

Сохраняется
сложная ситуация
в эксплуатационной работе

26 сентября 2011 года www.gudok.ru
понедельник www.gudok.info
№ 173 (24893) E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

Сеть готовится к зиме.
Но из-за множества проблем сезон летних
ремонтно-путевых работ затягивается

Сегодня МИИТу исполняется 115 лет.
Традиции качественного образования
не меняются там уже второй век

Творчество классика мировой музыки
Дмитрия Шостаковича то заслуживало
похвал, то подвергалось критике

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
152055
экземпляров

| От редакции

Женская доля

В феврале 2000 года было принято постановление правительства, направленное на заботу о женщинах, – в нём перечислены профессии, по которым представительницы слабого пола работать не могут. В этом списке есть и должность машиниста. Вероятно, это правильно. Хотя женщины в своё время и работали на паровозах, а нынешняя техника в управлении гораздо легче, кабины более комфортабельны, но всё же условия труда у локомотивных бригад ещё далеки от идеальных. Напротяжённые рейсы, переработки, ночёвки в домах отдыха (они, кстати, не рассчитаны на одновременное размещение машинистов разного пола) – всё это представляет огромную нагрузку на человеческий организм. А ещё представьте: плюс 40 по Цельсию за бортом и без кондиционера и отсутствие туалета...

Но, кажется, если речь заходит о напичканном электроникой «Сапсане», тут представляется разумным, что женщины и мужчины должны иметь одинаковое право управлять этой красивой, элегантной и умной машиной. Однако существующая нормативная база свидетельствует, что работа машиниста и помощника на «Сапсане» отнесена к вредной.

Безусловно, ни при каких обстоятельствах слабый пол не следует подвергать неоправданной нагрузке. И в этом двух мнений быть не может. Но меняются условия работы, технологии: не может находиться в застывшем состоянии и нормативная база. Это касается и рассматриваемого вопроса. К примеру, положительный опыт Северо-Кавказской дороги по использованию женщин на должности сигналистов в путевых бригадах, а их там подавляющее большинство, свидетельствует о том, что они на своём месте и надёжно обеспечивают безопасность работ.

Наверное, и вопрос о работе женщин на скоростных поездах не надо навсегда закрывать.

Главный аргумент противников привлечения женщин к вождению «Сапсанов» – акцент на психофизиологические особенности женского организма – во многом опровергается наличием таких качеств, как подготовленность и мотивация, стремление к совершенствованию профессиональных навыков и освоению новой техники.

О массовом привлечении женщин на любой локомотив, видимо, можно будет вести речь после того, как удастся существенно улучшить условия труда и отдыха бригад, а в локомотивах станет так же комфортабельно, как в тех же «Сапсанах».

ЦИФРА ДНЯ

4065

локомотивов на сети оборудованы системами кондиционирования кабин машинистов.

Посчитали срок

ДО КОНЦА ЭТОГО ГОДА В ДЕЙСТВИЕ ВСТУПИТ НОВЫЙ ПОРЯДОК ЗАКРЫТИЯ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЛИНИЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

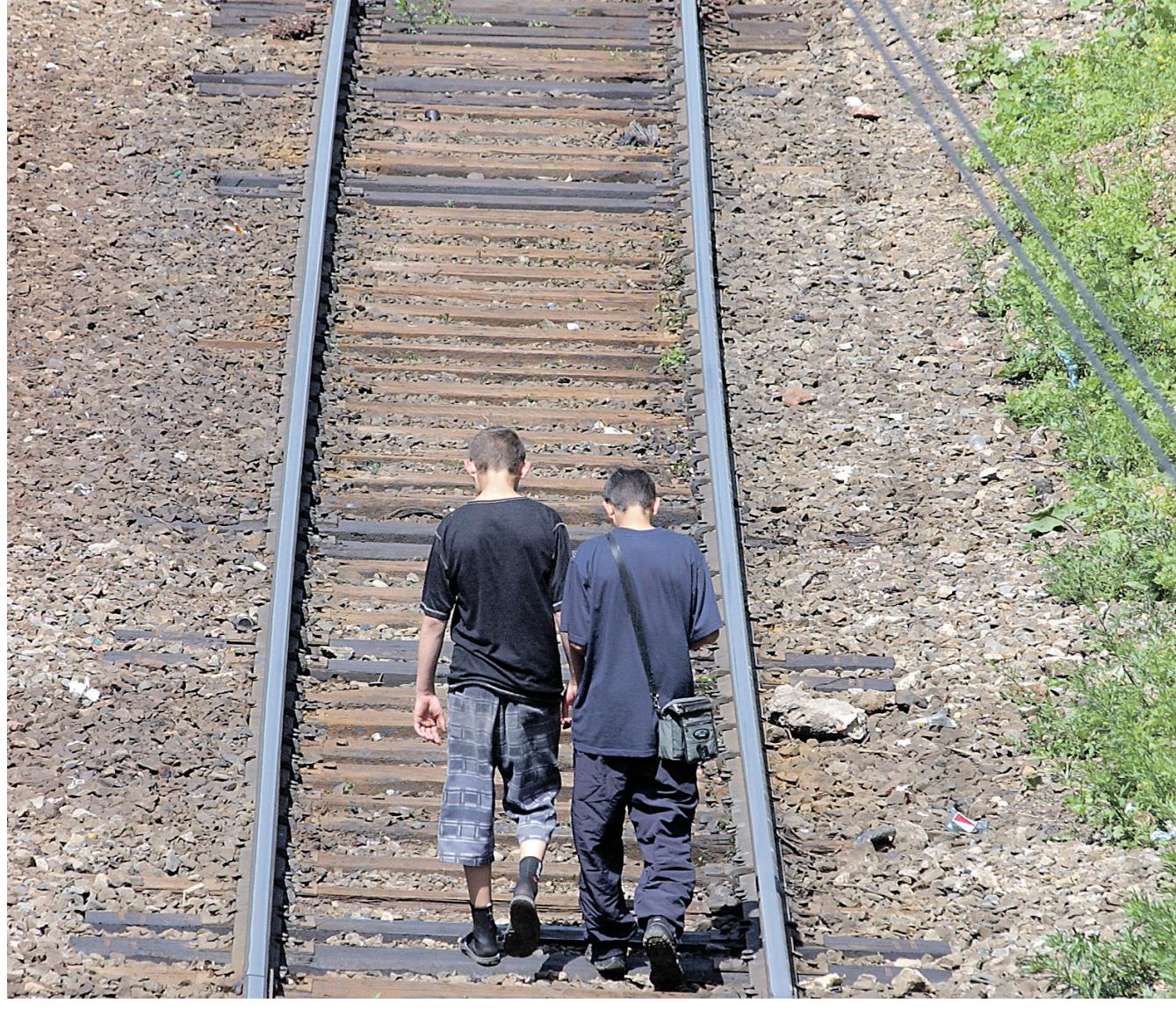


Фото: ГУДОК

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ОПУБЛИКОВАЛО ПРОЕКТ ПРИКАЗА, КОТОРЫЙ МЕНЯЕТ ПРОЦЕДУРУ ЗАКРЫТИЯ ПЛАНЕТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И УСТАНАВЛИВАЕТ ДЛЯ СЕБЯ ПРЕДЕЛЬНЫЕ СРОКИ ОКАЗАНИЯ ЭТОЙ УСЛУГИ.

Как пояснил «Гудку» заместитель руководителя департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Андрей Емельянов, теперь ОАО «РЖД» с предложениями о закрытии магистральных путей будет обращаться не в Росжелдор, а сразу в Минтранс. Ведомство в свою очередь не имеет права требовать от заявителя те документы, которые может получить само в других государственных органах. В данном случае это касается Федеральной налоговой службы и Росреестра. Главное же заключается в том,

Справка «Гудка»

Малоинтенсивным считается участок, по которому проходит менее восьми пар поездов в сутки. На каждой из дорог европейской части страны существуют десятки таких участков, многие из которых приносят прямой убыток, однако закрыть их не получается, хотя представители дорог регулярно обращались с такими просьбами в Росжелдор.

Чтобы процедура закрытия определяется как услуга Минтранса и для каждого этапа определены жёсткие сроки в рабочих днях. Даже с учётом проведения итогового заседания межведомственной согласительной комиссии Минтранса время принятия решения не должно превышать шести месяцев.

Предложения о закрытии малодеятельных участков подают сами дороги, и их представители участвуют в работе комиссии, в состав которых входят представители Росжелдора, региональных властей и других заинтересованных ведомств.

«Всего на Северной дороге существует 18 малодеятельных линий, четыре из них убыточные, и за семь месяцев этого года они принесли нам убыток более чем на

128 млн руб., – говорит начальник сектора анализа конъюнктуры рынка и стратегического развития экономической службы дороги Елена Мизгирева. – Закрыть малодеятельную линию очень сложно – нужно собрать огромный пакет документов. А главное – эти линии являются социально значимыми, они обеспечивают транспортное обслуживание регионов со слабо развитой инфраструктурой. Поэтому местные власти, как правило, против закрытия».

Как сообщили «Гудку» в экономической службе Юго-Восточной, на дороге насчитывается 20 малодеятельных участков, убытки в 2009 году составили почти 300 млн руб. До 2003 года решение о закрытии таких линий принимало МПС, но с созданием ОАО «РЖД» всё стало гораздо сложнее. С того времени ни один малодеятельный участок не был закрыт. Поэтому, как говорит начальник отдела по работе с органами власти Олег Чумаков, приходится договариваться с муниципалитетами о компенсации.

>Окончание | 2

Блиц

Не потерять пассажиропоток

Работа по изучению текущего состояния транспортного рынка Кемеровской области даёт свои результаты



не позволяла работать безубыточно, в результате за пять месяцев он принёс предприятию убытки в размере 15 млн руб. Несмотря на предпринимаемые нами меры, населённость электропоезда оставалась на низком уровне, и его пришлось отменить. Возобновление этого маршрута в ближайшей перспективе не планируется.

– Какие меры принимает ОАО «Кузбасс-пригород» для привлечения пассажиров на другие маршруты?

– Олег Петрович, в редакцию «Гудка» пришло письмо, в котором житель Кемерова попросил восстановить маршрут ускоренного поезда Кемерово – Новосибирск, закрытый более двух лет назад. Возможно ли это?

– Действительно, этот электропоезд курсировал до 9 июня

2009 года, однако его наполняемость составляла не более 15% и

фонная «горячая линия», и мы анализируем поступающие претензии, пожелания, которые высказывают пассажиры, и стараемся максимально учитывать их в своей работе.

– Как остро стоит проблема с безбилетным проездом и какая ведётся борьба с безбилетниками?

– Планомерная работа по пресечению безбилетного проезда даёт свои результаты. У нас «зайцев» почти нет. Дело в том, что в каждом пригородном поезде у нас задействовано от двух до шести разъездных билетных кассиров, которые обеспечивают продажу билетов в электропоездах, тем самым обеспечив полный охват пассажиров пригородных поездов. Кроме того, на многих станциях проводится перронный контроль. На линии организовано сопровождение сотрудниками полиции.

БЕСЕДОВАЛ

Владислав Кукареш

Инновации

В расчёте на снижение издержек

ВАГОН-ХОППЕР ПОЗВОЛИТ СЭКОНОМИТЬ НА ТАРИФЕ И ПОТРЕБНОМ ПАРКЕ



Фото: www.trans-port.com.ua

Новый вагон-хоппер отличает надёжная и прочная конструкция

женных его конструкций. «Все наши предложения по доработке вагонов-хопперов были учтены специалистами ТВСЗ, поэтому в настоящее время мы только наблюдаем, как они проявляют себя в эксплуатации. Пока нет претензий к их работе», – отметил Сергей Калетин. Конструкция вагона была разработана специалистами ТВСЗ в тандеме с компанией Starfire Engineering&Technologies. Inc. В

результате сотрудничества удалось не только создать надёжную и прочную конструкцию, но и снизить массу вагона и повысить его грузоподъёмность. Вагон-хоппер можно перевозить всю номенклатуру минеральных удобрений благодаря тому, что объём кузова составляет 101 куб. м. Кроме того, отличительная особенность кузова в том, что он может быть легко переоборудован в зерновоз. МАРЬЯНА БАЛАШКИНА

Как рассказал «Гудку» директор Торгового дома Тихвинского вагоностроительного завода Максим Куземченко, собственник подвижного состава может уменьшить потребный парк вагонов и получить экономию на тарифе до 8% при использовании тележек Barber S-2-R с осевой нагрузкой 25 тонн на ось, поскольку в этом случае грузоподъёмность вагона-хоппера достигнет 76 тонн. «Мы осознаем это, поэтому направили хопперы в числе первых в поднадзорную эксплуатацию. Важно, чтобы использование инновационных вагонов стало повсеместным стандартом. Это позволит не только снизить издержки и повысить прибыль операторов, но и снизить износ инфраструктуры», – отметил он. По его словам, вагоны-хопперы становятся одним из наиболее востребованных типов подвижного состава на «пространстве 1520».

ВЛАДИМИР ЯКУНИН
ONLINE

Тарифы и субсидии

Минэкономразвития в очередной раз стало ньюсмейкером по железнодорожной тематике.

23 сентября ведомство опубликовало прогноз социально-экономического развития РФ на 2012 и 2013–2014 годы, который уже активно обсуждается в СМИ. К сожалению, в части документа, посвящённой индексации тарифов на поезд дальнего следования, у многих журналистов возникло недопонимание.

В прогнозе Минэкономразвития речь идёт о секторе, регулируемом государством, то есть о перевозках в плацкартных и общих вагонах, а не в вагонах СВ и купе. Тарифы на так называемые социальные перевозки предлагается проиндексировать в 2012–2014 годах на 10%, при этом предусмотреть субсидии перевозчику на покрытие выпадающих доходов в размере 30 млрд руб. 10% – вполне разумный уровень индексации тарифов, соответствующий текущим экономическим реалиям, однако предлагаемый размер субсидий недостаточен для покрытия всех убытков. Многократно проведённые расчёты показывают, что для достижения безубыточности перевозок в плацкартных и общих вагонах требуется сумма 35,5 млрд руб. При принятии такого уровня субсидий возмещение выпадающих доходов железнодорожников будет обеспечено полностью, а с 30 млрд – нет. Финансовые власти всё время предлагают нам какой-то неполноценный механизм компенсации, между тем совершенно очевидно, что выход на самоокупаемость социальных перевозок – обязательное условие для дальнейшего стимулирования инвестиционной активности и развития этого сектора.

Блог Владимира Якунина
<http://v-yakunin.livejournal.com/>

ТЕЛЕГРАММА

Президенту ОАО «РЖД»
В.И.Якунину

Уважаемый Владимир Иванович!

Примите поздравления и самые искренние пожелания успехов и достижений в связи с Днём машиностроителя.

Транспортное машиностроение является одной из ведущих отраслей в российской промышленности, играя весомую роль в обеспечении экономического роста страны. Последние годы отрасль переживает период динамичных изменений, ориентирован на которых является решение важнейшей задачи – обеспечение потребностей российских железных дорог. В сотрудничестве с ведущими мировыми машиностроителями разрабатываются новые модели техники, машин и оборудования, внедряются механизмы для поэтапной локализации в России передовых технологий в данной сфере.

Убеждён, что высокий профессионализм и самоотверженный труд российских транспортных машиностроителей будут

и вперед способствовать укреплению социально-экономического и технического потенциала нашей страны, повышению конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции.

От всей души желаю Вам и Вашим коллегам осуществления всех планов развития, новых достижений, крепкого здоровья и благополучия!

С уважением,

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

ЗАО «Группа «Синара» Д.А.Пумпянский

КОНТРОЛЬ

Погранпереходы проверяют

На Дальнем Востоке начала работу международная инспекция пунктов пропуска через российско-китайскую границу.

Уже обследованы автомобильно-железнодорожный погранпереход Забайкальск – Манчжурия и смешанный пункт пропуска Благовещенск – Хайхэ. Сейчас проверяется речной пункт пропуска Хабаровск – Фуюань, смешанный – Покровка – Жаохэ. А завершит работу инспекционная группа осмотром автомобильного и железнодорожного переходов Пограничный – Суйфэньхэ и Гродеково – Суйфэньхэ.

«Конечная цель обследования – повышение комфорта пересечения государственной границы и создание благоприятных условий для развития двусторонней торговли», – сообщили «Гудок» в Росгранице. По итогам инспекции во Владивостоке будет подписан совместный протокол.

Михаил Павлов

СЕЛЕКТОР

Судьба сентября

ЧЕТВЁРТЫЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД КОМПАНИЯ НЕ МОЖЕТ ПЕРЕЛОМИТЬ СИТУАЦИЮ С ОТСТАВАНИЕМ ПО ПОГРУЗКЕ



На дорогах возникла неприемлемая ситуация с эксплуатационной обстановкой в связи с проблемой продвижения вагонопотоков на важнейших направлениях. Об этом заявил на селекторном совещании в субботу президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин.

Существующие затруднения в эксплуатационной обстановке не лучшим образом сказались на выполнении всех качественных показателей использования подвижного состава.

Третий месяц подряд только три дороги выполняют план грузооборота, который по состоянию на 23 сентября составлял 96,2%. В сентябре в целом с нарушением сроков доставки прибыло 482 тыс. вагонов, или 17,5% от общего прибытия, при этом 242 тыс. гружёных вагонов поставлялись с просрочкой. В этом плане «отличились» Московская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная,

Продвижение вагонопотоков осложнялось нехваткой локомотивной тяги на главных ходах

Свердловская и Дальневосточная железные дороги.

Как подчеркнул Владимир Якунин, безрадостные тенденции в перевозочном процессе связаны не только с внешними факторами – реформированием рынка грузовых перевозок, но и с внутренними, вполне преодолимыми проблемами в управлении бизнес-процессами как в регионах, так и на центральном уровне. Он также добавил, что необходимо отрабатывать механизмы автоматизации управления перевозками, огромная нагрузка при этом возлагается на руководителей блока управления движением, прежде всего регионального уровня.

Президент компании также напомнил об актуальности внедрения твёрдых «ниток» графика. Но для этого сначала нужно разобраться с разбалансированностью в процедуре

предоставления «окон». Системные проблемы должны быть в кратчайшие сроки устранены совместными действиями руководителей филиалов и начальников дорог. «Руководители на местах должны брать на себя ответственность за состояние дел в компании и эффективной работе всей сети, а не только за эксплуатационную обстановку на своём участке или полигоне. Именно для этого им даны полномочия», – отметил в заключение Владимир Якунин.

Первым вице-президентом ОАО «РЖД» Вадимом Морозовым была направлена специальная телеграмма на сеть, которая предписывала ликвидировать проблемы, обострившие отставание по погрузке. Дороги получили повышенное задание по погрузке, передаче поездов по стыкам и содержанию локомотивного парка.

Вера Державина

ПРОЕКТ

ПОСЧИТАЛИ СРОК

>Начало | 1

Как сообщил «Гудку» заместитель начальника Октябрьской дороги по реформированию и работе с органами власти Павел Бурцев, на магистрали порядка 40 малотоннажных участков, из них пять – убыточные, и потери в 2010 году составили 1,3 млрд руб. «Речь идёт в большей степени о таких участках, где нет перспектив развития предприятий и в ближайшее время они не просматриваются. Это практически вся западная дорога в Карелии, например, Ледмозеро – Суоярви, поскольку все гранитные карьеры находятся на других направлениях», – говорит Павел Бурцев.

Кроме того, сегодня мы поставлены в такие условия, что даже если будет принято решение о закрытии малоделательного участка, мы не сможем это сделать из-за пассажирского движения. Например, если есть заказ на пассажирские перевозки, заключённый с региональными властями, мы всё равно будем там ездить, убыточный этот маршрут с точки зрения грузопотока или нет».

Как ранее говорил «Гудку» руководитель Ростелекома Геннадий Петраков, его

ведомство очень осторожно относится к закрытию магистральных линий, потому что главная задача государства – сохранить инфраструктуру. Опрошенные «Гудком» региональные чиновники также в большинстве своём против закрытия, ссылаясь на негативный социальный аспект этих действий.

Андрей Емельянов в свою очередь утверждает, что нежелание регионов закрывать убыточные линии не является непреодолимым препятствием, поскольку на межведомственной комиссии Минтранса ОАО «РЖД» может предложить какую-нибудь альтернативу в виде автобусных маршрутов.

Между тем, как предположили в администрации Воронежской области, в которой за последние несколько лет на обращения железнодорожников следили только отказы, в скором времени сами регионы будут заинтересованы в закрытии подобных линий. Когда финансирование пригородных перевозок ляжет полностью на регионы, об этом придётся, по крайней мере, задуматься.

Игнат Вьюгин

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Вторая жизнь

Вокзал в Сызрани открыт после капитального ремонта

В минувший четверг пассажирам представили отреставрированный памятник историко-культурного наследия – вокзал Сызрань-1, который был построен в 1874 году.

Был отреставрирован не только фасад здания, но и обновлён интерьер всех помещений вокзала. Как рассказали «Гудку» в Дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ), капитальный ремонт был начат ещё в 2008 году. Одной из основных целей проекта реконструкции стало объединение всех служб вокзала в единый комплекс.

В частности, до проведения капитального ремонта на пассажиров поступали жалобы. Чтобы приобрести билеты на поезда дальнего и пригородного сообщения, пассажиры

были вынуждены переходить по улице из одного помещения вокзала в другое. При этом ожидали прибытия поездов приходилось в зале, расположенным в основном здании вокзала, что доставляло дополнительные неудобства.

«Для того чтобы создать пассажирам более комфорт-

ци города также была благоустроена привокзальная площадь. «Мы максимально сохранили внешний исторический облик вокзала и вместе с тем применили новейшие технологии для удобства пассажиров», – отметил начальник Куйбышевской дороги Сергей Кобзев.

Внешний исторический облик вокзала был максимально сохранён

ные условия, билетные кассы дальнего следования были перенесены в основное здание вокзала. Кроме того, для пассажиров с ограниченными физическими возможностями были установлены специальные кассы и телефонные автоматы».

Благодаря тесному сотрудничеству ДЖВ с администрацией

за 4 года на реконструкцию вокзального комплекса было затрачено почти 38 млн руб. В будущем дирекция намерена благоустроить сквер на привокзальной площади, а также передать в аренду часть освободившихся на вокзале площадей под офисы и минимаркеты.

Марьяна Балашкина

«Телефон доверия» «Гудок» для сотрудников

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

КАК РАБОТАЕТ «Телефон доверия» «Гудок»

8-800-555-0262 звонки на номер бесплатны для абонентов

8-499-262-9471 звонки на номер платные (оплачиваются междугородний тариф по обычным для Вашего региона расценкам)

Услуга доступна круглосуточно.

Обратите внимание – Ваш номер телефона не определяется.

Если Вы хотите лично получить ответ на ваш вопрос – оставьте свои координаты.

ПОСЛЕ НАБОРА НОМЕРА
Вы услышите текст
автоответчика.
Ваше сообщение будет
записано.Снятие информации
с автоответчика
проводится ежедневно
в 18:00 по московскому
времени.Все сообщения передаются
в отдел социальной политики
и писем редакции газеты «Гудок».
По фактам жалоб сотрудников
проводится проверка.Ответы на заданные вопросы
публикуются в газете «Гудок»,
на сайте www.gudok.ru,
а также в дорожной газете
Вашей железной дороги.

СДЕЛКА

Парк без перевозки

«Дочка» группы «ИСТ» готовит вагоны для аренды

Лизинговая компания RAIL1520 приобрела 1400 новых грузовых вагонов производства ПАО «Азоввагемаш» (входит в ПАО «Азовмаш», Украина). Общая стоимость сделки превышает \$100 млн. Однако работать в сегменте перевозок компания не намерена, она расширяет парк линий для аренды и собирается занять свою нишу на рынке оперативного лизинга.

По условиям соглашения, производитель поставил компании RAIL1520 100 вагонов-цистерн и 1300 полувагонов. Четырёхосный вагон-цистерна предназначен для перевозки бензина и других светлых нефтепродуктов по магистральным железным дорогам колеи 1520 мм и 1435 мм (это становится возможным путём замены ходовых частей), а полувагоны новых моделей используются для перевозки по магистральным железным дорогам колеи 1520 мм сухих, кусковых, штабельных, штучных и длинномерных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков.

Как сообщил «Гудку» генеральный директор компании RAIL1520 Роман Савушкин, новый подвижной состав приобретён с целью его последующей передачи в операционный лизинг грузоперевозчикам, в ближайшем будущем компания не планирует заниматься перевозками самостоятельно.

«В планах компании сформировать к 2014 году вагонный парк объёмом более 20 тыс. единиц и занять более 2% от общего парка грузовых вагонов в России. RAIL1520 ориентируется на работу с крупнейшими грузообразующими компаниями в сфере транспорта, химической, металлургической, угольной и лесной промышленности России. Среди наших клиентов есть такие компании, как Сибирская угольная энергетическая компания, «Финтранс» (Группа «Илим»), «Уралхим», – отметил Роман Савушкин.

«RAIL1520 – молодая и очень перспективная компания, наше сотрудничество только началось. Могу добавить, что в этом году мы выпустили порядка 11000 грузовых вагонов, и все они были реализованы», – рассказал ведущий специалист пресс-службы ОАО «Азовмаш» Александр Беленсон.

По мнению ведущего эксперта УК «ФИНАМ Менеджмент» Дмитрия Баранова, приобретение было сделано с целью активизации работы на рынке, предоставления клиентам широкой линейки подвижного состава, а также реализации стратегического плана по развитию компании – RAIL1520 собирается занять более 2% на рынке оперативного лизинга грузовых вагонов. Аналитик добавил, что общие инвестиции в проект, по расчётом компаний, могут составить в долгосрочном периоде более \$2 млрд.

«Если ситуация в экономике будет нормальной, без кризисов и сопутствующего им уменьшения объёмов грузоперевозок, то компания займёт место на рынке естественным путём, то есть за счёт роста рынка. Если же будут какие-либо потрясения в экономике, рецессия или полноценный кризис, то компания всё равно закрепится на рынке, учитывая её учредители и финансовые возможности, но произойдёт это за счёт ухода с рынка более мелких компаний, которые не выдержат конкуренции и будут находиться в худшем финансовом положении, чем крупные компании», – считает Дмитрий Баранов.

Константин Мозговой

РЕКОНСТРУКЦИЯ

По стойке смирно

Модернизация повысит безопасность движения и позволит увеличить скорость поездов

На перегоне Асекеево – Филипповка Куйбышевской дороги до конца года поменяют железобетонные опоры контактной сети на металлические.

Первые железобетонные опоры появились там в середине 1950-х годов с началом электрификации. Их срок службы – 50 лет – истёк.

В рамках реконструкции инфраструктуры энергоснабжения, начавшейся в 2009 году, на участке также устанавливают поддерживающие конструкции, несущий и контактный провода, изоляторы.

По словам начальника сектора ремонта и обновления службы электрификации и электроснабжения Куйбышевской дирекции инфраструктуры Андрея Блеснова, «на двухпутном перегоне в 43,5 км 738 металлических опор

ПЕРСПЕКТИВА

Зашита стратегией

В КЛЮЧЕВЫЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЕЙ

ПРЕДЛАГАЮТ ВНЕСТИ ДОПОЛНЕНИЯ



ФОТО: СЕРГЕЙ ГУСЕВ

«Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» и программу «Развитие транспортной системы России до 2015 года» участники рынка предлагают дополнить целями разделами развития контейнерных перевозок и терминально-складского хозяйства.

Контейнерным перевозкам потребовались собственные формулировки в госпрограмме

ценовой политики интермодальных перевозок, максимальное использование существующей инфраструктуры и подвижного состава с их постепенным техническим перевооружением, а также уровень и ассортимент дополнительных услуг».

Инициативу озвучили участники состоявшейся в Москве международной научно-практической конференции «Современное развитие логистической и терминально-складской деятельности и контейнеризации на железнодорожном транспорте», организованной совместно Гильдией экспедиторов России и ОАО «РЖД».

Президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер заявил, что ключевые документы, определяющие перспективное развитие российской железнодорожной отрасли, «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» и программа развития российской транспортной системы до 2015 года, должны быть усилены положениями, подчёркивающими важность контейнеризации и дающими реальные нормативно-правовые, технологические и финансовые инструменты по её развитию.

«В стратегических программах сегодня контейнеризация практически не

По его словам, в государственных документах должно содержаться положение о создании российской национальной системы контейнерных перевозок, поскольку она у нас до сих пор практически не получила развития.

Вице-президент транспортной группы «ФЕСКО» по железнодорожному дивизиону Алексей Гром считает, что ужесточение мер по отношению к нерадивым грузовладельцам и операторам, из-за которых возникают сбои в контейнерных перевозках, не может быть единственным средством по развитию этого рынка. Следует принять и программу технологических преференций для тех участников контейнерного бизнеса, которые активно работают по улучшению состояния своего парка, инвестируют в развитие инфраструктуры, внедряют новые логистические технологии, за счёт чего стабильно выдерживаются графики перевозок и сохранность грузов.

«В данном случае речь не идёт о тарифных льготах, – подчеркнул он. – Для гру

Приоритетом должна стать эволюционность реформирования существующих технологий

прописана, говорится только об увеличении скорости доставки, – подчеркнул он. – Требуется внести в эти документы отдельный раздел «Развитие контейнерных перевозок». В нём следует указать, что в каждом крупном областном центре страны будет создан контейнерный терминал для большегрузных контейнеров. То же самое и в крупных районных промышленных центрах. В разделе должны быть указаны параметры обеспечения их соответствующей железнодорожной инфраструктурой и финансирования этих работ на основе государственно-частного партнёрства. Следует обозначить меры по увелечению отечественного производства подвижного состава для контейнерных и контейнерных перевозок, а также самих контейнеров, которых сегодня в России выпускается крайне мало».

зладельцев такие преференции могли бы иметь вид более технологичных и взаимоответственных схем подачи локомотивов, которые бы предусматривали ответственность ОАО «РЖД». Это могло бы стать рычагом мотивации соблюдения своих обязательств для грузовладельцев. Для операторов подобными мерами могли бы стать выделение удобных «ниток» графика и ускоренный процесс согласования их предложений по организации новых маршрутов в условиях ограниченной пропускной способности сети. Для компаний, предоставляющих полный комплекс логистических услуг, чья работа связана и с созданием объектов инфраструктуры, можно было бы ускорить процесс согласования подключения их собственных линий к магистральной сети».

Леонид Григорьев

ФОТОФАКТ



Вчера в Ульяновске президент ОАО «РЖД», председатель попечительского совета проекта Центра национальной славы «Служение Отечеству: события и имена» Владимир Якунин наградил студентов и школьников – лауреатов регионального конкурса исследовательских и творческих работ, посвящённых наследию Карамзина. Награждение прошло в рамках 165-летия со дня основания Карамзинской общественной библиотеки. «Надо возвращаться к нашим истокам, для того чтобы говорить о будущем. Историю, как реку, нельзя разрезать, она всё равно будет течь, и рано или поздно за пренебрежительное отношение к истории придётся отвечать», – сказал Владимир Якунин.

ФОТО: АЛЕКСАНДР САВЕНКОВ

ЧП

Наделал много шума

В районе депо Москва-Пассажирская Октябрьской дороги в субботу вечером сошёл с рельсов электровоз. По свидетельству очевидцев, локомотив начал движение неожиданно, без разрешения и выехал с внутренних путей депо, где обычно отстаивается неработающий подвижной состав. На внешней ветке он наехал на тупиковую призму и с грохотом опрокинулся. Как сообщили в Дирекции по ремонту тягового подвижного состава Октябрьской дороги, жертв и пострадавших нет. Происшествие не повлияло на график движения пассажирских поездов. На месте аварии направили восстановительные поезда, которые поставили электровоз на рельсы. На месте происшествия работает созданная на дороге комиссия совместно с правоохранительными органами. Как сообщил «Гудку» источник в правоохранительных органах, у следствия несколько версий. Но основная – в кабину электровоза проник посторонний. Перед столкновением он успел выскочить из кабины и скрыться.

«При желании через старый забор в депо проникнуть можно. Народа в выходной день в цехах мало. В суматохе из депо и исчезнуть просто», – сказал собеседник.

Александр Солнцев

III международный региональный железнодорожный бизнес-форум
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520: БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН

БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН:
железнодорожный бизнес
трансъевропейского значения

РИГА
17 – 18 ОКТЯБРЯ 2011

Генеральный международный партнер



Генеральный партнер



Эксклюзивный партнер



WWW.FORUM1520.RU | +7 (495) 988 18 00

Ситуация

Ремонт с препятствиями

В ЭТОМ СЕЗОНЕ В ДЕФИЦИТЕ «ОКНА», ЩЕБЕНЬ, ШПАЛЫ

Сеть готовится к зиме, на дорогах работают комиссии с проверками. Однако сезон летних ремонтно-путевых работ затягивается.

Отставание от плана вызвано целым рядом причин. Одна из них, как указывают прежде всего сами путейцы, – корректировка в предоставлении «окон». Как рассказал начальник производственно-технического отдела Красноярской дирекции по ремонту пути КрЖД Анатолий Жестовский, отставаний здесь не было до 1 июля, когда из-за сложной поездной обстановки график работ, утвержденный Центральной дирекцией по капитальному ремонту пути, сломали. «Участки, которые мы должны были отремонтировать в режиме закрытого перегона, перевели на работу в «окна», – пояснил он. – Соответственно, времени на ремонт одного участка стали тратить больше. К примеру, если бы работу по модернизации пути на перегоне Ингашская – Тинская 15,2 км выполнили в режиме «закрытый перегон», то на это потребовалось бы два закрытия по шесть суток. А так ремонт растянулся на несколько недель».

На Дальневосточной же «окна» отменяют из-за продолжающегося роста грузопотока в адрес морских портов. «Движение можно понять. Дорога зашивается от «брошенных» поездов (на начало прошлой недели от движения было отставлено 40 составов. – Ред.)», – рассказали в Дирекции по ремонту пути Дальневосточной железной дороги. Хотя к сокращению времени работы в «окна» там относятся негативно. «На перегоне Красная Речка – Корфовская под Хабаровском запланированы ремонтные работы с глубокой очисткой щебня. Нужно 24-часовое «окно», а дают 12 часов. Очистку уже не произведешь. Переделывать на следующий год? Это неэкономично», – подчеркнули в дирекции. Не простая поездная обстановка на дороге складывается не только из-за «брошенных» груженых составов, но и порожняка, скопившегося после массовой выгрузки на пропортировочных станциях.

С аналогичной проблемой столкнулись на Октябрьской



дозаторов, чтобы ежемесячно вывозить по 150 тыс. куб. м щебня на базы, – сказал он. – Две трети нужных на год запасов всегда были под рукой. С технологической точки зрения это было очень удобно, ведь отдаленные участки всегда были обеспечены этим материалом, а легкодоступные снабжались украинским щебнем с помощью полувагонов».

Главный инженер ОАО «Павловскранит» Александр Васильков пояснил, что в последние годы ОАО «РЖД» выстроило систему торгов на закупки щебня таким образом, что участвовать в них предпринято невыгодно.

Работы по укладке балласта на Юго-Восточной дороге не остановились только благодаря имевшимся запасам. «В прошлом году при плане завоза с Украины 629 тыс. куб. м завезли 524, а павловского щебня при плане 71 тыс. куб. м взяли 176 тыс.», – сказал Виктор Шейн.

В Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути рассказали, что дороге недостаточно экскаваторов, погрузчиков и самосвалов. На Западно-Сибирской дороге также посетовали, что промышленность перестала выпускать драглайны, предназначенные для отгрузки щебня с зимних складов.

Есть претензии и к смежникам. Так, путейцы с Куйбышевской магистралью сетуют, что никакой ответственности за выработку и качество ремонтно-путевых работ со стороны дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин не несут. А работники и бригады работают спустя рукава: сломалась техника и ни у кого душа не болит, что она нужна на перегоне. Основные нарекания к щебнеочистительным машинам: вместо положенных в «окно» трёх часов порой машина работает два, потом ломается, приходится планировать новое «окно», чтобы завершить все работы. Как пояснили в Дирекции по ремонту и эксплуатации путевых машин Куйбышевской дороги, у них действует трёхуровневая система премирования при выполнении основных показателей. При этом к основным показателям относятся как раз выработка путевой машиной 1 км пути.

Игнат Вьюгин

магистрали. Из-за пропуска груза с Северной дороги отменили 41 «окно» на участке Бабаево – Кошта. Как рассказал начальник Дирекции по ремонту пути «Путерьем» Анатолий Быстров, там ПМС-88 летом простояла без работы 41 день. «В итоге в августе в Москве было принято решение, чтобы она уехала в Петербург и вернулась обратно 11 октября после того, как на этом же направлении завершил ремонт пути Северная магистраль», – сказал он. Сейчас сроки опять переносятся на неделю из-за того, что станция Бабаево на реконструкции.

«Из-за отмены «окон» ПМС-29

больше месяца простояла на перегоне Вонгуда – Тесковка СЖД. Её отправили туда по решению РЖД, соседи не справились. Её нам к 1 сентября вернули, однако на Северной остались две щебнеочистительные машины, чтобы доделать 2 км пути, – рассказал Анатолий Быстров. – При этом на нашем полигоне необходимо до конца сезона отремонтировать около 18 км

станционных путей и уложить порядка 20 км на участке Сосново – Петяярви – Лосево и 12 км грузового движения».

Из-за роста грузопотока страдают ремонтные работы и на Северной. По словам первого замначальника Северной дирекции по ремонту пути Виталия Кислюка, в последний месяц пик роста грузопотока пришёлся на участок Александров – Вологда – Кошта.

«Из-за этого за последние две недели на участке Александров – Ярославль из запланированных восьми «окон» не удалось провести ни одного», – сказал он.

На дороге нашли выход из положения: сейчас каждое будущее шести-восьмичасовое «окно» детально обсуждают движенцы, локомотивчики и путейцы. «Когда «окно» всётаки предоставляют, стараемся задействовать максимальное количество путевых машин и людских ресурсов, – пояснил Виталий Кислюк. – Поэтому и

выработка у нас в целом выше среднесетевого уровня». Хотя на северных ходах, например на участке Хановей – Воркута, добиться высокой выработки по укладке решётки и очистке балласта не удается из-за тяжёлых плана и профиля пути.

Ряд магистралей столкнулись с нехваткой материалов

для передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, – сказал начальник Куйбышевской дирекции по ремонту пути Геннадий Беляев. – Потеряли четыре месяца. Сейчас отставание по поставкам сохраняется.

Юго-Восточной тоже не хватает материала для балласта, а это 198 тыс. куб. м. Как пояснил начальник Юго-Восточной дирекции по ремонту пути

Чали передавать, но не успели решить все организационные вопросы, –

Соглашение

Регион пошёл навстречу

ПРИВОЛЖСКАЯ ДОРОГА РЕАЛИЗУЕТ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ С ПОМОЩЬЮ ГОСУДАРСТВА

Сергей Лихохадев, заместитель начальника Приолжской железной дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти



После реконструкции Волгоградская область станет кратчайшим направлением, связывающим восточные и северные районы страны

Между президентом ОАО «РЖД» Владимиром Якуниным и губернатором Волгоградской области Анатолием Бровко заключено инвестиционное соглашение, благодаря которому мы получим государственную поддержку в реализации инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Им. М.Горького – Котельниково Приолжской железной дороги» в виде льгот по налогам на прибыль и на имущество железнодорожных предприятий.

Этому результату предшествовала большая совместная работа. Правительство области, поддержав инициативу Приолжской магистрали, в марте прошлого года приняло новый инвестиционный закон, позволяющий предоставлять предприятиям налоговые льготы на время реализации крупных инвестиционных проектов. В свою очередь специалисты дороги собрали, проанализировали и направили в областной комитет экономики документы почти на 2 тыс. листах и провели 15 совместных рабочих встреч. Но наши усилия стоили того.

После завершения комплексной реконструкции участка Им. М.Горького – Котельниково Волгоградская область станет кратчайшим направлением, связывающим восточные и северные районы страны. Увеличится провозная и пропускная способность региона. Ускорится доставка пассажиров к местам отдыха на Черноморское побережье, Северный Кавказ. Сократится срок доставки грузов из-за увеличения участковой скорости.

Кроме того, у более чем 300 жителей Волгоградской области появится возможность трудоустроиться на предприятиях

ОАО «РЖД», где средняя заработка плют будет достаточно высокой. Увеличатся и дополнительные налоговые поступления в консолидированный бюджет Волгоградской области. В 2012 году они составят более 50 млн руб. с тенденцией ежегодного увеличения: в 2013 и 2014 годах – более 118 млн руб., а в 2015 году эта сумма составит около 116,5 млн руб.

Ну а Приолжская магистраль в период окупаемости проекта стоимостью порядка 30 млрд руб. получит налоговых льгот на общую сумму более 170 млн руб. Эти деньги Приолжская магистраль ис-

пользует на развитие транспортной инфраструктуры: строительство путепроводов и пешеходных тоннелей.

Ещё более масштабный проект запланирован компанией «РЖД» в Саратовской области. Это строительство западного обхода Саратовского узла и железнодорожного двухпутного мостового перехода через реку Волгу в районе посёлка Увек в Саратове. А также развитие локомотивного депо станции Ершов, которое специализируется на ремонте тепловозов серии 2ТЭ10, 2ТЭ11У, обслуживающих всё левобережье Приолжской дороги. К 2014 году в депо появятся производственные мощности, которые позволят ремонтировать тепловозы Северо-Кавказской, Московской, Северной и Куйбышевской магистралей. На предприятии откроется 246 новых рабочих мест.

Всего до 2015 года компания планировала инвестировать в развитие транспортной пропускной способности Саратовской области в общей сложности более 50 млрд руб. Но в настоящее время регион не готов способствовать получению государственной поддержки инвестиционной деятельности Приолжской железной дороги. Однако мы надеемся, что руководство Саратовской области, понимая важность этого вопроса, внесёт изменения в региональное законодательство.

? ВОПРОС ДНЯ ?

С какими проблемами, связанными с работой в зимний период, столкнулись в прошлом году? И какие проблемы могут перейти на этот год?

Дмитрий Санкин, заместитель начальника службы движения Южно-Уральской дирекции управления движением:

– Есть две проблемы, которые были прошлой зимой. Возможно, с ними мы столкнёмся и в предстоящий период. Первая – очистка посадочных платформ на станциях. Её ведут работники дирекций по обслуживанию пассажиров, но ответственность за платформы возлагается на начальника станции. Не везде есть техника, поэтому уборку снега приходится вести вручную. Вторая проблема – очистка горловин сортировочного парка от снежных заносов. Техника есть, но не вся она может заходить на горочные устройства. Орудием труда в период снегопадов становится лопата. На очистку выходит работники станции и дистанции пути. Ручная работа не самая производительная, она замедляет уборку и отвлекает людей от их непосредственной плановой работы. Пользоваться услугами сторонних компаний (аутсорсеров) на этот период просто необходимо, и путёвцы к этим услугам прибегают.

На сегодняшний день станции Южно-Уральской дороги к зиме готовы на 93%. К 15 октября готовность будет полной. На сегодняшний день есть небольшие заминки со спецодеждой, но все они решаются в рабочем порядке. Если кого-то не удовлетворяет качество или размер, производится замена. Все пожелания обязательно учитываются.

Владимир Андреев, начальник Приозёрской дистанции пути:

– Я всеми руками за то, чтобы привлекать к снегоборьбе аутсорсеров. Потому что в прошлую зиму мы столкнулись с тем, что людей не хватало. У нас много крупных станций, и количество людей не соответствует тем объёмам уборки снега, который необходимо сделать. Поэтому справлялись как могли, всеми силами. Но это было очень тяжело, и не везде мы успевали. Поэтому считаю, что аутсорсеров на период снегоборьбы привлекать нужно. Единственное, учитывая это, – необходимо делать так, чтобы договоры были готовы заранее, а не посередине зимы. Что касается обеспечения зимней обувью и одеждой, то у нас нет с этим проблем, равно как и с техникой.

Елена Герянская, ведущий инженер сектора координации поставок Юго-Восточной дирекции инфраструктуры:

– В этом году на одежду мы получили все запланированные деньги – 48 млн руб., а это на 12 млн больше, чем в прошлом. Хватит, чтобы обеспечить всех. Но проблема в том, что доставка на места может быть поздней. Заявки принимаются заранее, с учётом сроков на пошив, но раньше мы отправляли спецодежду всем сразу. Просто грузили в контейнер и отправляли, а на месте энергетики, путёвцы и сигналисты разбирали причитающееся. Сейчас собственные контейнеров нет, поэтому службы забирают одежду машинами. Кто-то успевает сделать это быстро, а кому-то или ехать дальше, или машина нужна для других целей. На одной станции, например, путёвцы могут уже быть в зимней экипировке, а сигналисты – нет, или наоборот.

Александр Боярский, заместитель начальника службы технической политики Северной железной дороги:

– В прошлом году в связи с выделением из состава дороги ряда центральных дирекций были проблемы с организацией второй очереди снегоборьбы. Сейчас порядок выделения людей дирекциями отрегулирован. На снегоборьбу в случае необходимости приказом замначальника дороги по региону будут мобилизованы бригады второй очереди, сформированные в узловых структурных подразделениях, в том числе и в дирекциях. Для очистки пригородных платформ в прошлом году привлекались аутсорсеры, работавшие по договору. Аутсорсинговые фирмы занимаются и обслуживанием компрессоров, применяемых для очистки стрелочных переводов от снега и льда. Техники для снегоборьбы на дороге достаточно, но многие машины уже выработали свой ресурс, нередко ломаются. Необходимо обновление парка, путёвцы подают заявки в свой департамент, но в эту зиму, похоже, придётся по-прежнему убирать снег старой техникой.

Александр Рура, начальник службы управления персоналом Приволжской магистрали:

– В прошлом году у нас шли непродолжительные снегопады, поэтому никаких особых трудностей мы не испытывали, тем более что решили проблему позапрошлого года, связанную с качеством инвентаря. В частности, дирекция материально-технического обеспечения заменила алюминиевые лопаты, которые часто ломались, более прочными металлическими. В этом году проблем, надеюсь, не возникнет, инвентарь приобретён в нужном количестве. Техника вся подгото-влена. Сторонние организации мы не привлекаем, справляемся со снегом своими силами. А если приходят большие снегопады, у нас предусмотрена вторая очередь по снегоборьбе: рассчитываем, сколько и какое предприятие должно выделить людей. Все обеспечены зимней спецодеждой, которая выдаётся согласно графику.

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

Инновации

Аккумулятор с подогревом

УЧЁНЫЕ ПРЕДЛАГАЮТ НОВЫЕ ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ РАЗРАБОТКИ

Сергей Науменко, заведующий отделением «Электрификация и энергоснабжение» ОАО «ВНИИЖТ»



Для повышения энергоэффективности предприятий ОАО «РЖД» на них необходимо внедрять самые современные инновационные разработки, позволяющие экономить значительные ресурсы.

Учёные нашего института уже много лет ведут исследования в этом направлении. Например, мы создали программный пакет для тяговых и электрических расчётов высокоскоростных магистралей ТЭР ВСМ. Он позволяет выбрать оптимальные режимы движения и электропотребления для подвижного состава, определить наилучшие параметры различных устройств электроснабжения. В настоящее время эту разработку уже используют при проектировании энергосистем для высокоскоростных железных дорог в Узбекистане.

А на топливном складе станции Дно Октябрьской магистрали в сотрудничестве с учёными недавно успешно реализовали пилотный проект, носящий название

АСКУ ДТ. Автоматизированная система учёта дизельного горючего позволяет с очень высокой точностью формировать товарный баланс топлива на складе, контролировать работу измерительных датчиков, диагностировать состояние другого оборудования.

На Северо-Кавказской, Приволжской и Московской железных дорогах с помощью специалистов института внедрили систему энергосбережения в парокомпрессионных холодильных установках. Она обеспечивает экономию 8–12% электроэнергии, расходуемой кондиционерами пассажирских вагонов для создания комфортных условий в поезде.

На ряде ремонтных предприятий ОАО «РЖД» планируют внедрить предложенный учёными ВНИИЖТа ускоренный ме-

тод определения коэффициента теплопередачи кабин машинистов локомотивов, кузовов рефрижераторных вагонов и других транспортных средств. С его помощью можно в течение всего трёх часов в ходе проведения плановых ремонтных работ оценить состояние техники с точки зрения излишнего расхода энергоресурсов и внести необходимые корректировки.

Не менее востребованная разработка – комплект энергоснабжения для фитинговых платформ. В него входит подвагонный генератор с ременным приводом от оси колёсной пары, статический преобразователь и некоторые другие устройства. Этот комплект позволяет эксплуатировать рефрижераторные системы в автономном режиме, а не только в составе сцепов вагонов со специализированным энергомодулем. Тем самым будет обеспечена существенная экономия ресурсов.

На станции Бекасово Московской дороги мы сейчас реализуем проект теплонакопчного отопления горочных комплексов. Новая технология даст возможность на 10–15% сократить затраты энергогенераторов, расходуемых на достижение бесперебойной работы горок в зимнее время, особенно в условиях сильного снегопада. Есть у нас и другие перспективные идеи, которые, не сомневаясь, будут востребованы в отрасли уже в ближайшее время. Ведь для них важно, чтобы их разработки как можно скорее внедрились в эксплуатацию, принося пользу железнодорожникам.

Сертификация

Качество не придёт само собой

ПРАВИЛА АККРЕДИТАЦИИ НЕОБХОДИМО ГАРМОНИЗИРОВАТЬ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ

Александр Маняхин, руководитель сертификационного отдела ООО «Сертификационный центр промышленного железнодорожного транспорта»



На промышленном железнодорожном транспорте формируется система рыночных отношений, вместе с тем снижается уровень государственного контроля (ввиду отмены лицензий на некоторые виды деятельности). На рынке вышло большое количество предприятий, предоставляющих различные спектр продукции и услуг. Данный факт не мог не сказаться на безопасности и качестве предоставляемых услуг и продукции. Мировой опыт показывает, что в условиях

рыночной экономики одним из наиболее действенных инструментов обеспечения качества продукции и услуг является сертификация.

В России слишком стремительно происходит разрушение старой системы аккредитации и сертификации, законодательно усиливается значимость добровольной сертификации, а, по сути, новая система ещё только проектируется. Так, на железнодорожном транспорте при неподготовленном фундаменте для проведения добровольной сертификации в силу вступает приказ Минтранса № 28 от 15 февраля 2008 года. В соответствии с ним все предприятия промышленного железнодорожного транспорта, проводящие ремонт локомотивов, предприятия, имеющие железнодорожные цеха (а таких не малое количество), должны обзавестись сертификатами на процесс ремонта, если ремонтируют локомотивы, выходящие на

путь общего пользования. У предприятий появилось два выхода: делать ремонт на ремонтных предприятиях, которые имеют сертификат соответствия на процессы ремонта, а собственное оборудование будет проставлять, или получить сертификат соответствия. В таких условиях предприятиям вмог обзавестись сертификатами на процессы ремонта, совершившись не соблюдая порядок проведения сертификации.

Проводимая в настоящий момент реформа системы аккредитации в России должна эта проблема решить. По моему мнению, необходимо пересмотреть требования к органам по аккредитации и органам по сертификации, ужесточить их в соответствии с международными стандартами, тем более что основная цель реформы системы аккредитации – это гармонизация правил и процедур аккредитации в области оценки соответствия с международными обязательствами, стандартами и

рекомендациями. Необходимо пересматривать требования к созданию и регистрации систем добровольной сертификации. Сейчас в соответствии с законом «О техническом регулировании» любое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель может, выполнив несложные требования, зарегистрировать систему и проводить работы по сертификации. Но система сертификации не ограничивается свидетельством о регистрации. Должен быть создан ряд структур, чтобы система эффективно работала, необходимо обучить ряд экспертов. В этом смысле неплохо зарекомендовала себя Система добровольной сертификации на железнодорожном транспорте необщего назначения, организованная ассоциацией «Промжелдортранс». Такие системы сегодня необходимы и, по нашему мнению, вполне могут работать на основе некоммерческих объединений.

С 1 ОКТЯБРЯ 2011 г. ОАО «РЖД» ОТКРЫВАЕТ ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНУЮ «ГОРЯЧУЮ ЛИНИЮ» ДЛЯ РАБОТНИКОВ КОМПАНИИ

8 800 100 1520

БЕСПЛАТНЫЕ ЗВОНИКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!



Ваше право

Знаний много не бывает

Если начальник не отпустил на сессию, его могут наказать



—Работаю на железной дороге и одновременно учусь в железнодорожном техникуме. Но в отпуске на преддипломную сессию и защиту диплома мне отказали, мотивируя тем, что у меня есть техническое образование, а это уже получается второе. Хотелось бы получить разъяснения в газете — прав ли руководитель, не отпустив на сессию и диплом?

Александр Верховых

Тверская обл.

— Трудовой кодекс в ст. 174 предусматривает гарантии и компенсации работникам, обучающимся в образовательных учреждениях среднего профессионального образования.

Лицам, направленным на обучение работодателем или поступившим самостоятельно в имеющие государственную аккредитацию образовательные учреждения среднего профессионального образования независимо от их организационно-правовых форм по заочной и очно-заочной (вечерней) формам обучения, работодатель предоставляет дополнительные отпуска с сохранением среднего заработка для подготовки и защиты выпускной квалификационной работы и сдачи итоговых государственных экзаменов — два месяца.

Работникам, обучающимся в указанных учрежденияхочно, совмещающим учёбу с работой, для прохождения промежуточной аттестации предоставляется 10 календарных дней в учебном году. Для подготовки и защиты

Госаккредитация учебного заведения гарантирует отпуск

выпускной квалификационной работы и сдачи итоговых госэкзаменов работодатель обязан предоставить отпуск без сохранения заработной платы продолжительностью два месяца.

Для оформления отпуска работник должен предоставить работодателю справку-вызов по форме, утверждённой приказом Минобразования РФ от 17 декабря 2002 года (№ 4426), и заявление о предоставлении учебного отпуска.

Работники, которые учатся в учреждениях среднего профессионального образования, не имеющие госаккредитации, не имеют права на получение гарантий и компенсаций, предусмотренных ст. 174 ТК РФ. Льготы для них могут устанавливаться коллективным либо трудовым договором.

Таким образом, работодатель обязан предоставить дополнительный отпуск сотрудникам, совмещающим работу с обучением в вузах (имеющих государственную аккредитацию), независимо от наличия у них образования такого же уровня.

Если же работодатель отказывает работникам в данном праве, это является нарушением законодательства о труде и влечёт применение мер ответственности к виновному лицу.

Игорь Сергеенко, начальник управления учебных заведений и правового обеспечения Роскеддора

Работникам, обучающимся в

указанных учрежденияхочно,

совмещающим учёбу с работой,

для прохождения промежуточной аттестации предоставляется

10 календарных дней в учебном

году. Для подготовки и защиты

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Медосмотр — часть работы

ДИСПАНСЕРИЗАЦИЮ В ОТПУСКЕ ПРОХОДИТЬ НЕ ПОЛОЖЕНО



— Во время отпуска меня отправили на медкомиссию: три дня я находилась в Челябинске, два — в Златоусте. Должны ли мне оплатить эти дни?

Мария Банто娃

(Фамилия изменена)

Челябинск

— Согласно распоряжению № НЗК-50 от 22 апреля 2011 года на Южно-Уральской дороге утверждён порядок прохождения работниками структурных подразделений ЮУЖД обязательных и периодических медицинских осмотров.

В соответствии с этим документом не позднее чем за месяц работнику выдаются необходимые документы, а за 14 дней до медосмотра в отдел кадров подаётся заявление на имя руководителя предприятия с указанием даты прохождения осмотра.

Приказом руководителя структурного подразделения работнику предоставляется дополнительное время для прохождения медосмотра.

При этом на основании ст. 185 Трудового кодекса «Гарантии работникам, направляемым на медицинский осмотр» и п. 4.2.1 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы на время прохождения медосмотра в рабочее и нерабочее время за сотрудниками сохраняется средняя заработка платы.

Прохождение медицинской комиссии во время отпуска не предусмотрено, но если уж оно допущено, то затраченные дни работнику должны оплатить.

Нина Макухина, И.О. начальника службы организации и оплаты труда Южно-Уральской дороги

Судьба

Главный урок

ПАВЕЛ ФРИДМАН ПРИВИВАЕТ ДЕТЯМ УВЛЕЧЁННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ



Точно никто не скажет, сколько ребят Павел Фридман привёл на железную дорогу, заразил её романтикой. За полувековой стаж учительской работы в железнодорожных школах, а позже в секции по работе с учащейся молодёжью дорожного Совета ветеранов таких, наверное, тысячи.

«Он умеет заставить людей взглянуть на мир по-другому», — говорят его воспитанники.

Со мной он прост и открыт, на встречу пришёл за годя, чтобы не опоздать, хотя, наверное, мог бы себе это позволить, ведь он почетный железнодорожник, заслуженный ветеран Западно-Сибирской железной дороги, заслуженный учитель РФ и просто человек, который «давным-давно на пенсии» — так он говорит о себе. Кстати, на заслуженном отдыхе он не пробыл и дня.

— В жизни ничего нет случайного, а на железную дорогу приходят особенные люди, немножко романтики, немножко мечтатели и обязательно внимательные и трудолюбивые.

Сам Павел Иосифович после окончания педагогического института попал по распределению в сельскую школу. Вспоминает, как жили с женой в отдалённой деревне. Но были счастливы, а трудности казались преходящими. Энергичного педагога-историка заметило руководство железной дороги и предложило поменять место проживания и школу. Нашлась работа и для жены — она врач-педиатр. Сейчас, когда прожито 58 лет в браке, кажется, что по-другому и не могло сложиться. Елизавета Фёдоровна всегда поддерживала мужа, он её тоже, у них не только общая семья, но и сфера интересов — ученики.

Павел Иосифович по природе такой человек, который вникает в доверенное ему дело от А до Я. Когда его перевели в железнодорожную школу, тут же начал изучать историю железных дорог.

После уроков готовил с учениками концерты для железнодорожников. «Где мы только не выступали, — вспоминает мой собеседник, — в депо, на вокзалах, в столовых!»

Общаться с Фридманом одно удовольствие, притом что он то и дело меня спрашивает: «А вы были на нашей Детской железной дороге?», «А вы знаете, что у нас их две?...»

Весь год у Павла Иосифовича расписан чётко: лекции в школах-интернатах, училищах, техникумах, университетах, встречи в Совете ветеранов и работы с архивами — надо ведь для потомков ещё кое-что записать, систематизировать, чтобы знали всё, как было».

Для человека, отметившего в прошлом году 80-летие, такой график работы, прямо скажем, необычен. Но Фридман привык много работать и везде успевать. Так, дома он не только хороший муж и отец, но и любимый дедушка, которому внучка Лена доверяет свои секреты.

«Чтобы собеседника заинтересовать, — говорит он, — его обязательно надо сначала выслушать. Услышать! Все викторины, конкурсы для подростков в Совете ветеранов мы готовим, учтывая их возраст и интересы. Вы бы видели, как они ответственно к нашим заданиям подходят! К примеру, недавняя викторина называлась «Знаешь ли ты их имена?» Мы брали один эпизод из жизни или знаменитые фразы известных людей и предлагали ребятам ответить, кому они принадлежат.

«Дети должны знать историю своей страны и других стран по возможности тоже, — продолжает мой собеседник, — тогда они будут духовно богаче и смогут состояться в любом деле. Было бы наивно думать, что все выпускники железнодорожных школ в будущем свою

жизнь

затрачивают

на

железной

дороге.

— Но

занятые

на

ж

| ЗНАК
ОТЛИЧИЯ

Сегодня МИИТу исполняется 115 лет. Поздравить вуз придут руководители Минтранса, железных дорог и транспортных компаний, бизнесмены и общественные деятели: кто-то из них учился в этих стенах, а кто-то просто желает выразить уважение учебному заведению, ставшему фирменным знаком качества железнодорожного образования.

ОПРОС

Реактивная
тяга к знаниямВыпускники
об Альма-Матер

Лидия Щеглова, руководитель нормативно-правовой службы «Промжелдортранса» (выпуск 1968 года):

– Вопрос о выборе профессии был решён задолго до окончания школы – в то время МИИТ был одним из самых престижных вузов страны, и он ни в чём меня не разочаровал. Связи, налаженные в студенчестве, до сих пор себя оправдывают, появляются и новые успешные контакты с митовцами. Сегодня мы принимаем на работу и направляем учиться по целевому направлению митовцев новых призывов, вместе готовим программы переподготовки специалистов. В университете появляются новые специальности, которые тоже нами востребованы. Наша ассоциация работает на всей территории страны, и во многих уголках России мы встречаем выпускников МИИТа.

Геннадий Баврин, первый заместитель генерального директора Проектно-конструкторско-технологического бюро по системам информатизации (выпуск 1974 года):

– Я знал о МИИТе задолго до того, как поступил туда, проблемы выбора передо мной не стояло. Окончил «Прикладную математику», наш набор был первым по этому направлению. Ценны были даже не столько знания, которые мы получили в университете, а умение эти знания искать и находить. Я запомнил, как выдающаяся Елена Сергеевна Вентцель, преподававшая нам теорию вероятностей, говорила, что знаний всегда можно набраться, важнее определить, что тебе нужно и где это найти. МИИТ подарил мне прекрасных сокурсников, с которыми мы встречаемся до сих пор. Кто-то из них имеет отношение к железнодорожному транспорту, кто-то ушёл в другие направления – выпускники МИИТа всегда были востребованы в разных сферах хозяйства.

Сергей Палкин, первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» (выпуск 1973 года):

– МИИТ – это академичность образования, я до сих пор могу извлечь корни третьей, пятой степени в столбик, помню, что такое эпюра изгибающего момента балки с защемлённым концом, могу посчитать прочность оболочки вагона. Казалось бы, кто сегодня извлекает корни вручную, но это тоже имеет смысл – если вы находитесь на линии, под руками нет необходимых инструментов, а нужно моментально определить техническую причину какого-то события, без обоснования это будет гадание на гуще.

Сегодня я профессор МИИТа, доктор экономических наук, и именно здесь я пристрастился к научной деятельности. Говорят, самые лучшие инвестиции – инвестиции в знания, но ведь это и самый быстро обесцениваемый продукт, тем более при ускорении научно-технического прогресса, поэтому знания нужно постоянно обновлять. После МИИТа я каждые 3–5 лет что-нибудь оканчивал. Всё это было привито здесь.

Татьяна Глазкова, заместитель начальника департамента социального развития ОАО «РЖД» (выпуск 1986 года):

– Я железнодорожник не в первом поколении. С детских лет была погружена в эту общность: ходила в железнодорожный детсад, лечилась в железнодорожной поликлинике, росла со знанием того, что железнодорожники – нечто особенное. МИИТ с первых дней начинает формировать из студента железнодорожника – все предметы направлены на транспорт, на ответственность, которой должен обладать профессионал, чья работа связана с движением, безопасностью людей, круглогодичностью и круглогодичностью. У нас было огромнейшее уважение к преподавателям, которые читали нам лекции. Эти люди прошли войну, и мы не могли себе позволить не слушать их.

Один из ярких моментов студенчества – работа в строиторговле на БАМе, когда целое лето мы запускали рабочее движение ветки Ларба – Хорогочи. Кстати, чтобы попасть на БАМ, мы отрабатывали 18 субботников в выходные – и это была почётная возможность. МИИТ – это большая школа не только знаний, но и определённого отношения к жизни, навыков общения – ты всегда должен себя прозвать в труде, в коллективе как личность и как специалист.

ТРАДИЦИИ КАЧЕСТВЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ НЕ МЕНЯЮТСЯ В МИИТЕ УЖЕ ВТОРОЙ ВЕК

Борис Лёвин,
ректор МИИТа,
президент
Ассоциации
вузов транспорта



– Борис Алексеевич, что родит МИИТ конца XIX века и сегодняшнего дня?

– Наши традиции и базовые ценности остаются незыблыми – работа в интересах государства, тесная связь с производством, высокая квалификация профессорско-преподавательского состава, передовые научные школы, качественная фундаментальная, профессиональная и практическая подготовка специалистов всех уровней.

Как 115 лет назад, наших выпускников отличают корпоративная сплочённость, гордость за звание митовца.

Несколько лет назад мы создали Ассоциацию выпускников МИИТа, и все её члены, независимо от их достижений, положения в обществе, стран проживания, считают себя представителями славного митовского братства.

Дипломы об окончании вуза объединяют наших выпускников и за рубежом: они трудятся в 57 странах. А в Израиле, Канаде и США, как и в России, созданы ассоциации выпускников университета.

– Одним из главных показателей эффективности деятельности вуза является степень востребованности его выпускников. Вы отслеживаете судьбу воспитанников университета?

– Сегодня нередко случается, что, получив диплом об окончании самого престижного и разрекламированного учебного заведения, многие молодые специалисты отправляются на биржу труда. Так вот, могу с уверенностью сказать, что митовцы это учреждение не посещают, даже те, что не получили распределения. Наш диплом – гарантия высокого уровня профессиональной подготовки и трудоустройства в самых разных социально-экономических сферах деятельности.

Кроме того, наши студенты воспитываются в духе уважения к истории отрасли и государства, что важно для формирования полноценной, здоровой в нравственном отношении личности. Для всех наших первокурсников первой учебной аудиторией является Музейный центр университета. Но это не дежурные экскурсии – образовательный процесс начинается с изучения истории железных дорог и вагонов. Все первокурсники также проходят через мемориальные лаборатории наших выдающихся учёных прошлого: Ивана Алексеевича Каблукова, Филиппа Емельяновича Максименко и Лавра Дмитриевича Проскурякова. Причём здесь вы не найдёте просто почётные экспонаты – всё оборудование действующее и наряду с самыми современными комплексами оно

студенты получают в МИИТе прививку вечной тяги к знаниям и уважения к истории

является эффективным средством фундаментальной подготовки специалистов. Ребята просто поражаются, когда узнают, что на этом оборудовании их предшественники обучались более века назад.

– Давайте поговорим о перспективах. Два года назад вы пришли в свой состав 17 техникумов и колледжей, сейчас университетский комплекс полностью сформирован, схемы взаимодействия налажены. Куда движется дальше?

– В год 115-летия нас посетил председатель правительства Владимир Путин. После знакомства с нашим мультимодальным образовательным центром он дал поручение соответствующим министерствам и ведомствам проработать вопрос о создании на базе МИИТа Национального исследовательского транспортного университета.

В историческом аспекте уместно вспомнить, что в 1930–1931 годах на базе профильных факультетов МИИТа были образованы Московский автомобильно-дорожный институт и Ленинградский институт инженеров водного транспорта. Так что опыт подготовки кадров для других видов транспорта у вуза имеется.

Возможный новый статус для нас не сомнительный. Университет уже несколько лет уверенно чувствует себя в русле федеральной политики по созданию интегрированных научно-образовательных комплексов. Сохраняя ориентацию на железнодорожную

отрасль, мы нацелены на подготовку специалистов и научных кадров общетранспортного профиля, что соответствует приоритетам транспортной стратегии России.

В 2007 и 2010 годах университет становился победителем федеральных конкурсов среди вузов, внедряющих инновационные программы развития. Реализация этих программ выдвигает МИИТ на позиции «застрельщика» в деятельности по подготовке кадров для разных видов транспорта. Если мы станем национальным университетом, эта работа получит дополнительный им-

положено в 1997 году, когда к руководству вузом пришла сегодняшняя команда. Опыту управления тогда ни у кого не учились, шли, как говорится, своим путём.

Основой реформирования стали экономические соображения. Мы объединили родственные факультеты и кафедры в профильные институты и наделили их статусом центров финансовой ответственности, то есть предоставили автономию в распоряжении заработанными средствами. При этом выстроили чёткую вертикаль управления.

Опыт удался и стал основой современной системы управления вузом. Митовцы эту систему одобрили, когда поняли, что вели-

Митовцы биржу труда не посещают, даже те,

что не получили распределения

пуль, у нас появится больше возможностей для решения стоящих перед транспортной отраслью задач. Но нельзя сказать, что это будет новая и неожиданная для нас обязанность.

– Новый статус сформирует гигантский научно-образовательный комплекс. Вас не тревожит, что опыта управления столь масштабными структурами нет?

– МИИТ и сегодня вуз «не маленький»: две академии, 8 институтов, 37 филиалов, общий контингент обучаемых около 120 тыс. человек.

Начало формированию нынешнего масштабного университетского комплекса было

чины их реальных заработков зависит от них самих, а не от административных органов.

Таким образом, трудовой коллектив, сохранив высокий престиж и традиции родного вуза, сумел вывести его на рубеж развития, отвечающий самым строгим требованиям времени.

Мы не только стремимся сохранить и преумножить достижения предшественников. Наш долг – подготовить смену, которая будет достойно продолжать историческую миссию МИИТа и поведёт вуз на покорение новых вершин. Если решим и эту задачу, то можно считать, не зря трудились!

БЕСЕДОВАЛ ИВАН КОНДРАТЬЕВ

ЛЕТОПИСЬ

Дорога длиной больше столетия

МОСКОВСКОЕ УЧИЛИЩЕ ОТКРЫВАЛИ СПЕШНО, ЧТОБЫ ВОСПОЛНИТЬ ДЕФИЦИТ КАДРОВ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ДОРОГ

Основанный в сентябре 1896 года по высочайшему повелению императора Николая II как Императорское Московское инженерное училище, МИИТ стал вторым в России (после Санкт-Петербургского) высшим транспортным учебным заведением.

Создание вуза инициировало Министерство путей сообщения – во второй половине XIX века железнодорожные сети стали испытывать дефицит инженерных кадров. Проблема была столь острой, что потребовала экстренных и решительных мер: первое сообщение о новом вузе появилось в мае, а уже в сентябре 1896 года состоялось его торжественное открытие в большом особняке в центре Москвы – на углу Тверской и Козицкого переулка. Когда-то этот дом принадлежал княгине Зинаиде Волконской, в нём был светский салон, где бывал А.С.Пушкин и многие деятели русской культуры.

Особняк достаточно быстро приобрёл новый вид. На втором этаже разместили актовый зал, лекционные аудитории, кабинеты для рисования, чертёжный зал и столовую, на третьем – общежитие. По последнему слову техники оборудовали лабораторные кабинеты. Приглашённый из МГУ Пётр Лебедев (будущий выдающийся учёный) специально выезжал за рубеж, где заказывал приборы для занятий по физике.

Из Московского университета перешли в училище также профессор математики Болеслав Мюллеевский и приват-доцент химик Иван Каблуков. Знаменитый учёный, ученик Николая Жуковского, Сергей Чаплыгин, приглашённый из Московского технического



Вековые традиции знаменитого вуза живы и сегодня

гораздо более плодотворный труд, труд обучения ваших учеников».

Пока в училище шёл рутинный учебный процесс, его директор вёл активные поиски подходящего места для будущего дома транспортного института. В конце концов его решили возвести на Бахметьевской улице. Здесь, по замыслу петербургского архитектора Иеронима Киттера, предстояло соорудить здание прямоугольной формы с тремя внутренними дворами, наподобие Высшей технической школы в Берлине. Постройку училища вместе с оборудованием, оценённую в 900 тыс. руб., намечалось закончить осенью 1898 года.

В январе 1899 года училище обрело постоянное пристанище на Бахметьевской улице (ныне улица Образцова), где находится современный МИИТ. А летом того же года здесь

состоялся первый выпуск студентов, прошедших трёхгодичный теоретический курс.

В 1913 году училище было преобразовано в Институт инженеров путей сообщения. В 1924 году он стал называться МИИТом, а в 1993 году – превратился в Московский государственный университет путей сообщения, сохранив при этом фирменную аббревиатуру.

Сегодня университет – это девять институтов, Российская академия путей сообщения и Российская открытая академия транспорта, три колледжа и гимназия № 1, а также 37 филиалов высшего и среднего образования в 24 субъектах РФ. Все они сориентированы на главного потребителя – железнодорожную отрасль.

Среди тех, кто в разные годы окончил МИИТ, – руководители железнодорожной отрасли, начальники железнодорожных дорог, государственные деятели, бизнесмены. Его выпускники были также драматург Виктор Славкин, поэт Игорь Губерман, телеведущий Александр Масляков, композитор Вячеслав Малеев, президент Международной академии телевидения Анатолий Лысенко.

МИИТ стал первым университетом, где в 2001 году открылась кафедра теологии, которую возглавил митрополит Питирим, училищий в МИИТе в годы войны. По его инициативе был восстановлен Никольский домовой храм, открытый здесь сто лет назад.

О том времени напоминает и установленная в институтском дворе бронзовая скульптура юноши в форме учащегося Императорского Московского инженерного училища как символ преемственности традиций в истории прославленного вуза нашей страны.

Кирилл Галин

Лидеры – на уровне

ПОСЛЕ ИГР 25-ГО ТУРА ПРЕМЬЕР-ЛИГИ «Зенит» остался на первом месте. В домашнем матче он разгромил «Томь» – 4:0. Два гола на свой счёт записал форвард сборной России Александр Кержаков. «Томь» так и не смогла оказать достойного сопротивления лидеру премьер-лиги. Впрочем, это было ожидаемо. У сибиряков хватает сейчас проблем – и финансовых, и игровых. На днях с поста главного тренера клуба ушёл Валерий Непомнящий, и на игру с «Зенитом» команду вывел Сергей Передря. Видимо, он ещё не успел разобраться, что к чему, и в итоге «Томь» сыграла совсем невзрачно. Судьба встречи была уже решена в первом тайме, в котором хозяева усилиями Виктора Файзулина, Романа Широкова и Александра Кержакова забили три безответ-



«Зенит» легко прошёл «Томь», так и не оправившуюся от кризиса

ных мяча. Четвёртый влетел в ворота «Томи» уже после перерыва – его забил Кержаков, который сравнялся с лидером бомбардирской гонки Сейду Думбия из ЦСКА. У обоих по 15 голов.

Думбия, кстати, тоже не ушёл с поля без гола. Именно его точный удар вывел армейцев вперёд в матче с нижегородской «Волгой» уже на первых минутах встречи. Однако вскоре гости счёту сравняли, и игрокам ЦСКА пришлось приложить немало сил для того, чтобы добиться победы в этой игре. Отличился Аллан Дзагоев. Сначала он забил сам, а за несколько минут до конца матча заработал пенальти, который чётко реализовал Сергей Игнашевич. ЦСКА сохранил за собой вторую строчку в турнирной таблице и отстает от «Зенита» на два очка. Одна из ключевых встреч тура – «Локомотив» – «Рубин» – закончилась вчера вечером, когда номер уже был подписан к печати.

Роман Вишнёв

КРИМИНАЛ

ТОПЛИВО ПО ДЕШЁВКЕ

В НЕЛЕГАЛЬНОЙ ТОРГОВЛЕ СОЛЯРКОЙ УЧАСТВУЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИЕЙ НЕДАВНО ЗАДЕРЖАНЫ ЖИТЕЛИ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ, ПРОМЫШЛЯВШИЕ ХИЩЕНИЕМ ТОПЛИВА С ТЕПЛОВОЗОВ.

Специально для нелегального промысла преступники приобрели автомобиль-бензовоз японского производства. Иномарку они замаскировали под автофургон, обшив цистерну сайдингом, и установили на неё госномера с другой машины. «Предприимчивых» людей взяли с поличным на территории одного из железнодорожных предприятий. Когда пришёл локомотив, они сорвали пломбировочное устройство с бака и стали производить закачку дизтоплива в ёмкость бензовоза. Меньше чем за две минуты им удалось закачать более 2,5 тонны солярки. И тут появились сотрудники транспортной полиции.

Теперь сыщикам предстоит установить всех лиц, причастных к преступной группе, и выяснить, почему водитель фургона беспрепятственно проник на территорию предприятия, куда въезжать можно только по пропускам. Ведь никаких, даже «липовых» документов у него не было.

Ещё одно печально известное место на северном широтном ходу Дальневосточной железной дороги – участок

25 СЕНТЯБРЯ ИСПОЛНИЛОСЬ 105 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ДМИТРИЯ ШОСТАКОВИЧА. ЭТО СЕЙЧАС ОН ПРИЗНАНИЙ КЛАССИК МИРОВОЙ МУЗЫКИ. А ВОТ ПРИ ЖИЗНИ КОМПОЗИТОРА ЕДВА ЛИ НЕ КАЖДОЕ ЕГО СОЧИНЕНИЕ ВЫЗЫВАЛО ОЖЕСТОЧЁННЫЕ СПОРЫ – ТО ЗАСЛУЖИВАЛО ВЫСОЧАЙШИХ ПОХВАЛ, ТО ПОДВЕРГАЛОСЬ УНИЧИЖИТЕЛЬНОЙ КРИТИКЕ.

На оригинальный талант Шостаковича обратили внимание ещё во время учёбы в Петроградской консерватории, куда он поступил в 13-летнем возрасте. Его дипломная работа – Симфония № 1 – имела столь громкий успех, что о молодом композиторе заговорили как о гениальном художнике, способном занять место, освободившееся в русской музыке после отъезда в эмиграцию Сергея Рахманинова, Игоря Стравинского и Сергея Прокофьева.

Как победу советского музыкального театра оценила критика оперу «Леди Макбет Мценского уезда», написанную 25-летним композитором и поставленную в Ленинграде и Москве. Творение Шостаковича называли эпохальным, сравнивали с «Пиковой дамой» Чайковского, с «Отелло» Верди. Творчески переосмыслив сюжет одноимённой повести Николая Лескова, Шостакович придал опере чувственное, эротическое звучание. Он полностью оправдывал сильную, свободолюбивую героиню, способную ради любви пойти на всё.

Один из сильнейших музыкальных моментов оперы – сцена, когда каторжане бредут по Сибири и звучат хор. Очевидцы рассказывали, что эта сцена заставила плакать Максима Горького, присутствовавшего на премьере оперы, поставленной в Большом театре Владимиром Немировичем-Данченко в 1934 году.

«Леди Макбет» нравилась всем – и начальникам, руководившим советской культурой, и таким её выдающимся мастерам, как писатель Алексей Толстой, кинорежиссёр Сергей Эйзенштейн, и зрителям, раскупившим билеты, несмотря на высокие цены. Казалось, ничто не предвещало грозы.

Но вот 26 января 1936 года на оперный спектакль, шедший в филиале Большого театра, приехал Сталин. Сразу же после его



В БЛОКАДНОМ ЛЕНИНГРАДЕ ДМИТРИЙ ШОСТАКОВИЧ СОЗДАВАЛ ЗНАМЕНИТУЮ СЕДЬМУЮ СИМФОНИЮ

завершения Дмитрий Шостакович понял, что опера не вызывала одобрения вождя.

Предчувствие не обмануло композитора – через два дня вышла газета «Правда» с разгромной статьёй «Сумбур вместо музыки». Хотя считается, что её автором был правдинский фельетонист Давид Заславский, Шостакович был убеждён, что статья, в которой он обвинялся в потакании извращённым буржуазным вкусам, написана сам Сталином.

В защиту Шостаковича выступил Горький: и хотя опера была запрещена, его решительная позиция спасла композитора от репрессий.

Музыкальный шедевр Шостаковича – Пятая симфония, впервые сыгранная оркестром Ленинградской филармонии 21 ноября 1937 года, – послужила своеобразной реабилитации её автора. Не случайно она была представлена в партийной прессе как «деловой творческий ответ советского художника на справедливую критику».

После войны, разобравшись в 1946 году с писателями («разоблачение» журналов «Звезда» и «Ленинград», преследование

Михаила Зощенко и Анны Ахматовой), власти через два года взялись за композиторов. Шостакович вновь впал в немилость: его музыка, в том числе Восьмая симфония – трагическая поэма о Второй мировой войне, – была названа формалистической и декадентской. Композитора обвинили в профнепригодности и изгнали из Московской консерватории. От более тяжких последствий партийной критики его спасла «реалистическая» музыка, написанная к фильму «Молодая гвардия».

Кино, которое не раз выручало Шостаковича, композитор впервые столкнулся во время учёбы в консерватории. После смерти отца он был вынужден работать тапёром – озвучивать немое кино. А в тридцатые годы участвовал в создании музыки для звукового кино. До сих пор популярна песня, написанная им для картины «Встречи» (1932), – «Нас утро встречает прохладой».

Его способность писать мелодичную киномузыку помогала композитору «выживать» в самые мрачные периоды жизни. Всего в фильмографии Шостаковича – свыше 35 картин, в том числе «Юность Максима» (1935), «Возвращение Максима» (1937), «Человек с ружьём» (1938), «Выборгская сторона» (1939), «Овод» (1955), «Гамлет» (1964). Дважды его работа в кино удостаивалась Сталинской премии – «Падение Берлина» и «Встреча на Эльбе».

По воспоминаниям людей, знавших Шостаковича лично, он был нервным и хрупким человеком, но даже удары судьбы, выпавшие на его долю в сталинское время, не сломили его.

Отстояв своё «я» в тот период, Дмитрий Шостакович остался самим собой и в последние годы жизни. Он не переставал слышать звуки времени, пропускать через себя происходящие в мире события, чутко отзываться на тревоги и волнения современного человечества. Музыку эпохи ему удавалось писать до конца своих дней (он умер 9 августа 1975 года).

Анна Ахматова написала на титульном листе своей книги, подаренной композитору, посвящение: «Дмитрию Дмитриевичу Шостаковичу, в чью эпоху я живу на земле».

Эта эпоха продолжается, пока звучит музыка Шостаковича.

Юрий Акимов

Музыка эпохи

ШОСТАКОВИЧ БЫЛ УБЕЖДЁН, ЧТО РАЗГРОМНУЮ СТАТЬЮ О НЁМ НАПИСАЛ САМ СТАЛИН

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

43 МЛН

россиян получат доступ к цифровому телевидению к концу будущего года. Как сообщил глава Минкомсвязи Игорь Щёголев, к этому времени такой сигнал охватит 41 регион. Причём 80% оборудования для нового телевидения производят на предприятиях Новосибирска, Калининграда, Санкт-Петербурга и Томска. Конкурентоспособные цифровые приставки также делают у нас. Однако до сих пор не решён вопрос, должны ли их покупать сами потребители или их приобретение будет дотировать государство. По мнению министра, о наименее обеспеченных слоях населения при переходе на «цифру» должны позаботиться региональные власти.

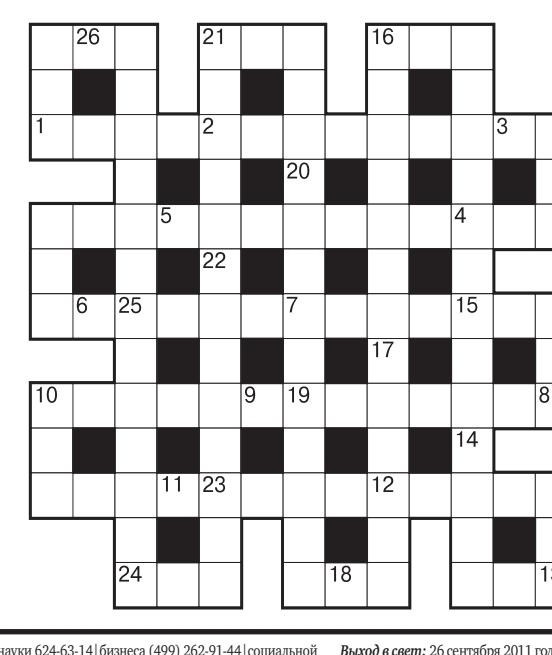
Андрей Стрельцов

КРОССВОРД

1. У медиков – средство от боли, у наркоманов – средство для кайфа. 2. Оздоровительный напиток от кашля. 3. Единство музыкальных звуков. 4. Специалист по сношениям с иностранцами. 5. Весь урожай этой репы идёт на корм скотине. 6. Начальник с деспотичным стилем управления. 7. Склонность, помогающая выбирать профессию. 8. Живительная ирония в речах наставника. 9. Кулон электрический по отношению к кулону ювелирному. 10. Европейское княжество для завсегдатаев казино. 11. Митинговый демагог, владеющий секретами красноречия. 12. Устройство для «доения» энергии из атомных ядер. 13. Тара, дающая возможность туристу всё своё носить с собой. 14. «Мать городов русских»,

на Украинской земле оказавшаяся. 15. Богатые йодом морские растения. 16. Кто «подкармливает» печь углем? 17. Аппарат, оставивший копирку «без работы». 18. Дедушкин «барометр», путет непогоду за сутки вперёд. 19. Его задают, когда хотят что-нибудь узнать. 20. «Манекен» из костей на уроке анатомии. 21. Барабан «африканской национальности». 22. Пудрой из этого камня отбеливали своё тело и царица Савская, и Клеопатра. 23. Головоломка, к созданию которой приложил руку художник. 24. Один прыжок самой быстрой стрелки в часах. 25. Снаряжение военнослужащего без оружия и одежды. 26. Метательный шар в спорте.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 23 сентября

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Опум. 4. Окрошка. 11. Лунатик. 12. Завязка. 13. Сокол. 14. Аудитория. 15. Нарост. 16. Театрал. 20. Мальчик. 22. Пенсне. 26. Антресоль. 28. Глава. 29. Концерт. 30. Халтура. 31. Овчарка. 32. Сарай.

ПО ВЕРТИКАЛИ:
2. Паникер. 3. Усталость. 5. Коэздое. 6. Ответ. 7. Казарма. 8. Плесень. 9. Шквал. 10. Майяр. 17. Треуголка. 18. Виновник. 19. Деканат. 21. Антонов. 23. Старуха. 24. Дамка. 25. Пъеха. 27. Елена.

Издатель: ОАО «Газета «Гудок». Генеральный директор: Борис Калатин. Заместитель генерального директора: Сергей Штавровский. Время распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 факс. Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с бирюкой, набранной таким шрифтом, – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Выход в свет: 26 сентября 2011 года. Номер: 173 (24893) Тираж: 152055 экз.

Время подтверждения по тиражу: 19:15. Подписано в печать: 19:45.

Цена свободная. Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комбинат «Экстра-М» 143400 Московская обл., Красногорский район, г.о. Красногорск, а/м «Батын», 23 км. Заказ № 11-09-00445. Печатается в Москве, Астрахани, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерове, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Саратове, Соликамске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.