

На Красноярской магистрали началась оживлённая погрузка угля в адрес предприятий ЖКХ

«Казахстанские железные дороги» приняли решение обновить парк грузовых вагонов за счёт китайской продукции

«Метровагонмаш» выпустил первый дизельный поезд для европейской колеи шириной 1435 мм

Предприятиям предлагают брать кредиты на жильё для своих работников

25 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
понедельник	WWW.GUDOK.INFO
№ 128 (24848)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



Ежедневная	Выходит	Тираж
транспортная	с 23 декабря	150420
газета	1917 года	экземпляров

ОТ РЕДАКЦИИ

Время не ждёт

Для поиска решений задачи, недавно озвученной футбольным руководством страны, – победить на домашнем чемпионате мира по футболу в 2018 году – есть ещё немало времени. Однако различного рода «жонглирования», правда, не с мячом, а с невесть откуда взявшимися цифрами можно наблюдать воочию уже сегодня.

На прошедшей неделе в СМИ со ссылкой на финансово-экономическое обоснование Минспорттуризма была опубликована цифра 632 млрд руб., которые потребуются для проведения мирового чемпионата. Большая часть этой суммы должна быть вложена в развитие инфраструктуры, что не вызывает никаких сомнений, ведь в заявке России указано 13 городов, где пройдут футбольные баталии. А это означает совершенно иной уровень развития сообщений, в том числе и высокоскоростных. В конце концов, чемпионат продлится один месяц, а воспользоваться его плодами должны мы с вами.

Однако достоверность этой «достаточно подробно обсчитанной сметы всех подготовительных мероприятий и организационных затрат» в самом ведомстве корреспонденту «Гудка» отказались подтвердить. Но цифры в СМИ всё же появились, и настораживает их размер – на усовершенствование железнодорожной инфраструктуры, «чтобы достойно провести мундиаль», запланировано из федерального, местного бюджетов и внебюджетных источников 43,8 млрд руб. На первый взгляд это вроде бы приличная сумма, если бы не одно «но» – хватит ли их? Не так давно в ОАО «РЖД» были названы не то чтобы несколько другие, а цифры совсем иного порядка! И эти цифры считали люди, компетентные в вопросах железнодорожного строительства.

Пока в Минспорттуризме предлагают набраться терпения и дожидаться 18 августа, когда наконец-то финансово-экономическое обоснование будет рассмотрено на заседании правительства. А к концу года, согласно информации министерства, будет принят закон о проведении чемпионата мира 2018 года. Это значит, что на ожидание закона нужно потратить ещё полгода из оставшихся до чемпионата семи лет. Как бы не получилось так, что, пока будут разбираться с выделением тех или иных сумм, заниматься определением инвесторов, подрядчиков и прочими мероприятиями, времени на воплощение инфраструктурных транспортных проектов не останется. Ведь по большому счёту начать реализовывать инфраструктурные проекты такого объёма и такой сложности нужно было уже вчера.

ЦИФРА ДНЯ

11 тыс.

человек в I полугодии 2011 года получили высокотехнологичную медицинскую помощь в учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД».

Решение

Северная станция

Для реконструкции Байкало-Амурской магистрали нужны дополнительные силы

ОАО «РЖДстрой» рассмотрит вопрос создания собственной путевой машинной станции в Комсомольске-на-Амуре.

ПМС необходима подразделением строительно-монтажного треста № 16 для развития северного широтного хода. Так, для обеспечения роста грузо-перевозок на однопутной линии Комсомольск – Совгавань до 2017 года предусмотрены открытие дополнительных раздельных пунктов, удлинение существующих и строительство новых приёмно-отправочных путей на действующих станциях, прокладка на ряде перегонов вторых путей.

В управлении ДВЖД отмечают, что реализация проекта уже позволила увеличить провозную способность участка с 12,5 млн тонн в 2008 году до 16,5 млн тонн с января по начало июля этого года. Завер-

шение программы, включая строительство нового Кузнецовского тоннеля, позволит выйти на ежегодный объём перевозок до 35,7 млн тонн.

Генподрядчиком по многим объектам модернизации линии выступает СМТ-16 (входит в ОАО «РЖДстрой»).

Как рассказал управляющий трестом Алексей Малков, сейчас завершаются работы на новом разъезде Дакка, скоро он будет введён в постоянную эксплуатацию. В сентябре планируется открыть ещё одну станцию – Тудур. Идёт стройка на разъездах Хокайти и Хумма: первый планируется сдать до конца 2011 года, второй – в 2012-м. Также строители заняты на прокладке вторых путей на перегоне Пивань – Кумте протяжённостью 8 км. Это будет первая двухпутная вставка на линии Комсомольск – Совгавань.

«Кроме того, силы нашего строительно-монтажного по-

езда № 409 задействованы на другом участке северного широтного хода Ургал – Комсомольск. Здесь возмещаются, а фактически строятся заново разъезды Орокот и Солах. В своё время эти раздельные пункты были закрыты из-за падения грузоперевозок, теперь с ростом грузопотока они необходимы для повышения пропускной способности инфраструктуры», – поясняет Алексей Малков. По его словам, если в прошлом году СМТ-16 освоил 3,6 млрд руб., то в текущем заключено договоров генподряда уже на 8,6 млрд руб. Большая часть этих средств направляется заказчиком на развитие северного широтного хода и создание интермодальной пассажирского сообщения Владивосток – аэропорт Кневичи.

>Окончание | 2

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Сборник потерь

ФСТ РАССЧИТАЛА КОМПЕНСАЦИИ

ЗА ПЕРЕВОЗКУ ПассажиРОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ



ФОТО: ВАДИМИР ИТКОШИН

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ ОПУБЛИКОВАЛА ПРОЕКТ ПРИКАЗА, В КОТОРОМ РАССЧИТАНЫ КОЭФФИЦИЕНТЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННУЮ ЦЕНУ ПАССАЖИРСКОГО БИЛЕТА ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ. ОДНАКО В ПОЛНОМ ОБЪЁМЕ ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ ОАО «ФПК» БЮДЖЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ НЕ СМОЖЕТ.

ФСТ предлагает установить в 2011 году для Федеральной пассажирской компании коэффициент 1,617 при проезде пассажиров в плакартных вагонах, при проезде в общих – 2,147. Коэффициенты для ОАО «РЖД» установлены соответственно 2,995 и 7,943 (РЖД являются пассажирским перевозчиком в регулируемом сегменте на острове Сахалин). Для «Железных дорог Якутии» предлагаются коэффициенты 4,812 и 6,758.

Эти коэффициенты в автоматизированной системе продажи билетов умножаются на ту стоимость проезда, которая определена ФСТ в рамках регулирования тарифов на дальние пассажирские перевозки, и таким образом рассчитывается уровень

ЗАТРАТЫ НА ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ВОЗМЕНИТ ГОСУДАРСТВО

компенсаций, которые необходимо выплатить компаниям из госбюджета на пассажирские перевозки.

«Мы провели свои расчёты, исходя из финансовых результатов деятельности компаний, и определили эти коэффициенты, – заявил начальник Управления по транспорту ФСТ Виктор Квитко. – Они будут рассмотрены и утверждены на правлении службы во вторник».

Как пояснил «Гудку» начальник отдела экономики и условий перевозок департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД» Владимир Обломов, объём перевозок на Сахалине очень небольшой и суммы компенсаций незначительны.

«Согласно расчётам, в 2011 году ФПК будет заявлять компенсацию из бюджета в размере 36 млрд руб., – говорит руководитель финансового управления ФПК Андрей Зиятдинов. – Нас эти расчёты устраивают».

Однако экономически обоснованная компенсация потеря и реальная компен-

сация – разные вещи. В бюджете страны сумма компенсации заложена в размере 30 млрд руб., и такой размер ежегодных субсидий определён до 2014 года. С 2015 года согласно проекту госпрограммы «Развитие транспортной системы России до 2019 года» предполагается выделять 31,53 млрд руб. Как рассказала одна из разработчиков госпрограммы, генеральный директор Центра стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом Елена Мясоедова, её финансовые параметры были жёстко заданы Минфином.

Правда, согласно коэффициентам на 2012 год (для ФПК – 1,551 и 2,043) сумма выпадающих доходов должна понизиться до 35,5 млрд руб. Как пояснил Андрей Зиятдинов, это связано с тем, что на следующий год индексация тарифов на дальние пассажирские перевозки составит 10%, а индекс потребительских цен – 8–9%. За счёт этого потери компании сократятся.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Развитие

Выбрали вектор

Участники Ассамблеи начальников дорог определили направления развития

В ПЯТНИЦУ В ЯРОСЛАВЕ ЗАВЕРШИЛА РАБОТУ VII АССАМБЛЕЯ НАЧАЛЬНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ. БЫЛИ ОБСУЖДЕНЫ ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Второй день ассамблеи начался с открытия модернизированного Ярославского учебного центра Северной магистрали. Он оснащён самыми современными техническими средствами обучения, действующими стендами и тренажёрами. Ежегодно здесь будут проходить подготовку и переподготовку около 1,5 тыс. специалистов по 35 профессиям.

«Качественная подготовка рабочих кадров и постоянное повышение квалификации работников – стратегическая линия развития ОАО «РЖД», – отметил, открывая учебный центр, президент компании Владимир Якунин.



ФОТО: АЛЕКСАНДР КОШКИН

УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР БУДЕТ ГОТОВИТЬ ОКОЛО 1,5 ТЫС. СПЕЦИАЛИСТОВ ЕЖЕГОДНО

Также начальникам дорог и топ-менеджерам был продемонстрирован в действии реализуемый на СЖД проект «Многофункциональная электронная карта работника ОАО «РЖД» (МЭК). С её помощью сотрудники смогут получать допуск на предприятия, льготное питание. А, к примеру, машинисты будут самостоятельно оформлять электронный маршрут в

установленных киосках, проходить предрейсовый медосмотр и инструктаж. Использование МЭК позволит сократить эксплуатационные расходы, уйти от потерь времени и ошибок ручного ввода параметров, ускорит составление статистической отчётности и повысит производительность труда.

После открытия учебного центра участники ассамблеи

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Дипломное признание

Правительство внесло на рассмотрение Госдумы поправки в законодательство об автоматическом признании образовательных дипломов иностранных государств. Существенно упростить признание дипломов и научных степеней, полученных в ведущих учебных заведениях всего мира, в том числе и США, ранее поручил президент Дмитрий Медведев. Законопроект подготовило Минобрнауки. В случаях, не предусмотренных международными договорами, признание иностранных дипломов будет осуществляться по заявлениям граждан федеральным органом исполнительной власти по контролю и надзору в сфере образования.

Число жертв растёт

Число жертв катастрофы теплохода «Булгария» достигло 120 человек. Вчера водолазы подняли на поверхность тела 6 утонувших. Таким образом, пропавшими без вести остаются два пассажира злостного теплохода. Как сообщает главное управление МЧС по Татарии, водолазы продолжают обследовать помещения теплохода, который ранее был поднят со дна Куйбышевского водохранилища и отбуксирован на мель. Сейчас глубина в районе кормовой части судна составляет около 4 м, в носовой части – 6 м.

Специоперация прошла вугустую

Вчера правоохранительные органы Норвегии провели специоперацию в пригороде Осло, в ходе которой задержали шестерых подозреваемых в причастности к пятиничным терактам в столице страны. Позже их пришлось отпустить из-за отсутствия доказательств. Ранее власти задержали главного подозреваемого – Андерса Брейвика. По данным следствия, тот уже сознался в совершении терактов, но утверждает, что действовал один. В пятницу 22 июня у комплекса правительственных зданий в центре Осло взорвалась припаркованная машина. Позже в молодёжном лагере правящей Трудовой партии на острове Утёйя недалеко от норвежской столицы были расстреляны несколько десятков человек. Общее число жертв терактов составило 93 человека.

ПО СООБЩЕНИЯМ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА» И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНТСТВ

продолжили обсуждать важнейшие отраслевые вопросы.

О РАЗВИТИИ ПЕРСОНАЛА

На заседаниях ассамблеи обсуждались пути развития кадрового потенциала холдинга. Вице-президент по управлению персоналом и социальным вопросам Дмитрий Шаханов предложил предоставить начальникам филиалов право самостоятельно вносить изменения в штатное расписание, а также расширить их полномочия по назначению на должности руководителей. При начальниках дорог запланировано создать региональные советы по кадрам, которые обеспечат взаимодействие филиалов и дочерних обществ РЖД в области подбора, расстановки и подготовки кадров. На рассмотрении начальников дорог вынесен проект регламента формирования единого кадрового резерва холдинга.

>Окончание | 3

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Мачты будущего

До конца лета будет установлено 10 мачтовых опор МГФ-30 высотой 30 м на станциях Хабаровск-2, Уссурийск, Первая Речка, Дзёмги и Ин Дальневосточной дороги. Они устойчивы к ветровым нагрузкам и оборудованы перемещаемой короной для светильников, значительная высота подвеса которых позволяет освещать большие территории. Корону можно обслуживать с земли, что повышает безопасность работы.

Пассажиров стало больше

За полгода с вокзалов и станций Башкирского региона Куйбышевской дороги в поездах дальнего следования отправилось более 560 тыс. пассажиров, что на 5% превышает показатель прошлого года. Увеличилось количество желающих уехать в Калининград, Одессу, Москву, Санкт-Петербург, Новый Уренгой, Нижневартовск и страны СНГ.

Проверили и заменили

Инвестиции в капремонт в хозяйстве электрификации и электроснабжения Северо-Кавказской дороги за полгода составили более 100 млн руб. Было заменено 200 тыс. дефектных высоковольтных изоляторов контактной сети, 135 её опор, 8,5 км изношенного провода. Проверена и отремонтирована контактная подвеска на главных путях протяжённостью более 1900 км.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕШЕНИЕ

Северная станция

> Начало | 1

«Поскольку и в ближайшем будущем предстоят серьёзные объёмы, мы вышли с предложением создать путевую машинную станцию. Техничко-экономическое обоснование проекта сформировано. Теперь ждём решения руководства ОАО «РЖДстрой» и совета директоров компании», – сообщил управляющий СМТ-16.

Цена вопроса – около 500 млн руб. В частности, планируется приобрести укладочные краны, в том числе для укладки стрелок, платформы УСО, выправочно-подбивочно-рихтовочную машину ВПРС-2000, а также реконструировать собственную базу треста в Комсомольске, которая определена местом дислокации ПМС. Здесь же будет организовано звеносборочное производство.

Подсчитано, что инвестиции окупятся в течение пяти лет.

Алексей Мальков не исключил, что ПМС треста может быть занята не только на строительстве, но и на реконструкции верхнего строения пути. На Дальневосточной магистрали в последние годы растёт план летних путевых работ, и имеющихся сегодня сил у региональной Дирекции по ремонту пути недостаточно. В этом году на ДВЖД были командированы две ПМС с других дорог.

Павел Усов,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
ХАБАРОВСК

Модернизация

Для службы и быта

УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ РАБОТЫ МАШИНИСТОВ ПОНИЗИТ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ МАГИСТРАЛИ

Осенью будут сданы новый цех эксплуатации и дом отдыха локомотивных бригад депо Абдулино Куйбышевской дороги, а до конца года – оздоровительный центр.

По словам главного инженера Дирекции тяги КбшЖД Владимира Викулина, подрядчики уже приступили к отделочным работам и монтажу инженерных коммуникаций в зданиях административно-бытового корпуса и бригадного дома.

Скоро туда завезут оборудование. Для машинистов в депо появятся учебные классы для техзанятий, три тренажёра для отработки навыков вождения. Оборудуют и компьютерные классы.

Раньше в Абдулине работал лишь цех эксплуатационного локомотивного депо Кинель. Но при этом у машинистов не было служебно-бытового корпуса, дома отдыха и оздоровительного центра. Кадровые и организационные вопросы приходилось решать в Кинеле, что часто отвлекало их во внерабочее время. Кроме того, измени-

лись и условия работы на полигоне дороги от Кропачёва до Октябрьска – плечи обслуживания локомотивных бригад выросли до 500 км.

Поэтому дорога решила построить новый цех и бригадный дом в Абдулине, сократить эксплуатационные расходы и повысить производительность локомотивов и бригад. «В прошлом году машинисты цеха эксплуатации в Абдулине обслуживали участок Абдулино – Сызрань протяжённостью 397 км и Абдулино – Дёма в 250 км. В этом году мы впервые поехали по удлинённным плечам от Кинеля до Дёмы на 500 км и от Абдулина до Сызрани – на 400 км», – сказал начальник депо Абдулино Алексей Никулин.

За счёт этого повысились производительность труда бригад и участковая скорость поездов на главном ходу. Кроме того, теперь, чтобы провести один транзитный поезд от Кропачёва до Октябрьска, требуются всего две бригады, тогда как раньше задействовали три-четыре. Выросла тонно-километровая работа. Так, в прошлом июне

она составляла 2,8 млрд ткм брутто, а в июне этого – свыше 3,3 млрд ткм брутто. Как результат, изменилась и оплата труда. «В прошлом году машинисты депо получали в среднем в месяц 36 тыс. руб., в этом уже на 10 тыс. больше», – отметил Алексей Никулин.

Удлинение плеч потребовало увеличения штата локомотивных бригад по сравнению с прошлым годом почти на 100 человек. Сегодня в депо Абдулино 614 машинистов и помощников. Набор шёл в основном за счёт выпускников железнодорожного техникума и вернувшихся на работу после армии. До конца года в состав депо войдут локомотивные бригады цеха эксплуатации со станции Раевка (депо Дёма). И новое депо сможет само обслуживать полигон от Кропачёва до Октябрьска. «Это сократит эксплуатационные расходы и повысит производительность труда локомотивных бригад», – пояснил Владимир Викулин.

Дмитрий Попов,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
САМАРА

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262

звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471

звонки на номер платные (оплачивается междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

Услуга доступна круглосуточно.

Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется. Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

Перспектива

Пока тепло

Власти озаботились созданием запасов угля в городских котельных

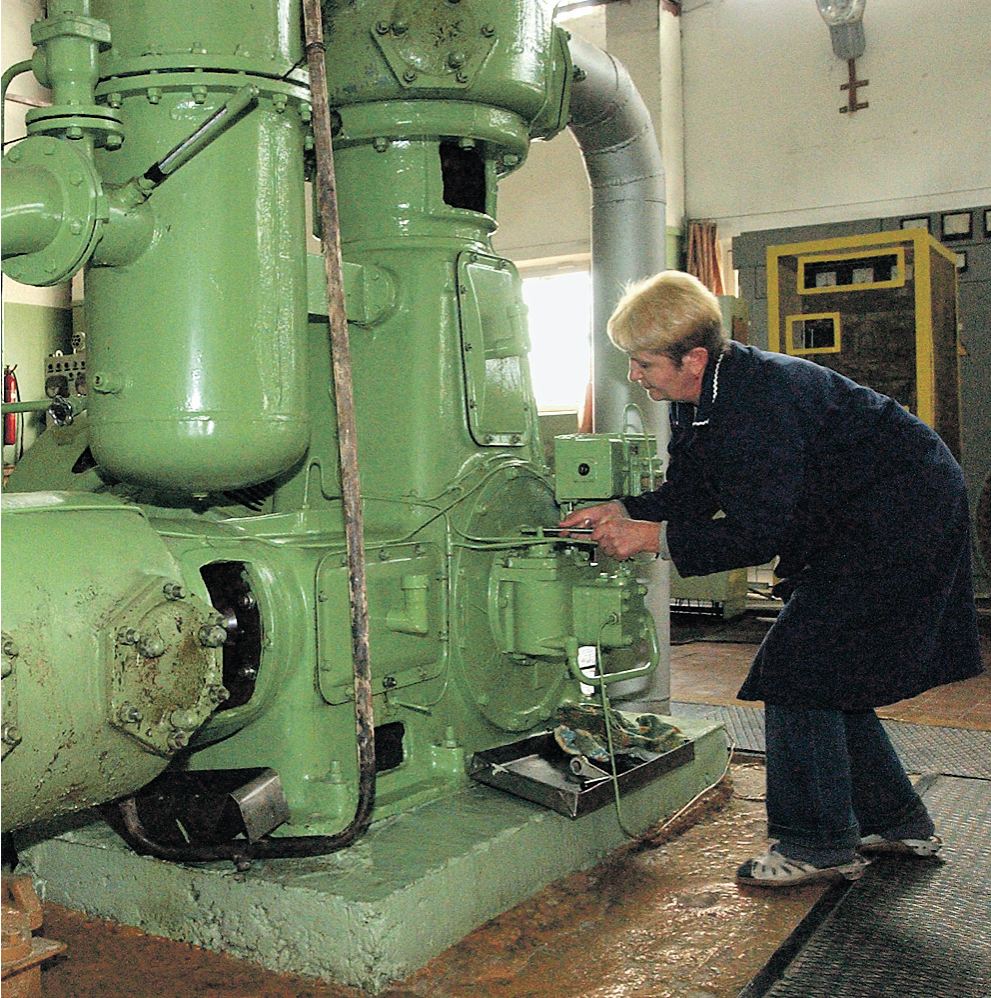


ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАЧЕВ

Если запас топлива есть, то морозы не страшны даже в районах Крайнего Севера

На Красноярской магистрали началась оживлённая погрузка угля в адрес предприятий ЖКХ.

За 20 дней июля на КрЖД отгрузили уже более 47 тыс. тонн твёрдого топлива, что почти втрое превышает показатель прошлого года. Как объясняют в Красноярском ТЦФТО, это, скорее всего, ответная реакция губернаторов на июньское обращение руководства дороги.

– Тогда мы направили письма руководителям Иркутской, Амурской областей, Приморского, Хабаровского краёв, Бурятии, Еврейской АО с просьбой позаботиться о поставках угля на муниципальные котельные заранее, – говорит начальник ТЦФТО Валерий Лебедик. – Причина такого обращения – не допустить повторения прошлогодней ситуации в Иркутской области. Тогда на начало декабря в 12 муниципальных образованиях региона запасов угля осталось на несколько суток. Хотя перебоев с поставками топлива с месторождений Крас-

ноярского края можно было избежать, если бы руководители заранее позаботились о запасах и потерянные объёмы погрузки стали предъявлять не в августе, когда началось формирование запасов топлива на генерирующих станциях «большой энергетики», а в июле.

Кроме того, начать погрузку заранее нужно было ещё и потому, что со второго полугодия у дороги не будет уже собственного инвентарного парка. Доставка будет идти только в вагонах собственников.

– Поэтому потребителям топлива нужно уже сейчас заключать долгосрочные договоры на предоставление приватного подвижного состава, заложить в случае необходимости корректировки в бюджет, – отмечает Валерий Лебедик. – Ведь цена услуги формируется у каждого собственника с учётом экономической целесообразности и востребованности вагонного парка, при этом на её измене-

ние значительное влияние оказывает и динамика изменения отпускной цены нового вагона, которая только за 2010 год выросла в среднем на 50–60%.

Сейчас наибольшую активность по завозу твёрдого топлива проявляют в Амурской области – отсюда поступило заявок на 29 тыс. тонн, хотя в июле прошлого года было около 800 тонн. И от Иркутской области, которая заявила на июль более 13 тыс. тонн. В прошлом году было всего 6 тыс. тонн.

Как отметил министр жилищной политики, энергетики, транспорта и связи Иркутской области Пётр Воронин, в регионе учтены недоработки прошлого года.

– В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности отгружено уже более 70% необходимого запаса топлива, – сказал Пётр Воронин.

Олеся Мининко,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
КРАСНОЯРСК

Безопасность

Трудности разлива

Нефть не пустили в Сибирское море

В СЕВЕРБАЙКАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ Восточно-Сибирской дороги предотвратили условное падение нефти в озеро.

Полемика за чистоту самого большого пресноводного озера мира стали подъездные пути локомотивного депо, где сошли с рельсов крытый вагон и цистерна, из которой стала вытекать нефть. Образовавшийся разлив грозил устремиться по склону в сторону байкальской пристани. В условиях такой легенды и предстояло действовать железнодорожникам.

На точку выдвинулся восстановительный поезд, а также аварийные бригады структурных предприятий, обеспечивающие связь с местом работ, отключение и заземление контактной сети, развёртывание боновых ограждений постоянной плавучести.

Течь в цистерне была ликвидирована с помощью магнит-

Одновременно на берегу Байкала разворачивались боновые ограждения, комплект нефтесборочного оборудования откачивал нефтяную плёнку, а установка для отмывки береговой полосы обильно поливала место условного загрязнения.

Как сообщил и.о. заместителя начальника ВСЖД по Северобайкальскому региону Александр Орёл, во время учений удалось проверить организацию оповещения, оперативность и порядок сбора руководителей предприятий и структурных подразделений вместе с членами аварийных бригад. По его мнению, степень готовности и уровень взаимодействия предприятий по ликвидации ЧС оказались достаточно высокими.

«Я уверен, наши специалисты готовы ликвидировать аварии не только на путях, но и в «море», с использованием боновых ограждений, нефтесбо-



ФОТО: ПАВЕЛ УСАОВ

ного «пластыря». Тем временем бульдозер обваловал разлившиеся нефтепродукты, исключив дальнейшую утечку с места аварии. Спустя несколько минут кран поставил на путь сошедший подвижной состав.

рочного оборудования, а также насосов. По-иному и быть не могло: мы живём на Байкале и хорошо осознаём ответственность за его сохранность», – сказал Орёл.

Игнат Вьюгин

Персонал

ОАО «Рефсервис» объявляет набор на должность заместителя директора представительства на Дальневосточной ж.д.

Должностные обязанности: прием и обработка заявок клиентов, решение вопросов, связанных с организацией перевозок грузов ж.д. транспортом. Заработная плата по результатам собеседования. Соцпакет.

Адрес представительства: г. Владивосток, ул. Вокзальная, д.1.
Контакты: 8(499) 262 9287, 262 2467 Волкова Елена Владимировна, evolkova@refservice.ru

реклама

ОАО «Рефсервис» объявляет набор на должность заместителя директора РВД «Троицк».

Должностные обязанности: организация работы по депоовскому, текущему и капитальному ремонту рефрижераторного подвижного состава. Возможен карьерный рост. Заработная плата по результатам собеседования. Соцпакет.

Адрес РВД «Троицк»: Челябинская обл., г. Троицк, ул. Дерибаса, д.30.
Контакты: 8(499) 262 9287, 262 2467 Волкова Елена Владимировна, evolkova@refservice.ru

реклама

На размещение объявлений в рубрике «Персонал» действуют специальные цены.
Тел./факс: (495) 624-78-53;
E-mail: welcome@gudok.ru

ЧП

Два поезда столкнулись на мосту

В китайской катастрофе погибли 35 человек

АВАРИЯ ПРОИЗОШЛА В СУББОТУ 23 июля в 16.30 по московскому времени. По предварительной версии, в пассажирский экспресс, следовавший из Ханчжоу в Фучжоу, попала молния.

В результате состав остановился на высотном путепроводе. Следующий поезд из Пекина не успел затормозить и протаранил последние вагоны остановившегося экспресса. В результате сильнейшего удара первые четыре вагона шедшего вторым поезда упали с высоты около 20 м. Два последних вагона стоявшего на путях состава сошли с рельсов. В обоих поездах ехало около 1400 пассажиров.

При этом, по данным следствия, гроза не только остановила пассажирский поезд, но и повредила сигнальное оборудование железной дороги, преду-

преждавшее о возможности столкновения. Спасательные работы на месте аварии продолжались несколько суток. Спасатели разбирали обломки, извлекая из-под них тела погибших и раненых.

Официально подтверждена гибель 35 пассажиров, в том числе двух иностранных граждан, однако пока не сообщается о пострадавших.

Гроза повредила сигнальное оборудование железной дороги, предупреждавшее о столкновении

ется, из каких стран. Ещё 210 человек получили травмы.

Министерство железных дорог КНР вчера приняло решение об отмене отправления 58 скоростных составов. Пассажирам возвращали деньги за билеты, а авиакомпании ввели дополни-

тельные рейсы на наиболее загруженных направлениях.

По распоряжению председателя КНР Ху Цзиньтао и премьера Госсовета КНР Вэнь Цзябао была создана комиссия по расследованию причин аварии и оказанию помощи пострадавшим.

В этом году Китай вышел на первое место в мире по протяжённости скоростных железно-

Ринат Накипов

Реклама

«Телефон доверия «Гудок» для сотрудников

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

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.

СОСЕДИ

Купят у конкурентов

КАЗАХСТАН РЕШИЛ ИСПЫТАТЬ ПРОЧНОСТЬ КИТАЙСКИХ ПОЛУВАГОНОВ



НОВЫЕ КИТАЙСКИЕ ВАГОНЫ НЕ СМОГУТ ВЫЙТИ ЗА ПРЕДЕЛЫ КАЗАХСТАНА

«КАЗАХСТАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ ОБНОВИТЬ ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЗА СЧЁТ ПРОДУКЦИИ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА.

Китайская локомотивовAGONостроительная компания China CNR Corporation Ltd (CNR) подписала с «Казахстанскими железными дорогами» (КТЖ) контракт на поставку 2 тыс. железнодорожных полувагонов общей стоимостью \$148,6 млн.

Как рассказал «Гудку» начальник управления корпоративного развития «Казтемиртранса» (грузовая «дочка» КТЖ) Серик Баймагомбетов, китайские вагоны будут использоваться только на территории Казахстана для перевозок угля, руд и других природных ресурсов.

«Эти вагоны сертифицированы только в Казахстане, соответственно, они будут использоваться для перевозок только в республике. Россия не сертифицирует эти вагоны», – отметил он.

В настоящее время Казахстану не хватает около 10 тыс. вагонов, поэтому республика будет закупать ещё 8 тыс. единиц.

По словам представителя «Казтемиртранса», качество китайских вагонов лучше, чем украинских и российских, которые иногда приходят в республику с браком. Так, в начале июня в Казахстане при следовании грузового поезда произошёл сход 9 вагонов из-за излома боковой рамы вагона производства «Алтайвагонзавода», в результате чего было повреждено 460 м пути.

По мнению председателя Исполкома Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ Чингиза Измайлова, покупая китайские вагоны, КТЖ пытаются снизить цену на вагоны российского производства. «Это элемент торга, поскольку китайские вагоны стоят дешевле. Но российские производители на снижение цены не пойдут, поскольку отечественные вагоны более качественные и дольше эксплуатируются, чем китайские», – считает он.

РИНА МОРИЦ

Технология

Тяжёлая «англичанка»

Станция Таловая обзавелась стрелочным переводом на четыре направления



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЖИНА

Ремонтники Юго-Восточной магистрали освоили технологию укладки стрелок английского образца.

На станции Таловая работники путевой машинной станции № 138 из Лисок смонтировали перекрёстный стрелочный перевод. «Обычные стрелочные переводы короткие – на два направления, – рассказывает «Гудку» начальник ПМС-138 Сергей Литвинов, – а тот, что мы уложили в Таловой, – на четыре».

Смена стрелки требовалась давно: старый перевод на деревянных шпалах выработал ресурс и стал дефектным, поддерживать его в полностью исправном состоянии в дальнейшем было затруднительно.

Сергей Литвинов объясняет: «Таловая – это главный ход, поэтому предоставить нам технологическое «окно» для работы было очень трудно, учитывая поток поездов. Но надо было выбрать, пропускать поезда по опасному участку или же найти возможность для замены. Выбрали последнее».

К установке перевода готовились заранее: ремонтники ПМС получили стрелку ещё зимой и до начала путевой кампании отработывали навыки сборки нового устройства. Основная сложность заключалась в том, что нужно было отточить технику монтажа, ведь должны быть соблюдены все гарантийные зазоры. И если на Октябрьской и Московской дорогах такие стрелки мон-

Первый опыт укладки английского стрелочного перевода на Юго-Восточной прошёл успешно

тируют уже пять лет, то на Юго-Восточной только осваивали технологию.

К монтажу движенцы разработали вариантный график и предоставили ремонтникам 16 часов для работы – больше не позволяла интенсивность движения.

Замначальника ПМС-138 по стрелочным переводам и среднему ремонту Артём Будко вспоминает: «Зашли двумя составами с поворотными платформами и кра-

тали и впервые применили. Проблемная по выправке и балластировке, она получается длиннее наших. Зато заменяет собой пару обычных переводов, которые конкретно на том месте в Таловой просто не вошли бы», – говорит Литвинов. – Вынимали грунт, укладывали её на полушпалки, выверяли по уровням и только потом засыпали щебнем и пробивали путевой машиной «Унимат», потому что никакая другая техника бы не справилась. Как выяснилось, не зря тренировались, задержки не допустили».

В сентябре – октябре ремонтникам предстоит работать в Лисках, тоже на главном

Английская стрелка заменяет собой пару обычных переводов, которые в Таловой просто не вошли бы

ном. Работали две смены – наши ребята из ПМС, путейцы, сигналисты и крановщики, почти четыре десятка человек. И уложились в отведённое время, ведь стрелка к моменту укладки уже была полностью подготовлена».

Около полутора часов ушло на установку литой крестовины, столько же – на регулировку остряков, и по часу – на пробивку балласта по двум направлениям. Вес стрелочного перевода на бетонном основании составил 60 тонн.

«Мы зовём такую стрелку «англичанкой», поскольку именно в Британии её разрабо-

ходу: надо будет смонтировать ещё два таких же стрелочных перевода.

Напоследок Сергей Литвинов заверяет: «Дождёмся завершения летних пассажирских перевозок. Движенцам будет проще с предоставлением «окон», тогда и сделаем. Кстати, «англичанка» по сложности установки сопоставима с тремя обычными стрелочными переводами. Я думаю, что всё успеем, ведь пока работаем даже с опережением графика».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ВОРОНЕЖ

Развитие

Выбрали вектор

> НАЧАЛО | 1

Ассамблея признала эффективной работу Корпоративного университета ОАО «РЖД», созданного год назад для системного обучения и развития руководителей компании. По словам директора университета Николая Стеблянского, сегодня университет начинает обучение уже по индивидуальным запросам руководителей, необходимо сформировать его инфраструктуру в регионах и транслировать в филиалы РЖД разработанные технологии развития сотрудников. А начальник Красноярской дороги Владимир Рейнгардт предложил открыть первый филиал университета на своей магистрали.

В 2012-м на пяти дорогах намечено запустить пилотный проект по внедрению единой социальной карты работника по образцу электронной карты, представленной в Ярославском учебном центре. Она поможет персонализировать льготы и гарантии сотрудников и пенсионеров и удовлетворять их по принципу «одного окна».

На ассамблее было признано, что введённая трёхуровневая система премирования работает далеко не всегда гладко. Параметры премирования будут пересмотрены – их должно быть мало, они должны быть

легко измеримы и объективны. В филиалах ОАО «РЖД» запланировано провести акцию «Оцени свою работу»: рядовому работнику предложат назвать показатели, которые наиболее полно отражают эффективность его труда и могут стать критериями премирования.

О ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ Вице-президент по инфраструктуре Владимир Воробьёв заявил на ассамблее, что в 2011 году нужно пересмотреть нормативную базу компании в части обеспечения устойчивой эксплуатационной работы всех отраслевых вертикалей, вошедших в Центральную дирекцию инфраструктуры (хозяйство пути, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, вагонное и гражданских сооружений). Управление надёжностью технических средств инфраструктурного комплекса планируется осуществлять на основе разработанной методологии УРРАН (управление ресурсами, рисками на этапах жизненного цикла и анализ надёжности объектов инфраструктуры). Методология успешно внедряется в путевом хозяйстве Северной дороги и предложена ассамблеей к внедрению ещё на шести дорогах.

Начальники дорог поддерживали предложение руководи-



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЖИНА

теля Центральной дирекции инфраструктуры Владимира Супруна о создании в составе территориальных дирекций инфраструктурных выделенных подразделений – центров управления содержанием инфраструктуры (ЦУСИ). Такие центры будут осуществлять единое планирование, организацию и контроль выполнения работ по текущему содержанию и ремонту объектов. А на местах координировать всю работу будут заместители начальника территориальной дирекции по региону, должности которых предлагается ввести в штатное расписание.

На ассамблее прозвучало предложение: направить максимум средств на покупку тепловозов

Владимир Якунин поставил вопрос об оснащении путейцев при переходе на участковый метод содержания пути средствами доставки и средствами малой механизации. «Нельзя делать вид, что успешно провели реформирование, когда работники не обеспечены самым необходимым – транспортом и ручным инструментом!» – заметил он. Как выяснилось, за несколько лет на сети оборудовано всего пять комбиниро-

ванных средств доставки, да и те не сертифицированы. Глава компании потребовал обеспечить дистанции пути всем необходимым, в кратчайшие сроки сертифицировать типовую путевую машину и организовать её выпуск.

О ДИРЕКЦИИ ТЯГИ Одна из острых проблем, доставшихся в наследство создаваемой дирекции, – изношенность локомотивного

парка почти на 80%. По словам вице-президента ОАО «РЖД», начальника Дирекции тяги Алексея Воротилкина, существующие объёмы закупки и оздоровления локомотивов пока не позволяют остановить темп их старения. А начальник Московской дороги Владимир Молдавер предложил направить максимум выделяемых средств на приобретение не электровозов, а тепловозов, по его словам, сегодня нет в нужном количестве ни на одной дороге. «Пять ведущих дорог исчерпали свои пропускные способности, нужно выводить грузопотоки на рокадные хода и везти их тепловозами», – подчеркнул он.

Ассамблея указала на необходимость предусмотреть в бюджете компании средства на модернизацию эксплуатируемых локомотивов с продлением срока их службы. Один из предложенных путей решения проблемы нехватки денег на обновление парка – закупка локомотивов заинтересованным клиентом с передачей их в аренду железнодорожникам. Это планируется опробовать на одной из дорог. «Если это явление станет массовым, то мы получим колоссальный источник обновления парка», – заметил Владимир Якунин.

Конкурс

Лучшие на местах

«Гудок» начал проводить ежемесячный конкурс материалов, опубликованных в дорожных газетах – филиалах ОАО «Газета «Гудок». По итогам июня в номинации «Лучшая информационная заметка» победила новость Вячеслава Чеботько «На посту у моста» (газета «Призыв» № 23). На втором месте «Горбатый» потерпевший» Александра Савенкова («Куйбышевский железнодорожник» № 23). Лучшим аналитическим материалом признан «Станция – не парковка для порожних вагонов» Владимира Палагутина («Восточно-Сибирский путь» № 24). «Северная магистраль» со статьёй Анны Молчановой «Разрешим проблему сообщения», опубликованная в № 22, заняла второе место.

Лучшими репортажами признаны «Отгребели пугачёвские взрывы» Николая Кожина («Волжская магистраль» № 23) и «Жизнь после подвига» Сергея Прудникова («Октябрьская магистраль» № 24).

В номинации «Лучшее интервью» победителем стал «Красноярский железнодорожник», опубликовавший в № 22 интервью Романа Винокурова с писателем Александром Бушковым «Вдохновения нет, есть профессия». Вторым признано интервью Александра Кичигина в газете «Призыв» № 23 с начальником Южно-Уральского линейного управления внутренних дел на транспорте Владимиром Курбатовым «Проблема в правовом нигилизме».

Лучшие очерки: «По следам Емельяна Пугачёва» Вячеслава Войтина («Призыв» № 24) и «Бойцы в зоне обстрела» Светланы Черновол («Звезда» № 25).

Лучшими фотоиллюстрациями признаны фотографии Екатерины Крюковой к материалу «Олимпийский резерв» («Дальневосточная магистраль» № 24) и Владимира Сафронова к материалу «Железобетонный диагноз» («Красноярский железнодорожник» № 23).

В номинации «Редакционная находка» победил материал Дарьи Кравченко «Полёты не во сне, а наяву» («Красноярский железнодорожник» № 24). На втором месте оказалась статья Светланы Назарчук «Назартур на работу» («Дальневосточная магистраль» № 22).

«Гудок» опубликует лучшие материалы дорожных газет на своих страницах. Сегодня читайте интервью с Владимиром Курбатовым «Проблема в правовом нигилизме» (стр. 5).

РЕДАКЦИЯ

Не менее остро был поставлен вопрос о порядке компенсации затрат, которые несёт дирекция из-за нерационального использования локомотивных бригад по вине смежных филиалов. Эти потери могут привести к дефициту фонда оплаты труда локомотивщиков, росту социальной напряжённости и негативному отношению работников к происходящим преобразованиям. Между тем, как сообщил начальник Западно-Сибирской дороги Александр Целько, на его магистрали действует приказ, предусматривающий экономическую ответственность подразделений дороги, филиалов и дочерних обществ за нерациональное использование бригад. Он позволяет корректировать план по труду в эксплуатационных локомотивных депо за счёт виновных. В итоге непроизводительные потери дорожной Дирекции тяги удалось снизить более чем вдвое. Александр Целько предложил в кратчайшие сроки внедрить на всей сети такой регламент учёта и компенсации. Предложено также разработать механизм экономической ответственности за несвоевременный возврат локомотивов.

НИКОЛАЙ ПОРЕЦКИЙ, СОБ. КОРР. «ГУДКА» ЯРОСЛАВЛЬ

Круглый стол

Право на стандарт

НЕ ВСЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ИМЕЮТ РАВНЫЙ ДОСТУП К СОЦГАРАНТИЯМ

Внедрение единого стандарта социальной защищённости работников ОАО «РЖД» и дочерних и зависимых обществ (ДЗО) возможно. Это реализуется за счёт Отраслевого соглашения, но пока ограничивается разными финансовыми возможностями предприятий и разностью подходов к этому вопросу.

Об этом шла речь во время «круглого стола» газеты «Гудок» и журнала «РЖД-Партнёр», прошедшего в Калининграде. Представители Калининградской дороги, филиалов ОАО «РЖД» и ДЗО, организаций дорпрофжела обсудили проблемы обеспечения льготами и социальными гарантиями работников и неработающих пенсионеров. Как подчеркнули участники, в условиях реформирования социальная инфраструктура является серьёзным объединяющим фактором. Вопрос в том, как обеспечить равный доступ к ней всем железнодорожникам и равные возможности получения социальных гарантий. Заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам, начальник службы управления персоналом Дмитрий Трошин напомнил, что корпоративная политика строится исходя из принципа обеспечения работников создаваемых дочерних обществ социальными гарантиями в объёме не менее установленного коллективным договором материнской компании в течение одного года. В дальнейшем всё зависит от результатов деятельности предприятий.

«Когда выделились в вертикаль, работающих было около 90 человек, а пенсионеров – порядка 120, – рассказала директор Калининградского филиала ОАО «Железнодорожная торговая компания» Валентина Жучко. – В таких условиях невозможно заработать на одинаковый для всех соцпакет, поэтому мы приняли коллективный договор, предусматривающий для неработающих пенсионеров соцпакет поменьше, чем для работающих, и с оговоркой – при наличии средств. Зарабатываем – стараемся помогать пенсионерам, выделяем материальную помощь, уголь для отопления».

«Есть такие организации, которые не способны выполнить даже условия Отраслевого соглашения, в котором зафиксирована нижняя планка социальных гарантий и льгот», – подтвердил председатель дорпрофжела Леонид Жуков. В качестве примера он привёл завод «Металлист-Ремпутизмаш», который не смог проиндексировать зарплату своим работникам с 1 мая. Однако это исключительный пример на полигоне дороги, на других предприятиях финансовая ситуация вполне стабильна.

Но и при хорошей экономике в создаваемых дирекциях далеко не всегда ответственно подходят к социальным инвестициям в своих работников. В этом смысле очень показателен пример отношения к спорту. Если дорога, по словам Дмитрия Трошина, в соответствии с колдоговором вкладывает деньги в оздоровление своих работников, то по отдельным вертикалям финансирование идёт по остаточному принципу, средства на проведение спортивных мероприятий «закрываются». И это несмотря на то, что при выделении из состава дороги ущемления интересов дирекций допущено не было. «За счёт дороги содержатся два отлично оборудованных спортивных зала. Привлекаем к занятиям и соревнованиям всех без исключения работающих на полигоне, – рассказал руководитель Калининградского обособленного подразделения РФСО «Локомотив» Леонид Кривонос. – Но выделение даже минимума – 250 руб. на человека в год, как предусмотрено в колдоговоре, – в некоторых



Средства на проведение спортивных мероприятий иногда «закрываются»

дирекциях почему-то считают необязательным. К примеру, Калининградской дирекции по управлению движением, где трудятся около 800 человек, выделено на спорт всего 9 тыс. руб. (11 руб. на человека на год). Впрочем, некоторые другие не сделали и этого, хотя участвуют все».

В Калининградской дирекции по управлению движением сообщили «Гудку», что в начале года им по разнарядке из центральной дирекции действительно выделили на «спортивную» статью 9 тыс. руб., но в июне добавили ещё 15 тыс. руб.

Но выделение даже минимума – 250 руб. на человека в год, как предусмотрено в колдоговоре, – в некоторых дирекциях почему-то считают необязательным

По мнению Леонида Кривоноса, будет легче решать вопросы обеспечения коллективов социальными гарантиями, когда у холдинга появится единый социальный оператор.

Сегодня рассматриваются несколько возможных «обликов» такого оператора. Своё видение предложили и калининградцы. По мнению председателя межрегионального Совета ветеранов войны и труда Михаила Проташика, такой обезличенный ресурс не будет востребован у ветеранов, которые в большинстве своём нуждаются в индивидуальном внимании и адресной помощи: «Человек будет обращаться за поддержкой по месту прежней работы, туда, где его знают, учитывают его заслуги перед предприятием и личные обстоятельства». С ним солидарен и Дмитрий Трошин. «При создании единого оператора предпо-

лагается некий «котловой» метод финансирования, когда набирается база средств и всем распределяется, – говорит Дмитрий Трошин. – Но работавшим на конкретных предприятиях людям сложно принять то, что нужно будет обращаться в какую-то «службу одного окна». С другой стороны, единый регулятор – это некий прообраз парткомов, которые не вели хозяйственную деятельность, но имели влияние и право контроля, чтобы организации предоставляли льготы в рамках единого стандарта. Я склоняюсь в сторону регулятора, который имел бы возможность отслеживать, контролировать и на определённой стадии вмешаться в процесс предоставления социальных гарантий. Таким образом, работникам и неработающим пенсио-

нерам будет обеспечен равный доступ с сохранением адресности подхода».

Как подытожили участники заседания в Калининграде, цели и задачи проводимой в железнодорожной отрасли реформы понятны, как понятно и то, что болезненным этот процесс быть не может. С другой стороны, на уровне руководства холдинга необходимо усовершенствовать механизм контроля за исполнением всеми филиалами и ДЗО единого стандарта социальных гарантий, совершенно исключив субъективный фактор, когда по непонятным причинам реализации этого стандарта в отдельных организациях не уделяется должного внимания.

ВЕРА БАШКАНОВА,
соб. корр. «Гудка»
Калининград

Совещание

Исключить человека

СИТУАЦИЮ В СЦБ ОБСУДИЛИ НА СЕТЕВОЙ ШКОЛЕ



ФОТО: ИГОРЬ УМАНОВ

По оценке Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры, более 60% отказов технических средств происходит под воздействием человеческого фактора.

За первое полугодие 2011 года в целом обстановка с обеспечением безопасности движения в хозяйстве автоматики и телемеханики улучшилась на 20%. Ухудшение показателей продемонстрировали лишь четыре дороги: Московская, Свердловская, Приволжская и Дальневосточная.

Такие данные были приведены 20–21 июля в Екатеринбурге на сетевой школе «Роль руководителя среднего звена в совершенствовании технологического обслуживания современных систем ЖАТ («РукопоЖАТие-2011»).

Как пояснил начальник Управления автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры Николай Балув, необходимость проведения совещания именно с руководителями среднего звена вызвана тремя основными причинами. Это, во-первых, резкое ухудшение безопасности движения поездов, которое произошло в 2010 году при непосредственном участии работников хозяйства автоматики и телемеханики. Во-вторых, крайне низкая надёжность работы устройств СЦБ, следствием которой являются массовые задержки пассажирских, пригородных и грузовых поездов, что, в свою очередь, приводит к негативному влиянию на эффективность работы компании и, соответственно, к постоянной и вполне заслуженной критике со стороны руководства. И в-третьих, необходимость встретиться, обсудить проблемы и сверить

Устройства СЦБ порой срывают график движения поездов

взгляды и позиции в связи с созданием дорожных и Центральной дирекции инфраструктуры, чтобы сохранить высокий уровень управляемости в нашем хозяйстве и не допустить снижения качества нашей работы в период реформирования.

Школа, на которую были приглашены старшие электро-механики и начальники участков СЦБ – около 600 человек, – проводилась Управлением автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» в соответствии с планом проведения общесетевых мероприятий.

Особое внимание на форуме было уделено проблемам безопасности движения поездов и надёжности устройств СЦБ. Количество отказов технических средств в хозяйстве снизилось на 5%, но остаётся высоким. Нестабильная работа устройств СЦБ влияет на исполнение графика движения поездов. С начала года по вине работников дистанций СЦБ было задержано 813 пассажирских, 443 пригородных и 2242 грузовых поезда. Наибольшее количество – суммарно всех категорий – на Свердловской, Октябрьской, Западно-Сибирской, Северной и Горьковской дорогах.

В итоге участники форума «РукопоЖАТие» приняли «Обращение к работникам хозяйства», в котором говорится о необходимости направить свои усилия в работе на повышение безопасности движения поездов, строгое соблюдение технологической дисциплины, правил охраны труда и техники безопасности, а также безусловного выполнения требований инструкций.

Владислав Кукреш

Машиностроение

По международным правилам

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗД БУДЕТ КУРСИРОВАТЬ ПО ДОРОГАМ СЕРБИИ

МЫТИЩИНСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ЗАВОД «МЕТРОВАГОНМАШ» (МВМ, входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») выпустило первый дизельный поезд, который будет применяться на железных дорогах с европейской колеи шириной 1435 мм.

Дизель-поезд изготовлен по заказу «Железных дорог Сербии» по контракту, который был заключён в 2010 году.

Одной из особенностей новинки стало то, что поезд оборудован переходными площадками HUBNER (ширина прохода 1550 мм и высота 2000 мм), что позволит пассажирам переходить из вагона в вагон, не испытывая при этом дискомфорта. Также благодаря этим площадкам дизель-поезд способен беспрепятственно проходить кривые и участки с уклоном. При этом эксплуатационная скорость поезда достигает 100 км/ч.

Кабина машиниста и пассажирское отделение поезда получили немецкую систему отопления и вентиляции фирмы Webasto. Для провоза детских колясок, велосипедов, инвалидных колясок и крупногабаритного багажа в вагоне с санитарным блоком предусмотрено многофункциональное помещение. Также для удобства пассажиров со стороны санитарного блока и напротив него на боковых стенах расположены раскладные сиденья. Пассажирское отделение оборудовано сиденьями второго класса с подлокотниками. Их расположение организовано по схеме 2+2 с проходом через центр отделения. Всего сидячих мест 110 и 10 откидных. Максимально поезд может перевезти 246 пассажиров.



ФОТО: ЗАО «ТМХ»

По словам директора департамента по связям с общественностью ЗАО «Трансмашхолдинг» Артёма Леденёва, в рамках контракта всего будет изготовлено 12 дизель-поездов в двухвагонном исполнении, которые будут переданы заказчику в течение двух лет.

Благодаря соблюдению всех требований действующих международных стандартов и европейских норм отечественный дизель-поезд может составить конкуренцию продукции крупных производителей из стран Евросоюза.

Теоретически возможна поставка аналогичных поездов и в другие страны, использующие колею 1435 мм. Для этого потребуются адаптация подвижного состава к тре-

Сербия получит свои поезда в течение двух лет

бованиям, принятым на соответствующей железной дороге.

«В России дизель-поезда ДП1-С эксплуатироваться не будут, поскольку они предназначены для европейской колеи и синхронизированы с сербской системой безопасности», – отметил Артём Леденёв.

Для железных дорог России Трансмашхолдинг производит рельсовые автобусы РА2, которые выполняют ту же функцию – перевозят пассажиров на относительно не сильно загруженных неэлектрифицированных линиях.

Марьяна Балашкина

Предложение

Проверка на усталость

УЧЁНЫЕ РАЗРАБОТАЛИ ПРОЕКТ СТЕНДА ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ ДЕТАЛЕЙ ВАГОНОВ

Увеличение количества производителей крупного стального литья и других ответственных узлов для нужд вагоностроения усиливает потребность в проведении обязательных стендовых усталостных испытаний таких изделий.

Проблема в том, что сейчас в испытательных центрах России и СНГ большинство динамических машин, развивающих усилие свыше 1 тыс. кН, имеют срок службы около 50 лет.

Поэтому они обладают низкой метрологической точностью, устаревшей системой записи и статистической обработки параметров испытаний и другими недостатками. К тому же результаты усталостных испытаний несущих деталей вагонов, полученные на таких машинах, полностью зависят от человеческого фактора.

Специалисты научно-производственного объединения «Нанотек» (Екатеринбург) разработали проект инновационной динамической испытательной машины усилием до 2 тыс. кН и частотой нагружений проверяемых деталей до 15 Гц. При этом суммарная потребляемая мощность всех её агрегатов не превышает 45 кВт.



ФОТО: ПЛАТОН ГОРБАТОВ

Крупное вагонное литьё скоро будут проверять на специальных стендах

Точность прикладываемых статических и циклических нагрузок к испытываемой детали обеспечивается в пределах 1%. Кроме того, машина имеет систему сбора, обработки, визуализации и хранения экспериментальных данных.

Она предназначена для проверки деталей вагонов (литые изделия, оси, колёса, бандаж и др.). Основными узлами разработанного в Екатеринбурге новшества являются силовая рама, стол для размещения испытываемого образца, верхний нагружающий гидроцилиндр, пульсаторы и пульта оператора. Машина имеет компьютерное

управление, пользовательский интерфейс с возможностью отображения регистрируемых параметров в режиме on-line.

По расчётам специалистов объединения, стоимость и затраты на техническое обслуживание новой машины существенно ниже зарубежных аналогов. По их мнению, внедрение подобных экономичных и высокопроизводительных испытательных машин даст возможность ускорить в 2–3 раза сроки проверок деталей вагонов и существенно снизить затраты на их проведение.

Андрей Стрельцов
Екатеринбург

Безопасность

Проблема в правовом нигилизме

Каждого садовода или туриста досмотреть невозможно

Владимир Курбатов,
начальник
Южно-Уральского
линейного
управления
внутренних дел
на транспорте



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПУШКОВ

ПРОБЛЕМА ТЕРРОРИЗМА В РОССИИ, КАК И ВО МНОГИХ СТРАНАХ МИРА, УЖЕ ДАВНО ВСТАЛА ВО ГЛАВУ УГЛА. ЧЕГО ТОЛЬКО СТОИТ ВЗРЫВ В АЭРОПОРТЕ ДОМОДЕДОВО ИЛИ ТРАГЕДИЯ «НЕВСКОГО ЭКСПРЕССА»!

– Владимир Алексеевич, насколько всё же вопрос терроризма актуален для ЮУЖД?

– Смотря что подразумевать под актом терроризма. Ещё в 90-х мы столкнулись с массовыми забастовками шахтёров, которые перекрывали железнодорожные пути. Тогда временные задержки в следовании поездов достигали 20 часов. Впоследствии с той ситуацией удалось справиться, и больше таких проявлений массовых волнений не было. Хотя предпосылки к ним возникают периодически. Угрозы удавалось предотвращать при помощи профилактических бесед и мероприятий. Если же говорить о традиционном терроризме, захвате заложников, взрывах поездов или железнодорожных путей, сложившаяся ситуация на территории ЮУЖД среди специалистов считается спокойной.

– Сегодня одним из самых эффективных способов борьбы как с обычными нарушителями, так и с террористами считают металлодетекторы.

– Металлодетекторы сами по себе не панацея. Не надо думать, что стоит лишь поставить «рамки» и тут же начнут выявляться хранители незаконного оружия и боеприпасов. Этот вопрос требует серьёзной доработки. Примером может послужить тот же челябинский аэропорт Баландино. Там сразу же за металлодетектором установлен интроскоп для проверки багажа. В сфере авиауслуг есть чёткий перечень запрещённых для провоза вещей. За нарушение этого требования на виновного могут завести даже уголовное дело. А теперь представьте себе людей, которые отправляются в поездку на поезде на несколько суток. Они с собой возьмут нож, вилку, консервы и много чего ещё. Детектор на всё это мигом среагирует. Именно в таком случае и нужен интроскоп, который поможет распознать, представляет ли данный человек угрозу для пассажиров, везёт ли он с собой нож, а не автомат. В то же время пропускная способность пригородного челябинского вокзала – около 5 тыс. пассажиров в день. Большинство – садоводы, туристы, которые везут с собой лопаты, топоры, пилы и так далее. Всё это будет в прямом смысле слова звенеть. И получается, что каждого необходимо остановить, досмотреть и пропустить. А ведь некоторые пассажиры приезжают на вокзал буквально за 5–10 минут до отправ-



ФОТО: ИРИНА ВОЗЖИНА

ления поезда. Несложно себе представить возмущённые толпы народа.

– Предположим, задержали подозрительного человека. Какова его судьба? Его доставят в отделение полиции?

– Тут возникает вопрос. Даже если нам стало известно, что человек провозит нечто запрещённое, где его досматривать? Специальных помещений у нас не предусмотрено. Не будем же мы раздевать пассажира на глазах у всего народа! А значит, везти его в отделение неправомерно. Да и при таком пассажиропотоке нереально увозить в полицию каждого подозрительного человека.

– То есть основные проблемы, по-вашему, кроются исключительно в нехватке оборудования и отсутствии помещений?

– Не только. Для того чтобы получить право работать на интроскопе, необходимо пройти полугодовые курсы в специальном учебном центре. Тут вступает в силу обычная математика. Уже в июле на нескольких вокзалах ЮУЖД планируют установить шесть металлодетекторов. Соответственно, рядом надо поставить столько же полицейских. Однако такого количества свободных людей у нас просто нет. Реформа МВД на треть сократила численность транспортных полицейских. Выход, с моей точки зрения, в создании железнодорожной службы безопасности по аналогии с авиационной. Руководству компании необходимо выходить с законодательной инициативой с тем, чтобы дать этим людям право досматривать пассажиров. Сейчас это могут де-

Далеко не все подозрительные предметы являются оружием террористов

лать исключительно полицейские, которых катастрофически не хватает.

– Если отложить в сторону все технические новинки, то как вычислить в толпе настоящего террориста?

– Давайте посмотрим на действующий уже давно и прекрасно зарекомендовавший себя «израильский метод». Суть – все подступы к вокзалам и аэропортам охраняются. Специально обученные люди проверяют автомобиль и смотрят, как ведут себя водитель и пассажиры. Ситуация по-

с пассажиропотоком 30 тыс. человек в сутки. Они озираются, смотрят на часы. Разве несколько полицейских смогут отработать всю эту толпу? Это при том, что некоторые пассажиры откровенно издеваются над стражами правопорядка.

– Способно ли российское общество справиться с терроризмом?

– Сначала нам надо справиться с собой. Для нашего народа характерен так называемый правовой нигилизм. Есть анекдот про отечественных водителей: «Настоя-

Реформа МВД на треть сократила численность транспортных полицейских

вторяется на парковке и даже внутри помещений. Специалисты умеют вызывать проявления нужной реакции со стороны потенциального террориста, прежде чем он подойдет к своей цели. Но теперь давайте сравним количество стратегических гражданских объектов в Израиле и России. Необходимое число специалистов обучить очень сложно. Если уж и браться за это, то надо проводить серьёзные психологические тренинги. Сегодня же полицейскому дают в руки обычную ориентировку. А как же ему распознать смертника? Теоретически учили вычислять таких людей по телодвижениям, поведению, одежде. Но представьте себе Челябинский вокзал

щим запрещающим знаком проезда служит бетонный блок, уложенный поперёк дороги». Все пытаются нарушить установленные правила проезда, в аэропортах тащат с собой запрещённые предметы и так далее. Люди не приучены следовать букве закона. С моей точки зрения, избавившись от правового нигилизма, тогда и с терроризмом справиться будет проще.

Беседовал Александр Кичигин,
корреспондент
газеты «Призыв»

МАТЕРИАЛ СТАЛ ОДНИМ ИЗ ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА ПУБЛИКАЦИЙ В ДОРОЖНЫХ ГАЗЕТАХ ЗА ИЮНЬ (НОМИНАЦИЯ «ЛУЧШЕЕ ИНТЕРВЬЮ»)

Перевозки

Свободных вагонов нет

Нужно рационально сочетать долгосрочные контракты с крупными грузоотправителями и разовые отправки

Виктор Воронович,
начальник
Управления
маркетинга
и тарифной
политики
ОАО «ПГК»



ФОТО: ПГК

Для осуществления государственных и социальных перевозок в «режиме Прейскуранта 10-01» вагон должен быть инвентарным, так как только в этом случае РЖД могут взыскать с грузоотправителя и грузополучателя плату за пользование вагоном по Тарифному руководству № 2 и штраф за сверхнормативное занятие подвижного состава в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта.

При использовании приватного подвижного состава даже дочернего предприятия РЖД грузоотправители и грузополучатели освобождаются от уплаты этих платежей, а операторы обычно включают плату за пользование вагоном в свою ставку. Поэтому при аналогичной перевозке груза для корректного сравнения ставку оператора



ФОТО: НАВЕИТ ГОРБАТОВ

Инвентарного парка на сети практически не осталось

необходимо сравнивать с совокупными транспортными затратами грузовладельца в вагоне инвентарного парка (СТЗ ИП). СТЗ ИП состоит из железнодорожного тарифа по Прейскуранту 10-01 и платы за пользование вагоном в пределах оговорённого с оператором срока в соответствии с Тарифным руководством № 2. Кстати, ставка ПГК в среднем по всем отправкам за май 2011 года меньше СТЗ ИП на 6%. При этом при перевозках социально зна-

чимых грузов и грузов в пределах России ставки ПГК практически всегда ниже СТЗ ИП. А при перевозках экспортных грузов мы используем рыночные цены.

Что касается перевозок социально значимых грузов и воинских отправок, у нас есть добровольно взятые на себя обязательства как у крупнейшего железнодорожного оператора и дочернего общества ОАО «РЖД» по перевозке социальных грузов. Это энергетический уголь для нужд ЖКХ, минераль-

ные удобрения для сельхозпроизводителей, минерально-строительные материалы для строительства олимпийских объектов в Сочи, для строительства объектов во Владивостоке к саммиту АТЭС, вода для пожарных поездов и т.д. Но по некоторым видам перевозок существуют проблемы с планированием, когда нас ставят перед фактом необходимости такой перевозки. Мы не резервируем подвижной состав, просто не можем себе это позволить. Всё, что планируется заблаговременно, мы включаем в план, встраиваем в свою логистику. В противном случае приходится снимать вагоны с других клиентов компаний-операторов.

В общем-то, вся нынешняя суть проблемы состоит в том, что у РЖД не осталось вагонов, а остались обязательства их предоставлять. Да ещё и тариф на некоторых направлениях позволяет коммерсантам дополнительно заработать по сравнению с инвентарным парком. Поэтому для того, чтобы разубить этот узел, надо или дать возможность РЖД отказывать в согласовании заявки на перевозку в вагонах инвентарного парка, или установить тариф за перевозку в вагонах инвентарного парка на рыночном уровне. И проблема обеспечения грузовладельцев вагонами инвентарного парка будет решена в течение месяца.

Вопрос Дня

Почему падает участковая скорость? За счёт чего её можно повысить?

Олег Амелченко, начальник службы корпоративной информатизации ЗабЖД:

– На эту тему можно написать целый трактат – так много связанных друг с другом факторов обуславливают данную проблему. На Забайкальской дороге с начала года участковая скорость упала. Причины разные, но основные две. Первая – невыполнение предупреждений по ограничению скорости, особенно проблемный в этом смысле Могочинский регион. И вторая – рост отказов в локомотивном хозяйстве. Ну а в целом участковая скорость будет выполняться тогда, когда станет выполняться график движения. А последнее зависит от чёткого соблюдения технологических особенностей, слаженной работы всех участников перевозочного процесса.

Геннадий Бокач, начальник службы технической политики ДВЖД:

– В настоящий период времени в рамках реализации третьего этапа реформирования ОАО «РЖД» показатель участковой скорости, в первую очередь для такой магистрали, как Дальневосточная, которая является конечным звеном технологической цепи в доставке грузов к морским терминалам и пограничным переходам, требует пересмотра. Сегодня важнее скорость перемещения груза от станции погрузки до станции назначения, чем на участках. В этом плане пора перевести нормативную базу бюджетных показателей для дороги и выработать современный, более благоприятный для клиента и производителя-перевозчика – на основе скорости продвижения груза в вагонах и с учётом времени на его перевалку на другие виды транспорта.



ФОТО: ПАВЛА АКИМОВА

Сергей Титаренко, начальник станции Самара:

– Участковая скорость зависит от двух факторов: качества планирования работы технических станций и графиковой дисциплины как станционных работников – дежурных по станциям, маневровых или станционных диспетчеров, – так и поездных диспетчеров дорожного Центра управления перевозками. Оба фактора связаны друг с другом. Сбой в работе одного звена перетекает в сбой другого и наоборот. Поезд должен идти по расписанию, в соответствии с точками прибытия и отправления. Если возникают задержки на промежуточных станциях, ломается график, и следующие поезда должны менять своё время отправления либо нагонять. При этом вносятся коррективы в диспетчерское регулирование, а в результате меняется участковая скорость.

Александр Бахмутский, начальник эксплуатационного локомотивного депо Тимашевская:

– Повысить участковую скорость может вождение грузовых поездов по строгим «ниткам» графика. Все «окна», ремонтные плановые работы можно предусмотреть заранее и включить их в график. Однако сейчас из-за сгущённого потока грузовые поезда идут и между «ниток». Кроме того, многие станции рассчитаны на 57 вагонов, а есть поезда и длиннее, поэтому не на каждой станции состав можно поставить под обгон, а только там, где есть возможность остановить длинносоставный поезд. На этом тоже теряется участковая скорость.

Владимир Кирьянов, машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Россошь:

– Участковая скорость снизилась примерно на 8–9% по сравнению с прошлым годом. В принципе это немного, ведь идут путевые работы, надо пропускать пассажирские поезда. Это объективное снижение в летний период. Осенью будет попроще, при менее интенсивном движении скорость снова вырастет. А чтобы ехать быстрее, движением нужно побыстрее пропускать поезда, чтобы они меньше стояли на станциях, а путейцам, сигналистам и энергетикам укладываться в срок «окон», не передергивать их и не тормозить нас.

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

ФЕЛЬЕТОН

Эволюция форточек



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.

Невыносимым от жары июльским днём Григорий Фёдорович, оставив столичные каменные недра, прорывался по железнодорожной полосе к себе на дачу. Там, пусть всего на несколько часов, он собирался, забыв городское пекло, светливый гул и скрежет улиц, всецело насладиться прохладой и покоем.

Григорий Фёдорович отлично представлял, что может ожидать его в пути, и потому прихватил с собой два пирожка, бутылку газводы, отвёртку и флакончик нашатырного спирта. Последний – на случай, если во время поездки с ним самим или с кем-нибудь из пассажиров случится обморок. А обмороки в последние год-два, по наблюдениям Григория Фёдоровича, ввиду плохой вентиляции и духоты в вагонах случаются часто. Лично он не впадал в истерику, всякий раз покупая на Казанском вокзале билет до станции Желанная и становясь участником акции «два часа общественно-транспортной бани».

По его наблюдениям, в терзающей пассажиров духоте виноваты форточки. Ещё в прошлом году они существенно обвалили в размерах и, как следствие, перекрыли доступ воздуха в вагоны. Вот советские форточки легко раскрывались на треть окна.

В терзающей пассажиров духоте виноваты форточки

Нынешние приоткрываются лишь на тройку сантиметров внутрь под таким смешным углом, что любой ветерок в ней попросту гаснет.

Будучи человеком дела, Григорий Фёдорович решил устранить неполадку своими силами. Именно для этого он и прихватил отвёртку: на время снять проклятую форточку, чтобы затем, у самой Желанной, привинтить её на место. Не судите «монitéра» строго: жалобы на пекло в вагонах электричек к ответственным железнодорожникам остались неуслышанными.

Внезапно одна из пассажиров потребовала «прекратить безобразить», назвала вандалом, штрафом пригрозила. Для примирения с ней Григорию Фёдоровичу пригодились два пирожка и часть газводы. Разговорились. Попутчица резко изменила отношение к «вандалу»: с духотой в электричках нужно бороться, но важно понять, почему широкие форточки поменили на убогие.

– Возможно, они создавались с целью уберечь наши лёгкие от

рот, радуют, раз так успешно плодятся, – решил Григорий Фёдорович и продолжил рассуждать: – Наверно, такие форточки очень любимы конструктором. Нельзя не любить собственное дитя. Настоящая мать и хромых детей любит, и кривых, заботится о них, как о здоровых. Неужели есть кто-то, кто ратует за выживание мертворождённых форточек? На кого указать пальцем? На человека, объявившего конкурс на их производство? На халтурщика-производителя? А может, на лицо, принимавшее готовый кривобокий продукт?..»

Мысли, подобно поезду, всё неслись и неслись. А Григорий Фёдорович крепко держал в руках флакончик нашатырного спирта. Когда у него начинала плыть голова, он делал отрезвляющий вдох. Молодая поси-невшая от жары и духоты попутчица Григория Фёдоровича попросила у «дяденьки» тоже «нюхнуть этого зелья».

Ну а в целом поездка до станции Желанная прошла без происшествий.

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Всё по регламенту

ПОСЛЕРЕЙСОВАЯ АЛКОМЕТРИЯ НЕ ПРОТИВОРЕЧИТ ЗАКОНУ

– Мы, работники подменного пункта станции Мураши Горьковской дороги, просим объяснить, законно ли распоряжение вице-президента ОАО «РЖД» А.В.Воротилкина о введении до конца года прохождения послерейсовой алкометрии? В коллективах к нему, мягко говоря, очень негативное отношение. Получается, что из-за одного-двух нерадивых должны страдать локомотивные бригады всей сети. Наверно, всё-таки должны быть какие-то иные меры воспитательного воздействия.

Сергей Малышев (фамилия изменена) Лянгасово

– Послерейсовая алкометрия локомотивных бригад же-

лезнодорожного транспорта проводится на основании «Регламента послесменной алкометрии работников локомотивных бригад», принятого распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2010 года № 117.

Регламент не противоречит действующему законодательству (п. 3 ст. 25 закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17). Он разработан в целях обеспечения безопасности движения поездов, повышения ответственности работников локомотивных бригад и соблюдения трудовой дисциплины. Жизнь и безопасность пассажиров, самих железнодорожников важнее временных неудобств.

Михаил Семёнычев, заместитель начальника Дирекции тяги

ХАРАКТЕР

В команде путейцев

У Игоря Балашова две страсти – работа и футбол

С Игорем Анатольевичем Балашовым я встретился в канун знаменательного события: одному из старейших на Московской железной дороге предприятий – Московско-Горьковской дистанции пути – исполнилось 150 лет. В кабинете начальника дистанции то и дело звонил телефон, прерывая нашу беседу: полным ходом шла подготовка к торжеству.

Родился Игорь Анатольевич в рабочей семье, каких тысячи в подмосковном Орехово-Зуеве. Раньше его называли «городом текстильщиков», хотя некогда знаменитые хлопкопрядильные фабрики давно пришли в упадок. Самым стабильным предприятием оказалась железная дорога. Так что, поступив в МИИТ, он с выбором профессии не прогадал. Дипломированного специалиста в 1980 году распределили в Ореховскую дистанцию пути. И отправили мастером на путейский участок сортировочной горки. А уж оттуда он шаг за шагом продвигался по служебной лестнице: начальник участка, главный инженер, заместитель начальника дистанции пути...

– Когда я ознакомился с путевым хозяйством на сортировке, оно произвело на меня удручающее впечатление, – вспоминает начальник дистанции, в чьём подчинении сейчас 700 км пути. – Шпалы все деревянные, большинство прогнившие. Рельсы, можно сказать, доисторические, давно отслужившие свой срок. Поэтому ни одни сутки не обходились без ЧП: сходы, завалы... Дисциплина хромала на обе ноги. Иного надо было гнать с железной дороги поганой метлой, а заменить некем. Люди к нам шли неохотно.

Сортировка стала для него хорошей школой. Опыт пригодились, когда уже заместителю начальника дистанции пришлось решать не только производственные, но и социальные проблемы. К тому времени произошло объединение двух дистанций – Ореховской и Московско-Горьковской – в одно предприятие со штатом в 1200 человек. Управлять таким большим коллективом, тем более, когда производственные участки находятся на приличном расстоянии друг от друга, непросто. Но трудностей в работе, по словам профессионала, стало не больше, а меньше.

– Ускорила реконструкция. Началась массовая замена старых рельсов, стрелочных переводов, деревянных шпал. Появились и высокопроизводительные путевые машины. Кстати, это позволило со временем сократить численность персонала почти в два раза, до 600 человек. А главное, – рассказывает Игорь Анатольевич, – после того как в Орехово-Зуеве начали закрываться предприятия, появилась очередь желающих поступить к нам на работу. Теперь из дистанции если и уходят, то в основном на повышение.

Пришлось на время расстаться с родным коллективом и Балашову, он стал начальником Московско-Рязанской дистанции пути, потом работал в ревизорском аппарате. А в октябре прошлого года ему предложили возглавить Московско-Горьковскую дистанцию пути.

– Не скрою, принял предложение без колебаний, – сказал Игорь Анатольевич. – И возвратился в родные пенаты, где остались моя семья и друзья, которые, как и я, после учёбы в МИИТе пришли на работу в нашу дистанцию. Они и стали моей опорой во всех делах. Вот прошлым летом между Москвой и Нижним Новгородом начал курсировать скоростной «Сапсан», предварительно было обновлено всё путевое хозяйство. Ответственность, конечно же, возросла.

Путейская специальность для Балашовых стала семейной профессией. Со своей супругой Галиной он познакомился на своём же предприятии, куда её рас-

СПОРНЫЙ ВОПРОС

Не женская профессия

Девушки тоже хотят быть машинистами

В РАЗГР ВСТУПИТЕЛЬНЫХ ЭКЗАМЕНОВ МНОГИЕ ВЫПУСКНИЦЫ ЗАДАЮТСЯ ВОПРОСАМИ: ГДЕ МОЖНО ПОЛУЧИТЬ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ МАШИНИСТА И ПОЧЕМУ В КОЛЛЕДЖАХ, ГДЕ ОБУЧАЮТ ЭТОЙ СПЕЦИАЛЬНОСТИ, У НИХ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ПРИНИМАТЬ ДОКУМЕНТЫ? А ТАКЖЕ КУДА НА ПРИЁМНУЮ КОМИССИЮ МОЖНО ПОЖАЛОВАТЬСЯ?

Как удалось нам выяснить, приёмные комиссии не принимают от девушек документы, потому что постановлением правительства утверждён перечень тяжёлых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, где запрещается труд женщин (№ 162 от 25.02.2000). В частности, речь там идёт и о машинистах.

Это решение вызывает неоднозначную реакцию в обществе. Два года назад петербургская студентка Анна Клевец пыталась отстоять право женщин работать машинистами электропоездов. После того как в отделе кадров метрополитена ей отказали, сославшись на запрет, прописанный в постановлении правительства, она решила этот документ оспорить в Верховном суде. Но Верховный суд сказал

ей дважды «нет». Дело получило широкий резонанс в СМИ, многие из которых тут же назвали это половой дискриминацией. Говорили, что в соседних странах женщина-машинист – привычное явление. Так, например, скоростной поезд «Аллегро» вела женщина-машинист из Финляндии, и никто этому не удивлялся.

Что же стоит за запретом? Работа о женском здоровье или, как пишут обиженные девушки в блогах, «наша дремучесть и отсталость»? Относительно работы женщин машинистами в подземке ясность внёс Минздрав, который рекомендует пассажирам не пользоваться метро более двух часов в день. А рабочий день машиниста превышает эту норму. Однако, несмотря на эти обстоятельства, в Московском метрополитене ещё с советских времён и до 2009 года успешно трудилась женщина-машинист, пока не ушла на пенсию. Медики утверждают, что монотонный труд и постоянный шум негативно сказываются на здоровье женщины. Но дамы считают, что в ОАО «РЖД» просто боятся расходов, связанных с обустройством рабочих мест,



Игорь Балашов с оптимизмом ждёт чемпионата мира

пределили после окончания МИИТа. Вскоре сыграли свадьбу. По стопам родителей решил пойти и их сын. В день, когда дистанция отмечала 150-летний юбилей, Дмитрий защитил диплом в МИИТе, на том же факультете, где учился его отец.

В служебном кабинете мой взгляд невольно упал на стенд с многочисленными кубками, почётными грамотами и сувенирами – наградами путейцев за спортивные успехи.

– Спорт у нас всегда был в почёте, – заметил Игорь Анатольевич. – А как же иначе? Путейцы

Спорт у нас всегда был в почёте. А как же иначе?

Путейцы должны быть физически крепкими, закалёнными людьми

должны быть физически крепкими, закалёнными людьми.

Сам Игорь Анатольевич подружился со спортом ещё в детстве, его приняли в футбольный клуб «Знамя труда», попасть в который мечтали многие мальчишки. Играя защитником в детской и юношеской командах, он подавал большие надежды, но тут встал выбор: учёба или футбол? С профессиональным спортом пришлось расстаться. Но осталась на всю жизнь любовь к футболу. Он успешно выступал за институтский спортклуб, а потом создал из путейцев футбольную команду.

– Наша команда, за которую играл центральным нападающим начальник дистанции Андрей Николаевич Симаков (он, кстати, был лучшим бомбардиром), не один год была чемпионом Орехово-Зуева и района, а также Московско-Курского отделения, – рассказы-

вал Балашов. – Да и в конкурсах на лучший спортивный коллектив дороги наша дистанция всегда среди призёров.

Но с особым удовольствием Игорь Анатольевич вспоминает о том, как в 1996 году создали команду ветеранов, а в День железнодорожника провели футбольный турнир. Пригласили в эту команду и Балашова.

– Мне посчастливилось, – вспоминает он, – в тот раз играть рядом с такими известными футболистами «Локомотива», как Юрий Сёмин, Борис Игнатьев, Владимир Эштреков, Николай Худиев и вратарь Александр Ракитский. Кстати, нападающим был тогда первый за-

меститель министра путей сообщения Иван Беседин. В полуфинале мы обыграли со счётом 7:4 команду Совета Федерации, за которую тоже выступало немало известных футболистов. Но в финале со счётом 3:4 уступили «Звёздам российского футбола». Из трёх голов в ворота команды «Звёзд» два забил Беседин.

Я и сам заядлый болельщик, и поэтому у нас нашлось много общих тем. Говорили о будущем нашего «Локомотива», о сборной России и о предстоящем чемпионате мира.

– Россия всегда была щедра на футбольные таланты, – заметил он. – Вот только до уровня Пеле или Марадоны почему-то они так и не вырастают...

Вот на такой минорной ноте и завершилась наша беседа с инженером-путейцем Игорем Балашовым, болеющим за «Локомотив» и за сборную России.

Владимир Чистов



Девушкам нравятся машинисты, но им самим путь на локомотив заказан

дополнительных душевых кабин, туалетов.

Впрочем, те, кто пишут, видимо, мало представляют

себе труд машиниста в нашей стране. Старый электровоз ЧС – это ведь не «Аллегро». Большинство наших локомо-

тивов создавалось в середине прошлого века, и ни удобства, ни кондиционеры в нём не были предусмотрены. Кроме того, Россия – это не Европа, там любую страну за 2–3 часа пересечёшь и вдоль, и поперёк. У нас огромные тяговые плечи. Мужжик у тяжело в рейсе. А что говорить о женщине?

Мне запомнились слова ветерана-железнодорожника Виктора Кривенцова: «Железная дорога – для людей с железной психикой и такими же нервами». Поэтому водить поездка изначально было занятием мужским. Правда, в годы войны был призв «Женщины – на паровоз!». Но то была война: мужчины ушли на фронт и заменили их женщины. Кстати, работали они героически. Ну а в мирное время к чему этот героизм?

Машинист электропоезда Артём Панфилов утверждает, что запрет заниматься тяжёлым трудом – это как раз тот случай, когда государство реально заботится о женском здоровье.

Вот в будущем, когда на наших железных дорогах появятся техника нового поколения, возможно, и девушкам разрешат учиться на машинистов.

Ольга Крылова

Недвижимость

Баракки нового поколения

Компаниям предложили в кредит строить доходные дома для работников

Новая программа Агентства по ипотечному жилищному кредитованию (АИЖК) называется «Ипотека найма». Предприятиям предлагают брать кредиты на жильё для своих работников.

Предполагается, что служебные квартиры будут предоставляться людям не бесплатно, а в аренду, то есть компании построят для них своего рода доходные дома. Предприятие должно будет оплатить не менее 30% стоимости дома. Кредит ей будет выдан на 20 лет под невысокий процент (точные цифры не называются).

После того как жильё будет введено в эксплуатацию, АИЖК выкупит кредит предприятия, обеспеченный залогом квартир. Погашать ипотеку управляющая компания будет за счёт поступающих арендных платежей. Стоимость рефинансирования будет зависеть от степени поддержки, которую предоставят застройщику региональные власти в части инфраструктуры и обеспечат субсидирование арендных ставок для нанимателей, говорят в АИЖК.

В агентстве отметили, что в четырёх регионах – в Самаре, Краснодаре, Новосибирске и Калужской области – уже реализуются пилотные проекты по программе «Ипотека найма». В Новосибирской области, в частности, будет построен стоквартирный дом. Это социальный проект местных властей. А в Калужской области программой заинтересовались автопредприятия, с которыми в ближайшее время будет подписано соглашение. Стоимость аренды квартиры-студии площадью 35 кв. м в доходном доме в Калужской области может составить 11 тыс. руб.

Чиновники из Минрегиона уже строят оптимистичные прогнозы по поводу развития доходных домов. Предполагается, что к 2020 году их будет 20% от всего возводимого в России жилья.

Руководитель отдела социологических исследований Аналитического консалтингового центра «Мизь» Никита Чулочников считает, что предприятия, прежде чем соглашаться на такую сделку, должны проана-



ФОТО: АИЖК/ТАСС

лизировать её преимущества и недостатки. «Это затраты, на которые может пойти лишь компания, у которой есть собственные строительные мощности или партнёрские отношения со строительными организациями», – пояснил он «Гудку».

В противном случае предприятиям дешевле будет снимать для своих сотрудников квартиры у физических или юридических лиц в имеющемся жилом фонде, чем тратить гигантские деньги на строительство новых домов.

По словам эксперта, «Ипотека найма» может быть интересна крупным корпорациям и госкомпаниям, которые нуждаются в новых специалистах и хотят притянуть к себе

Новостройками в первую очередь могут заинтересоваться крупные компании

иногородние кадры. Именно поэтому программой АИЖК заинтересовались заводы Volkswagen в Калужской области и Peugeot Citroen и Mitsubishi Motors Corporation. «С учётом острого жилищного вопроса предприятия рано или поздно должны были вернуться к системе общежитий, существовавшей в советские времена, – полагает Никита Чулочников. – Но это должны быть общежития другого типа, намного более комфортные».

Вице-президент Гильдии риелторов России Константин Апрелев рассказал «Гудку», что «Ипотека найма», предлагаемая АИЖК,

– это не рыночный проект, дохода от аренды предприятия не получают. «Они должны установить такую цену, чтобы она не превышала 30% от зарплаты работника. Это должно быть частью социального пакета», – отметил эксперт. Поэтому строительство квартир для работников заинтересует немногие компании, полагает он.

Эксперт добавил, что доходные дома смогут быть интересны для инвесторов, если цены на недвижимость упадут на 30–40%. Именно настолько они сегодня и завышены.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Правосудие

Война майора Матвеева

Офицера, рассказавшего о том, что солдат кормят собачьими консервами, ждёт приговор

В Приморье начался суд над майором Матвеевым, который в ролике, размещённом на YouTube, обратился к президенту и правительству с рассказом о том, что солдат в его части кормят консервами для собак. После этого майор был уволен из рядов Внутренних войск, а теперь и вовсе попал на скамью подсудимых.

Игорь Матвеев был начальником службы войск и безопасности службы штаба 107-й бригады части № 6890 во Владивостоке. Служил во Внутренних войсках более 20 лет. Принимал участие в ликвидации осетино-ингушского конфликта, Первой и Второй Чеченских кампаниях.

До обращения к первым лицам государства он попытался добиться устранения нарушений (издевательства над рядовыми со стороны офицеров, проживание на территории части китайских гастарбайтеров и т.д.). 16 апреля обращался к командующему Восточным округом Внутренних войск, а 25 апреля доложил о нарушениях главному ВВ. По его обращению была проведена проверка, которая ничего не выявила. Зато, по словам майора Матвеева, командование части начало оказывать на него давление: вначале командир части предлагал за молчание квартиру в Хабаровске и повышение, а получив отказ, начал угрожать.

Тогда Матвеев и выложил в Интернете обращение к федеральным властям, подкрепив факты видеозаписью нарушений. Прибывшая во Владивосток комиссия на этот раз правоту его подтвердила. На складе части были обнаружены консервы «Белка и Стрелка» с наклеенной поверх этикеткой «Говядина высшего сорта» – так, по версии военной прокуратуры, начальник склада пытался скрыть хищения продовольствия на миллион рублей. Выявлены также факты проживания в части иностранцев, избивание рядовых.

По результатам проверки восемь должностных лиц привлечены к ответственности. Казалось бы, справедливость восторжествовала. Но жаловаться на своё начальство напрямую



ФОТО: РИА «Новости»

Майор Игорь Матвеев, по его словам, понимал, чем ему грозит обнародование фактов нарушений, но по-другому жить не умеет

президенту и премьеру чревато неприятностями.

Вспомним, как рабочий Ярославского моторного завода Николай Шустров назвал Владимира Путина по-смотреть заброшенный цех. Премьер проверял, как завод расходует средства, выделенные государством на модернизацию, и на предложение рабочего откликнулся. А потом Шустров попал «под сокращение».

Или случай с Иваном Хреновым из Ивановской областной больницы, который сообщил премьеру о «сплошной показухе» в своём медучреждении. Дело закончилось тем, что областные власти заявили: в упомянутой больнице такой человек никогда не работал, лишь временно был трудоустроен в кардиодиспансер.

Вот и майор Матвеев не избежал обратной реакции. 12 мая его уволили в запас за невыполнение условий контракта. А затем на него подали в суд: по словам прапорщика Луканина, майор в феврале в присутствии двух офицеров избил его в кабинете, а позже ударил и сержанта Чернакова. В итоге Матвееву предъявлено обвинение по статье УК, предусматривающей наказание до 10 лет лишения свободы. Процесс начался 19 июля. Примечательно, что прапорщик Луканин находится под следствием по делу о наркоторговле.

Матвеев вину отрицает и, как рассказала «Гудку» его адвокат Маргарита

Люденко, готов представить суду шесть свидетелей в свою защиту. Правда, основной из них – Иван Сорокин, при котором состоялся разговор Матвеева с Луканиным, – сейчас находится в больнице после того, как был жестоко избит на улице неизвестными.

По словам Матвеева, офицеры, давшие на его сторону, подвергнутся давлению: одних уволили, других переводят в иные части.

– Когда офицер рассказывает о нарушениях, говорят, что он против системы. Эти люди – не система, а пьявки на ней, – говорит Игорь Матвеев.

В защиту майора выступил Комитет солдатских матерей Хабаровского края. По словам его представителей, они давно знают Матвеева, не раз защищавшего их детей от произвола руководства частей. В 2004 году в отношении майора уже пытались фабриковать дело за то, что он добился разбирательства по факту отправки, а проще сказать, продажи военнослужащих на работы коммерсантам. Тогда правозащитникам удалось отстоять офицера.

А в пятницу началось рассмотрение двух новых исков к майору – воинские части из Владивостока и села Чутуевка (в первой жили китайцы, вторая, по словам Матвеева, кормила свой состав собачьими консервами) решили защитить свою репутацию, несмотря на выводы второй проверки.

КСЕНИЯ ГРОМОВА

III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ САЛОН ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

EXPO 1520

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ КОЛЬЦО
ОАО ВНИИЖТ

7-10 СЕНТЯБРЯ 2011

МОСКВА, ЩЕРБИНКА, РОССИЯ

Генеральный партнер

Спонсор

Спонсор

Организатор

Совместно с

При поддержке

Генеральные информационные партнеры

БИЗНЕС
ДИАЛОГ

ОПЖТ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ

РНД, партнер

ГАЗОК

+7 (495) 988 18 00

WWW.EXPO1520.RU

EXPO@EXPO1520.RU

Новости спорта

Напутствие от президента

В Ярославле в рамках VII Ассамблеи начальников железных дорог России президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин встретился с руководством, тренерским штабом и игроками хоккейного клуба «Локомотив». Главе компании представлены новый тренер команд Брэд Маккриммон, дебютанты клуба, а также подведены итоги прошлого сезона и обозначены задачи на очередной чемпионат КХЛ. В напутственном слове Владимир Якунин пожелал хоккеистам поверить в собственные силы и завоевать в новом сезоне Кубок Гагарина. Он также пообещал команде изыскать в своём плотном рабочем графике время для более частого посещения матчей с участием «Локомотива».



Хоккеистам «Локомотива» пожелали в новом сезоне завоевать Кубок Гагарина

Гомелько уехал на родину

Голкипер «Локомотива» Артём Гомелько отправился на родину – в Белоруссию. В текущем сезоне Гомелько фактически не имеет игровой практики (основным вратарём «Локо» является бразилец Маринато Гилерме, а заменить его всегда готов Антон Амеличенко). Именно поэтому тренерский штаб железнодорожников принял решение, что Артёму стоит некоторое время поиграть в другом клубе – там, где он имел бы постоянное место в основном составе. Пожелание видеть Гомелько в своей команде сразу же высказали руководители «Торпедо» (Жодино) и его главный тренер – в недалёком прошлом защитник московского «Локомотива» Сергей Гуренко. Стороны сошлись на том, что Артём будет играть в родных краях ближайшей полгода. «Надеюсь, выступая за «Торпедо», Гомелько наберётся опыта, а наша селекционная служба будет внимательно за ним следить», – заявил наставник «Локо» Жозе Коусейру.

Чувство защищённости

Лидер сборной России по конькобежному спорту в спринте, представитель «Локомотива» Дмитрий Лобков, находящийся на сборах национальной команды в немецком Инцеле, рассказал журналистам о ходе подготовки к очередному сезону. Ближайшие старты будут проходить с прицелом на главные состязания четырёхлетия – домашнюю Олимпиаду в Сочи. Говоря о своём пребывании в рядах Центрального спортивного клуба «Локомотив», Лобков заметил, что чувствует себя комфортно благодаря материальной и моральной поддержке руководства клуба.

Щедкость на санкции

В столичном Доме футбола на Таганке прошло заседание Контрольно-дисциплинарной комиссии РФС, где обсуждены эпизоды матчей 1/8 финала Кубка России. «За умышленный удар соперника и неспортивное поведение» в игре ЦСКА – «Волгарь» защитник армейцев и сборной России Василий Березуцкий оштрафован на 40 тыс. руб. и дисквалифицирован на четыре матча Кубка России. Такое же наказание получил футболист «Спартак» (Нальчик) Назир Кажаров. С формулировкой «за использование бельщиками пиротехнических изделий» наказаны четыре клуба: столичные «Спартак» и «Динамо», питерский «Зенит», а также «Ростов». Общая сумма штрафов составила 140 тыс. руб. А казанский «Рубин» подвергся штрафной санкции в 100 тыс. руб. «за неподобающее поведение команды».

Дэвис в Казани

В сентябре столица Татарии впервые примет квалификационный матч Кубка Дэвиса Россия – Бразилия. Президент Федерации тенниса России Шамиль Тарпищев сказал, что на данный момент Казань получила это право только на один матч, но не исключено, что в дальнейшем она будет на постоянной основе «делить» с Москвой встречи Кубка Дэвиса и Кубка федерации. Тарпищев также заметил, что в Москве матч с бразильцами вряд ли вызовет большой интерес у зрителей. В том же, что трибуны Казанской академии тенниса на нём будут заполнены под завязку, сомнений у него нет.

Подготовил Владимир Суетин

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 № ФЧ77-19219.
Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зограф
Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (науку), Юрий Сушинов (информации), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазяметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадоровский
Номер вёл Павел Белов.

История

Разведка боем

Легенды приписывали Кузнецову подвиги многих советских патриотов

Николай Кузнецов – человек из легенды. Он погиб под Львовом в марте 1944 года и посмертно удостоен звания Героя Советского Союза – за исключительное мужество и храбрость. 27 июля знаменитому разведчику исполнилось бы сто лет.

Конечно же, он был бесстрашным и отважным человеком, обладал артистическим талантом, метко стрелял – иначе не стал бы разведчиком. Он знал украинский, польский, коми-пермяцкий, эсперанто, а немецким со всеми его диалектами Кузнецов владел в совершенстве. Редкий дар языкам проявился у него ещё в детстве.

Вокруг его имени по сей день ходит множество мифов. Вот один из распространённых: мол, он по происхождению этнический немец, отсюда – великолепное знание языка.

На самом деле он родился в крестьянской семье в Талицком районе Свердловской области. Отец до революции служил в гренадёрском полку, а в годы Гражданской войны сражался в рядах Красной Армии.

Что касается немецкого языка, то ему, выходящу из провинциальной глубинки, поразительным образом повезло с учителями. Так, Нина Николаевна Автократова, преподававшая в Талицкой семилетней школе немецкий и французский, образование получила в Швейцарии. Она, вероятно, раскрыла в нём лингвистический дар – немецкий стал любимым школьным предметом. Его «страсть» одноклассники называли блажью, подсмеивались над «загадочной» дружбой, которую Кузнецов вёл с бывшим немецким военнопленным, преподавателем по труду Францем Францевичем Явуреком – вот у кого набирался живой разговорной речи.

Ещё одно увлечение юности – эсперанто, язык мировой революции, как писали тогдашние идеологи, «латынь» победившего пролетариата. Когда в местном клубе открылся кружок эсперанто, одним из первых, кто в него записался, был, конечно же, Коля Кузнецов. Здесь он впервые узнал о существовании науки о языках, мечтал, вспоминают друзья, посвятить лингвистике свою жизнь.

В 1927 году он поступил в Талицкий лесной техникум, однако уже с 3-го курса был исключён – по обвинению в «белогвардейско-



Герой Кадочникова совершал в фильме те же подвиги, что и его прототип Николай Кузнецов

кулацком происхождении», за это же был изгнан из комсомола.

С весны 1930 года Кузнецов работал лесным техником в Коми-Пермяцком округе, участвовал в ликвидации бандитских групп, притавшихся в лесах. Здесь на него и обратили внимание органы госбезопасности.

Об этом Теодору Гладкову, автору книги «С места покушения скрылся», рассказывал один из руководителей советской разведки генерал-лейтенант Леонид Фёдорович Райхман. В середине 1938 года Райхману позвонил его знакомый – нарком НКВД в Коми АССР Журавлёв: «Леонид Фёдорович, у меня на примете есть молодой человек. Убедён, его нужно использовать в Центре. Честный, умный, волевой, энергичный, инициативный. И споразительными лингвистическими способностями».

Заинтересовавшись предложением, генерал затребовал личное дело Кузнецова. Чтобы направить его на учёбу в спецшколу,

мешали два обстоятельства: сомнительное социальное происхождение и – в недавнем прошлом – исключение из комсомола. Однако «органы» решили рискнуть, и Кузнецов был оформлен с особым статусом, как «засекреченный агент». С паспортом на имя немецкого инженера Рудольфа Шмидта новый сотрудник центрального аппарата приступил к выполнению спецзаданий – внедрению в дипломатическую среду.

Так, Рудольф Шмидт, молодой человек с привлекательной наружностью и лёгким нравом, стал завсегдатаем светских мероприятий, где часто бывали и иностранцы. Например, ему достаточно быстро удалось войти в доверие к советнику дипломатической миссии Словакии в СССР Гейза-Ладислава Крно. Дело словацкого дипломата завершилось «вербовкой» – согласием работать на нашу контрразведку. А Кузнецов тем временем переключился на новую операцию, связанную с деятельностью посла Германии графа

Память

Путь в «Гудке» длиною в жизнь

Презентация книги журналиста состоится в родной редакции

Книга известного журналиста Валерия Дранникова «От «Гудка» до «Гудка» вышла в свет спустя год после его кончины.



В главной железнодорожной газете страны Валерий Дранников работал ещё в 70-е годы прошлого века. Потом, после долгого перерыва, в начале века нынешнего «Гудок» снова позвал его под свои знамёна. Дранников не изменил призванию – был и оставался репортёром до конца жизни. От звонка до звонка. «От «Гудка» до «Гудка».

В «Гудке» семидесятых Валерий Дранников заведовал спортивным отделом. В за-

метках на футбольные темы даже обычный матч он умел превращать в событие, в неповторимое состязание личностей. Недаром сам Борис Бещев, много лет возглавлявший Министерство путей сообщения, был его преданным читателем. Говорят, свой рабочий день он начинал не с первой полосы, а с четвёртой, чтобы прочесть, как играет его любимый «Локомотив».

К Дранникову в «Гудок» приходили не только знаменитые спортсмены. Гостями его популярной рубрики «Купе» были писатели, артисты, художники. С любым собеседником, будь-то министр или секретарь ЦК, всегда говорил на равных. Человеку, у которого он брал интервью, импонировали дранниковская манера разговора, его оригинальный склад ума, коммуникабельность, умение безукоризненно одеваться. Результатом таких бесед, как правило, становились блестящие материалы. В книге «От «Гудка» до «Гудка» читатели увидят интервью Дран-



никова с Ваном Клиберном и Валентиной Гагариной, Владимиром Жириновским и Иосифом Кобзоном.

Был в жизни Дранникова период, когда он отсутствовал в журналистике. За это время ему пришлось освоить множество профес-

сий, создать производственный кооператив «Символ» – один из первых в Москве. Спустя годы Валерий Дранников вернулся к своему главному делу, вновь блистая журналистским мастерством, удивительным объяснением, умением дружить и передавать свой опыт молодым журналистам.

Он всегда трепетно и чутко относился к русскому языку – к каждому слову, букве, даже запятой. Это хорошо чувствуешь, перечитывая статьи, собранные в его книге.

Сегодня, в день его рождения, на презентации книги в редакции «Гудка» соберутся друзья и коллеги.

На почётном редакционном стенде, в галерее людей, верой и правдой служивших газетному делу, сегодня есть и фотография Валерия Дранникова. Рядом с Валентином Катаевым и Михаилом Булгаковым, Ильёй Ильфом и Евгением Петровым, Юрием Олешей и Константином Паустовским.

Юрий Синяков

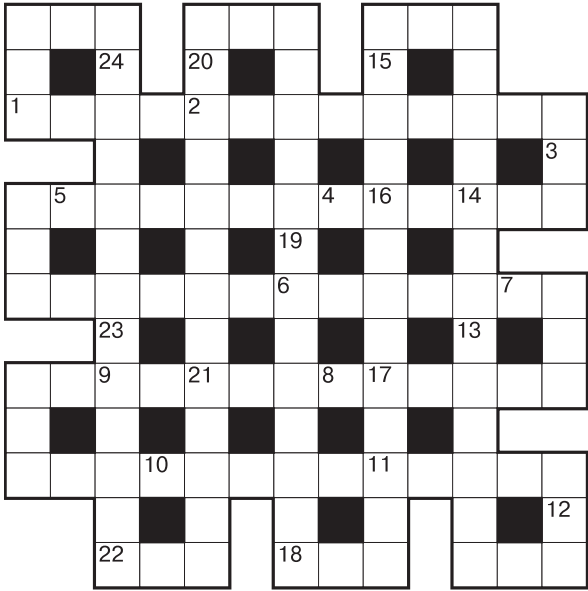
Ответы на кроссворд за 22 июля

по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Воровство. 8. Динамо. 9. Округа. 12. Очерк. 13. Сетка. 14. Анкер. 18. Джип. 19. Ушан. 20. Кладезь. 21. Купе. 23. Ясак. 25. Экскурс. 29. Оникс. 30. Акула. 31. Медиум. 32. Клубба. 33. По-стамит.

по ВЕРТИКАЛИ:

2. Осанка. 3. Огонёк. 4. Стопор. 5. Вереск. 6. Миледи. 7. Ягдташ. 10. Кондуктор. 11. Казнокрад. 15. Нолик. 16. Ездок. 17. Обзор. 22. Прицеп. 24. Служба. 25. Эскимо. 26. Саммит. 27. Уникум. 28. Сатурн.



Составил МИХАИЛ СЕРГЕЕВ

Телефоны отделов редакции: эксплуатации 624-69-35 | науки 624-63-14 | бизнеса (499) 262-91-44 | социальной политики и писем 624-73-50, 624-73-76 | новостей (499) 262-92-34 | специальных корреспондентов 983-08-18 | культуры и спорта 624-69-34 | иллюстраций 624-75-72, 262-90-52 | корреспондентской сети (499) 262-58-69 | справочно-библиографической 624-77-79 | производственный 624-56-07, (499) 262-90-25 | бухгалтерия (499) 262-99-34 | секретариат 624-45-16 (т/ф), 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56.

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Москва (499) 262-18-66 | Н.Новгород (8312) 48-46-74 | Ростов-на-Дону (863) 259-55-25 | Самара (846) 303-49-97 | Санкт-Петербург (812) 457-69-45 | Саратов (8452) 41-66-64 | Хабаровск (4212) 77-80-29 | Челябинск (351) 268-41-09 | Ярославль (4852) 79-39-13.
Рукописи не рецензируются и не возвращаются | При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна.
Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 25 июля 2011 года
Номер: 128 (24848) | Тираж: 150420 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 20.15
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Скитра-М» | 143400 Московская обл., Клинский район, п/о Красногорск/5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-00403] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Красноярске, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.