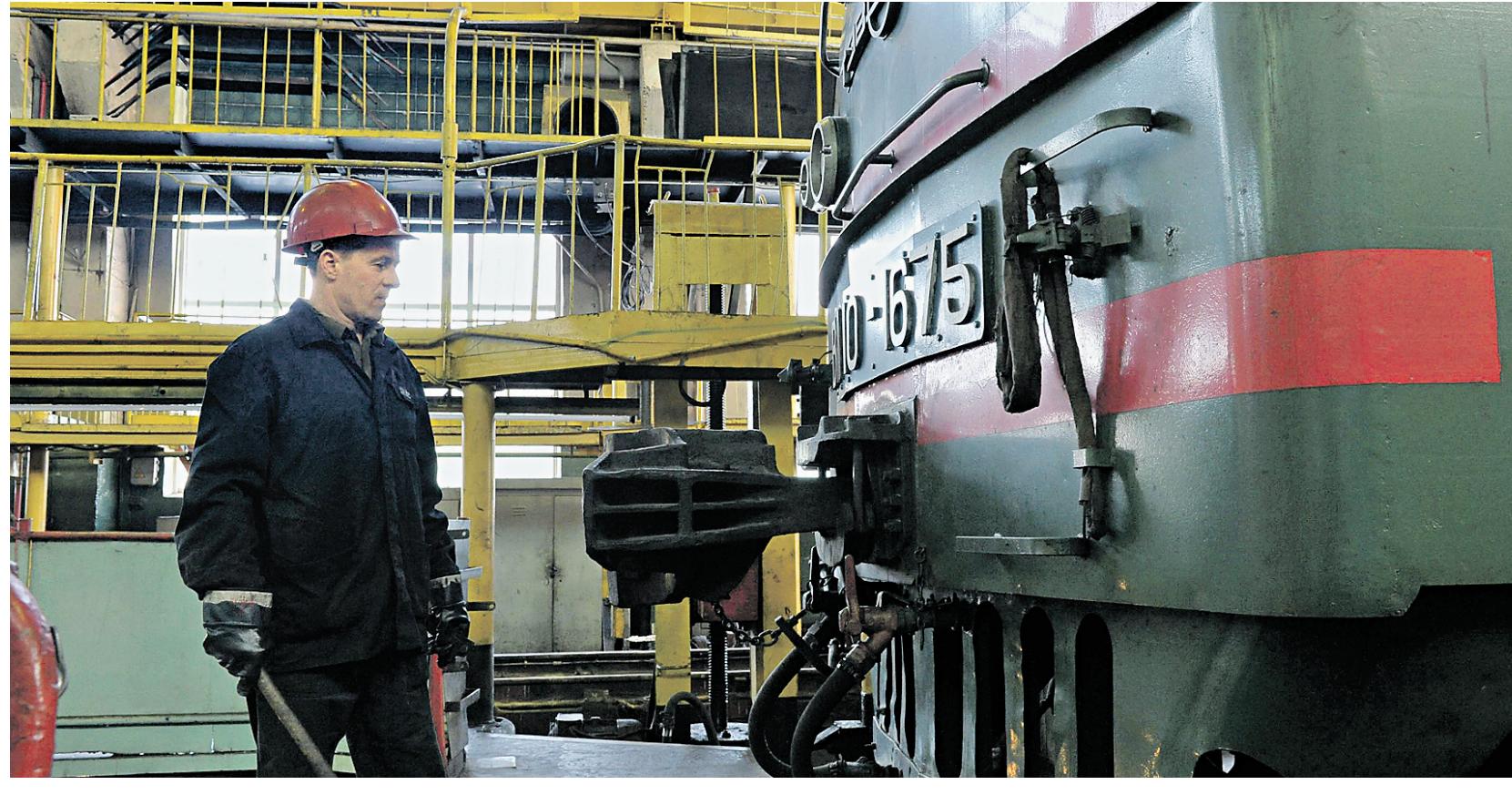
Банк, с которым по пути

* Акция проводится с 10.06 по 30.06 2011 года. Подробности на сайте www tcb ru/200. ОАО «ТрансКредитБанк». Генеральная лицензия Банка России №2142 от 13.07.2005 г.

Планы

Человеческий фактор

ДЕФИЦИТ КАДРОВ ЗАСТАВЛЯЕТ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ



Повысить конкурентоспособность компании на рынке трудовых ресурсов призваны корпоративная система премирования, внедрение единых принципов расчёта и начисления зарплаты, гарантии соблюдения законодательства.

В настоящее время, как было отмечено на прошедшем в Саратове сетевом совещании, посвящённом проблемам эффективности методов оплаты труда, заработка платы работников ОАО «РЖД» на 47% превышает уровень заработной платы в промышленности России, а темп роста за три месяца текущего года составил 2,8% против 0,5% в целом по стране. В 70 регионах из 73, где есть железнодорожная дорога, заработка платы работников отрасли выше, чем в промышленности. Однако в апреле и мае в некоторых регионах темп роста зарплаты в промышленности сравнялся и даже превысил рост зарплаты в РЖД. Это заставляет компанию задуматься о способах конкурировать на региональных рынках труда.

«После кризиса высокоеффективные предприятия акцентируют внимание на материальной мотивации своего персонала ещё больше и серьёзнее, – отмечает вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов. – Достойная заработка платы – сегодня самое важное, и любая погрешность в этой сфере может нам обойтись очень дорого».

А как выясняется, ошибки сегодня случаются.

«На фоне развивающегося дефицита трудовых ресурсов и борьбы за кадры, которая в последние годы будет выражаться в «соревновании» систем мотивации и оплаты труда, мы допускаем снижение реального, с учётом инфляции, уровня оплаты труда в структурных подразделениях филиалов и у отдельных групп работников. Так, на нескольких дорогах снизилась реальная зарплата локомотивных бригад тяги, работников текущего содержания пути, электромехаников СЦВ», – констатирует начальник департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

ПЕРЕВОЗКИ

Общение с просвещением

Прямой диалог с пассажирами укрепляет имидж

Компания «Экспресс-пригород» провела очередной «День пассажира». В этой акции участвовал корреспондент «Гудка».

Тесное общение железнодорожников с клиентами помогает им лучше понять друг друга, а значит, и улучшить качество обслуживания. Мне удалось убедиться в этом воочию, после того как я побывал в одной из поездок в «День пассажира».

Моими попутчиками в электропоезде западного направления – от Новосибирска до Каргата – были заместитель генерального директора ОАО «Экспресс-пригород» по пассажирским перевозкам Константин Руденко и начальник отдела маркетинга Кирилл Музалевский.

Едва мы развернули и укрепили на стенке вагона красочный баннер, призывающий принять участие в акции, во время которой можно получить квалифицированный ответ на любой интересующий вопрос, как сразу привлекли внимание пассажиров. Поезд ещё не тронулся, а к нам за раскладной столик уже подсела пожилая женщина.

– Любовь Михеева, тоже трудилась на железной дороге, в вагонном хозяйстве, – коротко



Поездки в «Дни пассажира» полезны для перевозчика и его клиентов

представилась она и перешла к существу вопроса. –Хочу узнать: почему уменьшилось количество электричек на запад? Стало так неудобно ездить в город. Согласитесь, перерыв в три с половиной часа – это очень много.

Вызвавший коллегу ответил Константин Руденко:

– По статистике, этот вопрос самый популярный среди пассажиров и вполне справедливый. Однако надо понять и перевозчиков, которым на рынке транспортных услуг надо добиваться наибольшей эффективности.

Другими словами, приходится оптимизировать количество электропоездов. Второй год под-

ряд график движения электропоездов определяет областной Минтранс, исходя из востребованности и объёма бюджетных средств. Однако мы рассматриваем все предложения пассажиров и передаём в министерство транспорта и дорожного хозяйства.

Пассажирка Тамара Бухтиль коснулась, пожалуй, самой живопрепещущей темы, касающейся пригородных перевозок. Конечно же, речь шла о «зайцах».

– Я всё активно борюсь, – сетовала женщина. – Но ведь билеты проверяют по пять раз за поездку! Невозможно вздрогнуть, как раньше.

Кирилл Музалевский объяснил ей, что это вынужденная мера, без которой невозможно свести число безбилетников к минимуму. Приведённые им цифры прозвучали вполне убедительно: если в 2007 году доля «зайцев» составляла 10–15%, то по итогам прошлого года, когда контроль над безбилетниками ужесточили, она снизилась до 3–5%.

Каменщик Иван Сытов свой вопрос задал без всяких предложений:

– А почему это билет стоит 20 руб., а штраф – 100 руб.? Не согласен. Да и незаконно это.

– «Зайцем» пытаешься ездить? – ульбаясь, спросил Константин Руденко.

– Всегда обличаюсь, но мало ли что! Бывает, просто не успеваешь купить в попытках.

Между тем сбор за оформление проездного документа непосредственно в электропоезде установлен именно в размере 100 руб. Законность этой услуги «Экспресс-пригорода» подтверждена решением федерального суда общей юрисдикции Железнодорожного района Новосибирска 10 сентября 2008 года. От пассажиров эта информация не скрыта. Сней можно ознакомиться здесь же, в вагоне, где висит красочный плакат.

Впрочем, каменщик Сытов продолжал возмущаться:

– Смотрите: вошёл я в электричку, у которой восемь вагонов, и не могу сесть на лавку. Зачем два вагона «откусили»? Давайте ваш телефон, завтра поеду в переполненном электропоезде и специально позвоню вам.

Телефон в возмущённом пассажиру дали. В компании считают, что такая «обратная связь» позволяет повысить качество услуг и укрепить имидж пригородной компании. В конечном счёте от этого выигрывает весь холдинг.

Владимир Павлов,

соб. корр. «Гудка»

Новосибирск

Перспективы

Единый представитель

К местным властям ищут особые подходы



Отстаивать интересы компаний на местном уровне должны железнодорожники-депутаты

в обмен на такое участие. Однако для этого начальнику дороги необходимы оперативные фонды, которые можно пустить на благотворительность.

«Не спешите с таким взаимоцветом, – не согласился начальник департамента по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД» Виктор Ребец. – Многие привыкли думать, что железнодорожные больницы, детские сады и школы – это нечто само собой разумеющееся. Однако это проявление повышенной социальной ответственности ОАО «РЖД». Иногда властям перед тем, как просить у нас денег, стоит вспомнить, что мы выполняем часть их социальных функций. Эти затраты вполне могли бы лежать на балансе на региональных и муниципальных бюджетах».

Помочь отстоять интересы компаний на местном уровне должны железнодорожники-депутаты Законодательных собраний. «Нам не хватает людей, которые бы отставали интересы компании на региональном уровне.

На примере, в выработке единой тарифной политики регионов, по которым проходит дорога.

«Собрались представители шести областей, обговорили проблемные вопросы по природе, наметили пути решения.

Организацией встречи мог бы заняться единый центр, ведь она выгодна всем – и регионам, и железнодорожникам», – пояснил Герман Щукин.

Но меньшего внимания, по его словам, требует и проблема транспортировки крупногабаритных грузов.

Их сейчас чаще доставляют автотранспортом, разбивая автодороги тяжеловозами. Но совместными усилиями можно вернуть такие грузы железнодорожной дороге.

Железнодорожники поддерживают желание местных властей иметь единого представителя, но отмечают, что сегодня роль начальников дорог и их заместителей по работе с органами государственной власти не имеет чётких очертаний.

«Фактически у начальников дорог нет утверждённых обязанностей, прав и ресурсов.

Получается, что действуют они в интересах компании, но по собственному усмотрению, принимая все риски на себя.

При этом распространённая позиция «дайте нам деньги, а уж мы разберёмся на месте» тоже не подходит. Нужен чёткий регламент, который и определит полномочия начальников дорог при взаимодействии с региональными властями», – отметил заместитель начальника Красноярской магистрали по корпоративному управлению и работе с органами власти Александра Васёкин.

Участники совещания в Воронеже также отмечали, что если в работе выделившихся филиалов и дирекций начальник дороги всё-таки играет существенную роль (через возглавляемый им координационный совет), то в работе с властями у него нет рычагов влияния.

Помочь может участие дороги в региональных благотворительных акциях. Зачастую местные власти согласны поддержать проекты железнодорожников

СЕРГЕЙ МИХАЛЕВ,

соб. корр. «Гудка»

Воронеж

ВЕРНЫЙ ХОД

Наиболее значимым положительным эффектом создания Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ТСК) стало укрепление позиций на рынке оказания терминально-складских услуг, а также привлечение дополнительных грузов и части потребителей с других видов транспорта.

ЗАДАЧИ

Комплексная услуга

ДИРЕКЦИЯ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ «СУХИЕ» ПОРТЫ



В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ДИРЕКЦИЯ ОБНОВИТ ГРУЗОВОЙ АВТОПАРК

С 2011 по 2012 год в практику Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом должна быть внедрена комплексная терминально-складская услуга, учитывающая потребности регионального рынка.

Это будет сделано в рамках реализации «Концепции реформирования дирекций по управлению ТСК железных дорог – филиалов РЖД».

Актуальной остается задача по увеличению объёмов грузопереработки и предоставляемых услуг. Необходимо обеспечить рост выручки от их предоставления, а также увеличение доли ТСК на рынке терминально-складских услуг страны до 6%.

В центре внимания дирекции в текущем году остаётся работа по привлечению дополнительных грузопотоков, в том числе путём переориентации грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт (до 9%).

Особое значение в 2011–2012 годах придаётся воссозданию городских товарных станций (ГТС), созданию «сухих» портов, а также разработке и реализации планов по расширению присутствия на ряде железнодорожных пограничных переходах и их обустройству.

Направления дальнейшего развития будут заложены в «Концепции создания терминально-логистических центров на территории России», которая будет вынесена на рассмотрение совета директоров.

Между тем в дирекции считают целесообразным действовать малоиспользуемые площади терминально-складского комплекса под строительство низкотемпературных складов. В настоящее время в стране ощущается значительный дефицит таких складов, особенно в привязке к железнодорожной инфраструктуре, что приводит к снижению объёма грузопереработки склада, поступающего железнодорожным транспортом. Между тем сегмент замороженных продуктов в структуре продовольственного рынка России значителен и составляет 16–17%.

В связи с тем, что ежегодный рост контейнерных перевозок в отрасли прогнозируется на уровне 12%, а расчётный рост объёмов контейнерных грузов – на уровне 15%, дирекции необходимо закупить в 2011–2013 годах 550 единиц автотранспорта. Новая техника необходима и для замены изношенных машин. Эта задача будет реализована в рамках инвестиционной программы дирекции на 2011 год.

Справка «Гудка»

По данным дирекции, за 5 месяцев 2011 года среднесуточная выгрузка превысила установленный план на 8 вагонов в сутки, составив 100,4%. В общесетевой выгрузке доля дирекции достигла 3,7%.

Превышен на 3% и среднесуточный план погрузки.

К аналогичному периоду прошлого года погрузка увеличилась на 87 вагонов, или на 8%. В общесетевой погрузке доля составила 2%.

По оперативным сведениям, за 5 месяцев при плане 43,58 млн тонн объём грузопереработки средствами региональных дирекций по управлению ТСК в целом по сети составил 45,54 млн тонн, что на 4,5% выше плана и на 17,3% выше уровня прошлого года.

Сергей Хронополу,
начальник
Центральной
дирекции
по управлению
терминально-
складским
комплексом
ОАО «РЖД»



ДОСТИГНУТЫЕ В ПРОШЛОМ И ТЕКУЩЕМ ГОДАХ РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИРЕКЦИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ ТЕРМИНАЛЬНО-СКЛАДСКИМ КОМПЛЕКСОМ (ТСК) – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД» ПОЗВОЛЯЮТ ГОВОРИТЬ О ПРАВИЛЬНОМ ВЫБОРЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РАЗВИТИЯ.

По итогам 2010 года плановые показатели, установленные ОАО «РЖД», выполнены дирекцией полностью. Объём погрузочно-разгрузочных работ, реализуемых региональными дирекциями по управлению ТСК, составил 109 млн тонн, что на 6% выше плана, а прирост грузопереработки к аналогичному периоду 2009 года достиг порядка 25%.

Эффективность деятельности Центральной дирекции удалось повысить за счёт проведения комплекса мероприятий организационного характера по снижению издержек производства и повышения доходности работ и услуг. По объёмным показателям ТСК практически вышел на уровень, соответствующий докризисному периоду работы, что позволило нивелировать влияние экономического кризиса.

Решение о создании Центральной дирекции по управлению ТСК как вертикали по управлению региональными дирекциями было принято советом директоров компаний 30 октября 2009 года. Производственно-финансовая деятельность началась в IV квартале прошлого года. Реформирование ТСК осуществляется в целях привлечения грузов на железные дороги, роста объёмов перевозок ОАО «РЖД» и, как следствие, повышения доходов компаний от оказания услуг, а также для увеличения эффективности управления ТСК и укрепления его конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках. В рамках процесса реформирования комплекса предусмотрены два этапа. На первом, подготовительном – в течение 2010–2012 годов – дирекция формируется как филиал ОАО «РЖД», второй этап подразумевает создание дочернего общества ОАО «РЖД» (2013–2015 годы).

В общем объёме погрузочно-разгрузочных работ, выполненных для сторонних организаций, занимают порядка 67% (прирост к 2009 году – 32%), а работы, связанные с эксплуатационными нуждами (сортировка контейнеров в пути следования и погрузка-выгрузка для структурных подразделений ОАО «РЖД»), – более 33%.

Особое внимание уделяется разработке процедур и регламенту взаимодействия

Тенденция

Конкурентный сектор

УСПЕХА МОЖНО ДОСТИЧЬ ТОЛЬКО ПУТЬЮ ГИБКОГО РЕАГИРОВАНИЯ НА СПРОС



Реформирование ТСК осуществляется в целях привлечения грузов на железные дороги

дирекции с другими подразделениями и «дочками» ОАО «РЖД», поскольку от степени этого во многом зависит эффективность работы дирекции.

Столиц отметить, что для встраивания производственных процессов ТСК ОАО «РЖД» в рыночную среду, усиления клиента-ориентированности требуется знание рынка, что возможно достичь только путём его систематического исследования. Без такого знания невозможно определить приоритетные потребительские сегменты рынка, разрабатывать и продвигать наиболее востребованные услуги, а также невозможна организация эффективных каналов сбыта и проведение гибкой ценовой политики.

В связи с этим Центральной дирекцией ведётся работа по созданию в структуре Службы развития коммерческой деятельности исследовательской группы, а в региональных дирекциях предусматривается соответствующая структурная единица. Их задача – проведение исследований рынка, в первую очередь регионального, что позволит ТСК оперативно реагировать на изменения рыночной конъюнктуры.

На основании обобщения информации, полученной в установленном порядке из регионов, будут разрабатываться ассортиментная, ценовая и рекламная политика

Центральной дирекции, программы продвижения её услуг на соответствующих рынках.

Анализ деятельности региональных дирекций по представлению терминально-складских услуг за 2008–2010 годы показал, что в номенклатуре большинства из них пока ещё отсутствует ряд услуг, востребованных сегодня на рынке. Для большинства региональных дирекций недоступно оказание не только нестандартных сервисов, как, например, предоставление погрузочно-разгрузочных работ в комплексе с широким

туры ОАО «РЖД», высоким уровнем износа его основных фондов и рядом других причин. Восполнение этого пробела – одно из необходимых условий, без которого ТСК не сможет успешно конкурировать на рынке.

Внедрение комплексной услуги в практику большинства региональных дирекций приведёт к росту доходности ТСК.

Не менее важная задача для последовательного встраивания в рыночную среду – оптимизация соотношения цены и качества предоставляемых услуг. Несмотря на то что возможности органов управления ТСК проводить гибкую ценовую политику принципиально ограничены государствен-

Внедрение комплексной услуги приведёт к росту доходности терминально-складского комплекса

спектром дополнительных услуг, но и ряд стандартных, таких как перевозка грузов, обеспечение специфических условий их хранения, обработка тарно-штучных грузов. Между тем эти услуги пользуются на рынке наибольшим спросом и, согласно прогнозам, их востребованность будет расти.

Однако главный изъян – отсутствие комплексной терминально-складской услуги, интегрированной в перевозочный процесс, а также сервиса, организованного по принципу «одного окна». Такая ситуация в регионах обусловлена низким классом объектов терминально-складской инфраструк-

тальным тарифным регулированием, тем не менее региональные дирекции могут и должны применять дифференцированный подход к формированию и изменению цен на услуги, регулировать их в известном диапазоне не ниже уровня рентабельности. Наряду с этим в условиях ограниченных возможностей влияния на формирование и изменение цен в рамках единой ценовой политики возрастает значимость мер, направленных на повышение качества услуг, предоставляемых региональными дирекциями для решения проблемы оптимизации соотношения цены и качества сервиса.

ТЕХНОЛОГИИ

Сниженная издержки

УЧАСТИЕ В РАБОТЕ ПО ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИДЁТ ПОЛНЫМ ХОДОМ

В Европе контрейлерные перевозки стали компромиссом между участниками транспортного рынка – автопревозчиками и железнодорожниками. У России в этом отношении всё ещё впереди.

Издержки на автомобильные перевозки постоянно возрастают: растут цены на бензин, дорожает труд водителей, увеличиваются нагрузки на сеть автодорог, обостряется экологическая обстановка. Для нашей страны эти факторы также становятся всё более актуальными.

Как заявлял ранее президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, на «пространстве 1520» технология контрейлерных перевозок может быть успешно реализована, но для этого необходимо усовершенствовать нормативно-правовую базу и тарифную политику, обеспечить модернизацию подвижного состава и терминально-складского хозяйства, создать благоприятные условия для привлечения инвестиций.

Уже в этом году планируется провести опытную перевозку по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва на базе платформы производства Финляндии. В данном проекте Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом принимает непосредственное участие. Её специалисты с конца прошлого года ведут работу по изучению вариантов генеральной схемы организации контейнерного сообщения на «пространстве 1520».

По словам первого заместителя начальника Центральной дирекции по управлению ТСК Владимира Ильина, проведено



обследование мест погрузки-выгрузки на грузовых площадках по маршрутам движения и на станциях. Выявлены возможности инфраструктуры дирекции и обозначены проблемные вопросы по организации начальных и конечных операций при обслуживании контейнерных поездов. Разработаны предполагаемые схемы маршрута следования с перечнем технических обустройств на них: Москва – Хельсинки, Санкт-Петербург – Красноярск, Санкт-Петербург – Сочи, Новосибирск – Уссирийск, Новосибирск – Николаев, Москва – Вена и ряд других.

Из предложенных вариантов курсирования контейнерных поездов дирекция готова предложить услуги на станциях, открытых для этих целей, – оказывать услуги таможенных постов, складов временного хранения, зон таможенного контроля. А также предоставлять автомо-

платформ для работы с контейнерными поездами на территории станций: Великие Луки (ОЖД), Чита, Сковородино (ЗабЖД), Уссурийск (ДВЖД), Лихая, Краснодар (СКЖД). Требуется также внести соответствующие изменения в технологический процесс станций с учётом обслуживания контейнерных поездов.

Для дальнейшего продвижения в развитии технологии в 2011-м и последующие годы планируется определить порядок и формат взаимодействия с государственными регуляторами по работе с контейнерными поездами, курсирующими на сети железнодорожных дорог России, стран СНГ и Евросоюза.

На основе результатов опытных поездок будет принято решение о целесообразности внедрения и развития контейнерных перевозок в обозримой перспективе.

При проведении гибкой тарифной политики, нацеленной на удовлетворение потребностей грузовладельцев и грузопревозчиков, показатели проекта резко улучшаются. Существенно влияет на эффективность проекта организацией контейнерных перевозок и государственная поддержка. Для реализации проекта предполагается разработка программы мероприятий по реализации Концепции развития контейнерных перевозок на «пространстве 1520», определение ответственных исполнителей, источников и необходимых объёмов финансирования исходя из условий ввода в эксплуатацию пилотных линий в четвёртом квартале 2013 года.

Полосу подготовила АЛЬБИНА БУЛАТОВА

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Пакет с экологией

ДЕПУТАТЫ НЕ ЗНАЮТ, КАК БОРОТЬСЯ С ПОЛИЭТИЛЕНОВЫМ МУСОРОМ

ПАРЛАМЕНТАРИИ ОБРАТИЛИСЬ К УЧЁНЫМ И ЭКСПЕРТНОМУ СООБЩЕСТВУ С ПРИЗЫВОМ ПОУЧАСТВОВАТЬ В РАЗРАБОТКЕ ЗАКОНОПРОЕКТА, КАСАЮЩЕГОСЯ ПОЛИЭТИЛЕНОВЫХ ПАКЕТОВ.

В 20 странах мира уже принят специальные законы по ограничению использования пластиковых пакетов. В Италии, Индии, Китае, Бангладеш и некоторых штатах США они вообще запрещены. Правительства этих стран в полной мере осознают угрозу экологической катастрофы от синтетического мусора.

У нас экологи большей частью озабочены состоянием рек и природоохранных зон. Между тем, по оценке председателя подкомитета Госдумы по экологии Владимира Мединского, ежегодно в России от ядов, которые выделяет пластик при разложении, гибнут несколько десятков тысяч животных. «Полиэтиленовый пакет – это маленькая Фукусима, и срок его разложения в земле составляет, по разным оценкам, от ста пятидесяти до тысячи лет», – отметил он.

Масштаб опасности по всей стране оценить сложно из-за отсутствия статистики, но только в Москве ежегодно на мусорные полигоны их вывозится до 500 тыс. тонн. В основном это обычные бытовые пакеты, которые даром или за бесценок можно получить в любом супермаркете.

Как считает депутат, назрела необходимость ограничить использование пластиковой упаковки на законодательном уровне. И подкомитет готов до конца весенней сессии подготовить проект, который одобрит общество. Но здесь возникают сложности.

По мнению председателя Союза потребителей России Петра Шелища, решить проблему быстро не получится: «Это задача на годы, которая требует специальной программы и привлечения серьёзных специалистов к этой теме».

Эксперт предлагает ввести административные меры, которые дадут быстрый эффект. К примеру, закладывать в стоимость полиэтиленовых пакетов средства на их утилизацию. Другой вариант – вернуться к добре советской традиции сбора утильсырья. «Если за пакеты будут отдавать залоговую цену, как это было в Советском Союзе со стеклоторой, то, возможно, ситуация улучшится», – сказал он. Правда, в числе сборщиков, скорее всего, будут только пожилые и малоимущие граждане, которые нуждаются даже в таком источнике дохода. И о массовом поступлении полистиена на переработку и утилизацию в этом случае вряд ли придется говорить.

Как считают в российском отделении Всемирного фонда дикой природы (WWF), российские потребители, особенно жители крупных городов, морально уже готовы к изменениям. При этом руководитель службы информации Ольга Петрова также уверена, что рубить с плача здесь нельзя. «Отказаться от пластиковых пакетов – это разумный шаг, но его надо продумать,



чтобы не получилось как с энергoeffективными лампочками, которые никто не знает куда сдавать и как утилизировать», – говорит она.

В качестве примера эксперты приводят торговую сеть «Билла», первой на российском рынке (ещё в 2008 году) перешедшей на платные полиэтиленовые пакеты. «Понапачу мы столкнулись с негативным отношением покупателей, – рассказал генеральный директор сети «Билла» Дмитрий Пешев. – Пришлось инвестировать серьёзные средства на разъяснительные рекламные компании, люди поняли это и бумажную упаковку теперь воспринимают нормально. А уже через год также начали действовать и другие торговые сети. В результате за это время потребление полиэтиленовых пакетов по нашим предприятиям снизилось почти в 10 раз – с 40 млн в год до 5,7 млн».

Однако ведущий инженер производственной экологической лаборатории северного направления Центра охраны окружающей среды Октябрьской дороги Игорь Чехонин считает, что в регионах ситуация с сознательностью сложнее. «У нас в Петрозаводске инициатива властей сортировать мусор не прижилась. Население её приняло в штыки – к этому нужно приучать не один год», – рассказал он «Гудку».

По его мнению, нужно проводить серьёзную разъяснительную работу о том, что нельзя недооценивать угрозу полиэтиленового мусора. Из-за длительного про-

Россияне пока не привыкли сортировать мусор

цесса разложения пакетов непригодным является не только грунт, в котором они «похоронены», но и воздух, вода в непосредственной близости. «Самый лучший вариант – это по примеру многих стран полностью заменить полиэтиленовые пакеты на бумажные, – говорит Игорь Чехонин. – Второе направление – работа с торговыми сетями, которые бесплатной упаковкой привлекают клиентов. Нужно, чтобы пластиковые и бумажные пакеты по цене были равнозначны».

А вот с этим-то как раз будет непросто. Как пояснил Максим Рогожков, генеральный директор группы компаний «Оптиком», которая выпускает пакеты и поставляет их в сети, себестоимость стандартного упако-

вочного «мешка» с ручками – 50–60 копеек, а крафт-пакета из бумаги такого же размера – 10–12 руб. И ценовое преимущество всегда будет превалировать: за последние 10 лет потребление полистиена в России выросло более чем в 2,5 раза. Изготавливать упаковочную продукцию из вторсырья на 30–40% дешевле, чем из первичного. «Но у нас в стране некоторые производители даже гордятся тем, что полистиленовые пакеты сделаны из экологически чистого первичного сырья!» – говорит он.

Переломить ситуацию, изменить сознание производителей и потребителей собираются депутаты Госдумы. Вот только пока не знают как, потому и обратились к обществу, предупреждая, что иначе страна утонет в полистиленовом мусоре.

ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Справка «Гудка»

По данным комитета ООН по охране природы, полистиленовые отходы ежегодно становятся причиной смерти 1 млн птиц, сотни тысяч морских млекопитающих и неисчислимого количества рыб.

Ключевые компоненты в их производстве – невозобновляемые и ограниченные природные ресурсы, то есть нефть и природный газ. На производство пакетов тратится 4% мирового объёма добычи нефти.

Лёгкие полистиленовые пакеты уносятся ветром, забивая ливневые стоки, попадают в водные объекты, забивают желоба и канализацию, препятствуя стоку дождевой воды по подземным системам коммуникаций. Результаты морских исследовательских экспедиций доказывают, что четвёртая часть водной поверхности покрыта плавающим пластиковым мусором. А мусорные острова в Тихом океане на 90% состоят из пластика, общая масса которого в шесть раз превышает массу естественного планктона.

НОУ-ХАУ

Молекулы на страже

Пьяных водителей просветят лазером



МВД планирует использовать на дорогах уникальные спецсредства для определения нетрезвых водителей.

На вооружение сотрудников ГИБДД в ближайшее время поступят так называемые алколазеры, которые определяют наличие паров алкоголя в движущемся автомобиле. «Это позволит осуществлять потенциальный отбор опасных участников дорожного движения», – заявил замминистра внутренних дел Сергей Герасимов на брифинге в Киеве.

Прибор сможет определять пары алкоголя в машинах, двигающихся со скоростью до 120 км/ч. Сигнал опасности от алколазера будет поступать на пост ГИБДД. Инспекторы остановят подозрительный автомобиль. Возможно, пьяным окажется не водитель, а пассажир, но дополнительная проверка не помешает, полагает замглавы МВД.

Сергей Герасимов отметил, что алколазер – это уникальная российская разработка, не имеющая аналогов в мире. На создание прибора государство ещё в 2010 году выделило 24,6 млн руб. Испытания проходят приборы двух модификаций – стационарные и мобильные (в форме ручного радара). Пред-

полагается, что стационарный датчик будет совмещён с другими следящими системами: видеокамерой для считывания номеров, измерителем скорости и аппаратурой для передачи информации на пост ГИБДД.

Завкафедрой квантовой радиофизики Южного федерального университета профессор Евгений Латуш рассказал «Гудку», что использование лазерных алкотестеров в массовом порядке вполне возможно. Принцип действия прибора – лазерная спектроскопия. «Алкоголь состоит из молекул, имеющих определённый спектр, – пояснил «Гудку» Евгений Латуш.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

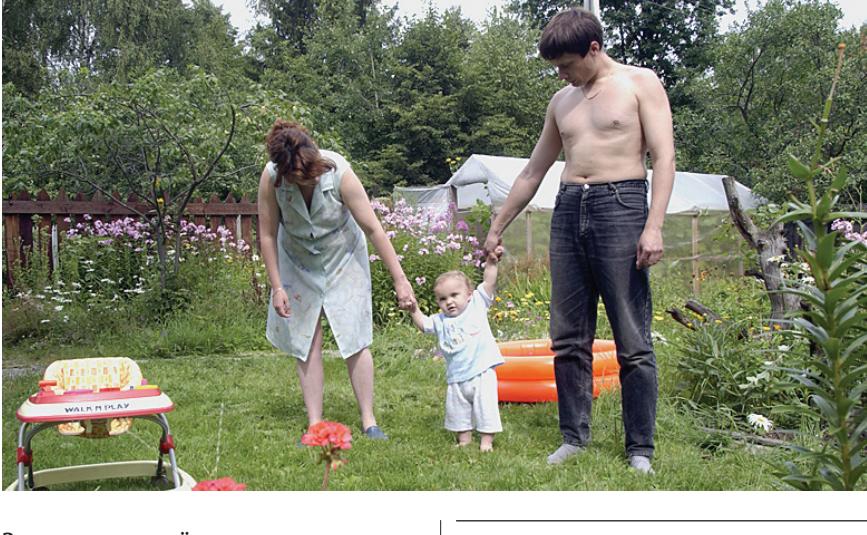
Полагаю, что стационарный датчик будет совмещён с другими следящими системами: видеокамерой для считывания номеров, измерителем скорости и аппаратурой для передачи информации на пост ГИБДД.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

ИНИЦИАТИВА

Земли хватит на всех

Многодетным семьям предложили построить дом



За третьего ребёнка уже в этом году начнут давать бесплатные земельные участки.

Президент Дмитрий Медведев подписал закон, дающий право многодетным семьям на бесплатное приобретение земли под строительство жилых домов и дач. Как говорится в документе, граждане с тремя и более детьми имеют право приобрести бесплатно, в том числе для индивидуального жилищного строительства, без торгов и предварительного согласования находящиеся в государственной или муниципальной собственности земельные участки.

Поправки в Земельный кодекс и закон «О содействии развитию жилищного строительства» разрешают безвозмездную передачу земельных участков, находящихся в федеральной и региональной собствен-

Детям нужен простор

ности, в муниципальную собственность. А местные власти уже будут раздавать земли многодетным семьям. Размеры этих участков будут установлены документами регионов.

Сам закон о бесплатной земле для многодетных семей вступит в силу сразу после его официального опубликования, которое может произойти уже в эту неделю. Депутат Госдумы от Ивановской области, член комитета по охране здоровья Татьяна Яковleva заявила «Гудку», что выделение земельных участков за третьего ребёнка поможет решить демографические проблемы, особенно в условиях нехватки бюджетных средств. «Каким бы ни был дотационный регион, земля там всегда есть», – уверена она.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

ВОПРОС ДНЯ

Как наказывать выпускников, списывающих на ЕГЭ? И следует ли менять экзаменационную систему?

Александр Карпухин, оператор дефектоскопной тележки Дувининской дистанции пути:

– Когда я учился, тоже списывали. Но, прежде чем списать, надо было подготовить шпаргалки, а пока их строчишь, большую часть уже и освоишь. И вообще, старая система экзаменов была куда более щадящей для детей. Ведь сейчас, по сути, эти баллы определяют их дальнейшую судьбу. Пока они не узнают, сколько набрали баллов, не могут определиться, куда идти учиться.

Марина Царёва, заведующая детским садом № 167 на станции Тайга:

– Видимо, будет справедливо предоставить школьникам ещё один шанс: передать экзамен, однако в более, так сказать, «суровых» условиях. Ведь всем понятно, что такое испытание представляет собой серьёзную психологическую нагрузку. А на пороге взрослой жизни главное – не потерять веру в себя. Учителей, которые не препятствуют списыванию, штрафовать излишне, но общественное порицание вынести не помешает. Старая система поступления в вуз была близка к совершенству. Живое общение преподавателя и абитуриента компьютером не заменить. Не зря ведь говорят, что с его появлением шахматы потеряли свою привлекательность.

Дмитрий Герасимов, начальник эксплуатационного локомотивного депо Златоуст:

– В этом году моя семья осознала, что такое ЕГЭ: дочка заканчивала одиннадцатый класс. Согласиться с такой формой проверки знаний трудно, она слишком напряжённа для детей. ЕГЭ себя не оправдал. Но и к старым экзаменам возвращаться тоже не следует, хотя прежде при поступлении в институт были положительные моменты. Например, разные потоки. Была возможность попробовать свои силы дважды. А списывание на экзаменах никогда не приветствовалось.

Алексей Шустов, помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Хилок:

– Не надо допускать, чтобы они списывали. Педагогов, что позволяют списать, имеет смысл штрафовать. Родителей штрафовать не за что. Они ни при чём. У меня шестеро детей, и если меня оштрафуют, приличную сумму придется заплатить. А если недобросовестный школьник за этим делом попался, можно его результаты признать недействительными. ЕГЭ – это нервотрепка и для учителей, и для родителей, и для учеников. Тесты вообще необъективны. Галочки поставил на гадгад, и всё. У школьников не развиваются мышление, почерк и речь. ЕГЭ надо отменить!

Ольга Власова, замначальника отдела службы управления персоналом СвЖД:

– В целом ЕГЭ как форма проверки знаний у выпускников школ и абитуриентов вузов имеет право на существование. Но есть масса лазеек, которыми пользуются нечестные на руку люди, например, за школьника сдаёт экзамен другой человек. Естественно, если ученик списывает, необходимо аннулировать результаты и заставить его переписать тест. Но самое главное – необходимо доработать эту систему так, чтобы исключить подобные инциденты, как минимум обвязать школьников предъявлять паспорта перед экзаменом.

Александр Захаров, начальник отдела технического регулирования, лицензирования и качества службы технической политики СЖД:

– Мои дочери сдавали этот ЕГЭ, да и жена работает в школе. Считаю, что надо отменить этот экзамен: его результаты не являются представительной выборкой знаний. Я за то, чтобы вернуть прежнюю систему поступления в вуз: нынешняя не позволяет провести комплексную оценку знаний абитуриента. Нельзя даже оценить, насколько молодой человек владеет русским языком. На устном экзамене умный абитуриент имел возможность блеснуть знаниями, а сейчас избыточные знания мешают ему правильно заполнить установленные формы ЕГЭ. Возьмём простой вопрос из ЕГЭ по биологии: кто из животных выкармливает детёныш молоком? Три варианта ответа: корова, утконос, голуби. Дураки ставят плюс напротив коровы, потому что, кроме неё, никого не знают. Умные выбирают утконоса. Но ведь и голубь вскармливает птенцов зобным молочком. Знающий ученик ставит три плюса и пролетает, так как по условиям тестиования только один ответ правильный. А на устном экзамене только один ответ получил бы плюс. К тому же подкупить пять или десять человек, сидящих на традиционном экзамене, сложнее, чем одного, который вносит результаты ЕГЭ в машину. Если уж нельзя вернуть нормальные экзамены, то я готов согласиться с Алфёровым и Садовничим, которые предлагают определять квалификацию учеников по средним показателям за пять лет учёбы в школе. Пусть будет так, только не ЕГЭ!

8. | КАЛЕЙДОСКОП

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

Новости спорта

Поражение в меньшинстве

«Локомотив» на своём поле проиграл со счётом 0:2 московскому «Спартаку» в матче 14-го тура Российской футбольной премьер-лиги.

Эта встреча стала для Владимира Маминова первой, которую он официально проводил в должности исполняющего обязанности главного тренера «Локомотива». Увы, его подопечные порадовать своего наставника не смогли, уступив одному из самых принципиальных своих соперников. Впрочем, вряд ли у кого поднимется рука бросить камень в сторону игроков «Локо». Ведь играли железнодорожники хорошо. В первом тайме они по времени владения мячом превзошли спартаковцев почти в два раза. И опасных моментов у чужих ворот хозяева создали немало, вот только реализовать их не смогли.

Зато «Спартак» свои шансы использовал на сто процентов. Дважды на последних минутах первого тайма гости поразили ворота «Локомотива», и пропущенные «в раздевалку» мячи отправили футболистов в тяжёлый нокдаун. Но нужно отдать Маминову и его подопечным должное: за время, отведённое на перерыв, они пришли в себя и вышли на второй тайм заряженными на



Многочисленные атаки «Локомотива»
результатом не принесли

борьбы. И ещё не известно, как бы закончился матч, если бы не удаление за фол голкипера железнодорожников. В меньшинстве отыграть два мяча у такого серьёзного соперника, как «Спартак», очень и очень непросто. И как хозяева ни старались, сделять этого им не удалось.

– В первом тайме мы владели преимуществом, – рассказал Владимир Маминов после игры. – Должны были забивать три-четыре мяча, но вместо этого пропустили два. Я благодарен болельщикам, которые поддерживали нас до последних минут. У нас были шансы сравнять счёт, но... Наверное, это был не наш день.

Результаты остальных матчей 14-го тура: «Спартак» (НЧ) – ЦСКА – 0:2, «Амкар» – «Анжи» – 0:0, «Тerek» – «Крылья Советов» – 2:0, «Кубань» – «Краснодар» – 0:1, «Волга» – «Зенит» – 0:2, «Ростов» – «Рубин» – 1:3, «Динамо» – «Томь» – 3:0.

Новые рельсы «Локомотива»

Накануне подготовки к новому сезону в составе волейбольного клуба «Локомотив-Белогорье», который стал бронзовым призёром минувшего чемпионата страны, произошли серьёзные изменения.

Покинули команду связующий Сергей Баграй, либеро Дмитрий Ковыряев и Глеб Кашицын. Пока не известно, останется ли в «Локо» опытный Александр Косарев, переговоры с которым ещё ведутся. Что ка

сается новобранцев, то уже подписан контракт с донецким Алексеем Гутром. Этот волейболист родился на Украине, но на данный момент является гражданином США. В прошлом сезоне Гутр выступил в высшем дивизионе чемпионата Франции. Также велика вероятность, что в «Локомотив» из казанского «Зенита» вернётся легенда белгородского волейбола, один из самых титулованных игроков отечественного волейбола Сергей Тетюхин. Как рассказал главный тренер «Локомотива-Белогорье» Геннадий Шипулин, контракт с Тетюхиным пока не подписан, но принципиальное соглашение с Сергеем уже достигнуто.

Счёт для Турсунова

Российский теннисист Дмитрий Турсунов стал победителем турнира Unicef Open, завершившегося в голландском Хертогенбосе. В финале Турсунов, занимающий в мировом рейтинге 70-е место, обыграл 42-ю ракетку мира хорвату Ивана Додига – 6:3, 6:2. Стоит отметить, что турнир проходил на травяном покрытии. Для Турсунова этот титул стал первым в нынешнем сезоне и седьмым в карьере. Благодаря успешному выступлению в Голландии россиянин заработал 250 очков в зачёте мирового рейтинга и 71 тыс. евро в качестве призов.

Подготовил Роман Вишнёв

ГУДОК

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору

за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД». Ростропекл. Индекс 50019

http://www.gudok.ru; http://www.gudok.info

E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Репинин

Заместитель главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересыпкин,

Валерий Погорелый (ответственный секретарь)

Выпускающие редакторы: Павел Бекин, Анна Зограф

Директоры отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный),

Александр Рубцов (искусственной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науки), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазиахметова (социальной политики и писем),

Алексей Чекалкин (литопрактики), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Краминов (макет)

Состав главного редактора: Валентин Заплевалов [Научный редактор: Анатолий Ходоровский]

Номер веда: Анна Зограф.

20 июня 2011 года

понедельник

№ 103 (24823)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Память

Окопная правда

ФРОНТОВИК, ЗАЩИЩАВШИЙ Родину, завершил свой жизненный путь в изгнании

«БЫТЬ САМИМ СОБОЙ, НЕ ВРАТЬ, НЕ ПРИТВОРЯТЬСЯ, НЕ ЛЬСТИТЬ» – ЭТИМ ПРИНЦИПАМ ВСЮ ЖИЗНЬ ОСТАВАЛСЯ ВЕРЕН ПИСАТЕЛЬ ВИКТОР НЕКРАСОВ. В ЭТИ ДНИ СТРАНА ОТМЕЧАЕТ ЕГО СТОЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ.

Он родился в Киеве 17 июня 1911 года, а раннее детство провёл в Лозанне, где мать получала медицинское образование, и в Париже, где она работала в госпитале.

Детство оставило у писателя острые ощущения, которые не изгадились и к старости. Помнил он и свои первые встречи с железной дорогой. Уже жива в Париже, в год своего 75-летия Виктор Некрасов пишет в своих воспоминаниях: «Рос я под звуки паровозных гудков... По ним, таким мелодичным, мы узнавали своих любимцев. Короткотрубые С^в и С^г стремительно проносились мимо нашего деревянного вокзальчика, а неторопливые дачные Н^в и Н^г останавливались у нашей платформы. Пределом нашей мечты было стать машинистом».

Но после школы будущий писатель поступил учиться в Киеве на архитектора. Диплома он не получил: начальство не принял его проект, который был вдохновлён творчеством французского зодчего-конструктивиста Ле Корбюзье. И он предпочёл расстаться с архитектурой, лишь бы не отказываться от своих идей. В результате Виктор Некрасов оказался в городском театре Кривого Рога одновременно в двух амплуа – актёра и художника-декоратора.

В августе 1941 года, откававшись от брони, Некрасов ушёл на фронт. Был полковым инженером, заместителем командира сапёрного батальона, участвовал в Сталинградской битве, был награждён медалями, орденом Красной Звезды. После очередного ранения в Польше в начале 1945 года демобилизовался в звании капитана.

Много лет спустя он любил повторять, что стал писателем случайно, как раз благодаря ранению. Военный врач посоветовал Некрасову по несколько часов рисовать или писать, чтобы вернуть подвижность пальцев. Так Некрасов, лежа на животе, начал огрызком карандаша выводить картины и в конце концов написал повесть «В окопах Сталинграда». Он не собирался её



Виктор Некрасов вошёл в литературу как солдат, рассказывающий правду о буднях войны

публиковать, рассказывают люди, близко знавшие писателя, он хотел, чтобы повесть прочли друзья. Один из них взял да и послал её известному критику. А тот, прийдя в восторг, отдал повесть в журнал «Знамя», где повесть опубликовали в трёх номерах за 1946 год.

Люди, прошедшие войну, узнавали в книге себя, драгоценные детали окопного быта, чувства, которые они пережили в тяжёлые годы борьбы с врагом. «Это правдивый рассказ о великой победе», – писал о повести Некрасова автор «Василия Тёркина» Александр Твардовский. – И рассказ этот – литературно полноценный, своеобразный, художнически убедительный...»

Однако в литературных кругах повесть вызвала неоднозначный отклик. В отходе от норм социалистического реализма, в искажении образов бойцов обвинили автора руководители Союза писателей. По их инициативе даже были проведены специальные совещания, нацелившие тогдашние СМИ на разгром некрасовской повести. Её спасла Сталинская премия – книга, которой присуждали эту премию, становилась неприкосновенной. «В окопах Сталинграда» была издана общим тиражом

биваемым партийно-бюрократическим бездущием. Так было и с повестью «Кира Георгиевна», в которой нравственную опустошённость нашей интелигенции автор объяснял нехваткой свободы.

В штыки встречала критика всё, что выходило из-под пера писателя, даже выступления по вопросам искусства.

«Турист с тросточкой» – так называлась статья в газете «Известия», обвинившая писателя в «низкопоклонстве перед Западом» за серию очерков о США, Франции и Италии. А в 1963 году против этих очерков ополчился сам Никита Хрущёв. Началась настоящая травля – его перестали печатать, клеймили позором на собраниях, завели на него персональное дело, вынесли строгий партийный выговор. После отставки Хрущёва писателя на время оставили в покое. Но в 1969 году за то, что Некрасов подставил письмо в защиту украинского диссидента Вячеслава Черновила и выступил в день 25-летия расстрела евреев в Бабьем Яру, на него завели персональное дело, закончившееся вторым строгим выговором.

Терпение властей окончательно лопнуло в 1972 году. «За то, что позволил себе иметь собственное мнение, не совпадающее с линией партии», писателя исключили сначала из партии, а потом из Союза писателей. Им занялся КГБ: слежка, прослушивающаяся телефон, узилительный обиск в киевской квартире с изъятием книг и рукописей, многочасовые допросы, на которых давали понять, что если он не «исправится» или не уедет на Запад, ему придётся отправиться «в места не столь отдалённые».

Так Некрасова в 1974 году вытолкнули в эмиграцию, а пять лет спустя лишили советского гражданства. Это случилось, после того как он, выступая по радио, иронически отозвался о растиражированной в то время «трилогии» Брежнева.

В последние годы он жил в Париже в крошечной квартире на площади Кеннеди, сотрудничал с бюро радиостанции «Свобода». Последним произведением писателя стала «Маленькая печальная повесть».

Виктор Некрасов скончался 3 сентября 1987 года. Он похоронен во французской столице на русском кладбище Сент-Женевьев-де-Буа.

Юрий Акимов

История

Длиною в век

КАЗАНСКИЙ ВОКАЗ СТРОИЛИ ДОЛЬШЕ 80 ЛЕТ

В июне 1914 года началось строительство современного здания столичного Казанского вокзала.

Расположенный на территории Комсомольской площади, или, как её называют в народе, «площади трёх вокзалов», сегодня он обслуживает три направления – восточное, южное и юго-восточное – и является одним из самых крупных в Европе.

Первый вокзал на месте нынешнего Казанского появился в далёком 1862 году, после того как был сдан в эксплуатацию первый участок Московско-Рязанской железной дороги. Поскольку

с недоделками, то и вокзал построили на скорую руку, из дерева, и назвали его Рязанским. В 1864 году деревянный вокзал заменили каменным.

Так как дорогу дотянули до Казани, тридцать лет спустя он был переименован в Казанский и в это же время перестал вмещать возросший пассажиропоток. Встал вопрос о строительстве нового здания, решение которого

по разным причинам затянулось ещё почти на два десятилетия. Из всех предложенных вариантов, многих из которых имели, по мнению комиссии, значительные недостатки, наиболее привлекательным показался проект знаменитого архитектора

Алексея Щусева. Проект был утверждён в МПС в ноябре 1913 года, Щусеву назначили главным архитектором.

Но начало Первой мировой войны внесло значительные корректировки в планы архитектора. Затем последовала революция 1917 года, а за неё гражданская война. В 1918 году строительные работы на Казанском вокзале возобновились.

Часть вокзала открыли в 1919 году, когда главный корпус электрифицировали, а в июне 1922 года были готовы и пассажирские залы. Ещё тогда, когда новый вокзал был лишь в планах, Щусев настоял на установке часов с боем. Работали они с 1926

по 1941 год, когда при взрыве фугасной бомбы был сброшен колокол. Восстановили часы лишь в 70-х годах прошлого века.

В середине XX века Казанский вокзал несколько раз расширяли и обновляли – построили подземный зал ожидания пассажиров пригородных поездов. В 70-е годы была проведена крупная реконструкция здания, в процессе которой удалось реализовать некоторые нево-площённые замыслы Щусева. А в период с 1987 по 1997 год на Новорязанской улице и Рязанском проезде возвели новые корпуса, при проектировании опираясь на чертежи великого архитектора.

АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВА

КРОССВОРД

1. Результат операции, когда получено меньше, чем вложено. 2. Древняя рептилия высотой с девятиэтажный дом. 3. Поражение, после которого полководцу пора на пенсию. 4. Автомобиль, глядя на который, голодные коты облизываются. 5. Глуповатый пилот из мультсериала «Утиные истории». 6. Колобок, ставший географической картой. 7. Светильник, помогающий зрителю разглядеть актёра на сцене. 8. «Тара» для души. 9. Близкое знакомство врача с пациентом или туриста с памятником. 10. «Новая посуда, а вся в дырках» (загадка). 11. Горы снега, низвергающиеся с горной вершины. 12. Куда легко войти, да нелегко выйти? 13. Фильм, заставляющий ёкать сердечко. 14. Игра с мячом и город в Англии, где она впервые была проведена. 15. Об-

ручённый муж Пресвятой Богородицы. 16. Хорошо известный лоцману безопасный маршрут. 17. Перестройка в государственном масштабе. 18. Распространённое безымянное «название» коробки конфет. 19. Специалист по вкам минувшим среди учёных. 20. Бокоход из