

Сохраняется сложная ситуация в эксплуатационной работе

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

26 сентября 2011 года **WWW.GUDOK.RU**  
**понедельник** **WWW.GUDOK.INFO**  
№ 173 (24893) **E-MAIL:GUDOK@CSSS-RZD.RU**



Ежедневная Выходит Тираж  
транспортная с 23 декабря **152055**  
газета 1917 года 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. Напряжённые 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 сигнальщиков 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.

Блиц

Не потерять пассажиропоток

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



Олег Новиков, генеральный директор ОАО «Кузбасс-пригород»

– Олег Петрович, в редакцию «Гудка» пришло письмо, в котором житель Кемерово 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

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?

– Мы проводим целый комплекс мероприятий по привлечению пассажиров. Ведётся серьёзная аналитическая работа по изучению текущего состояния транспортного рынка области и его конкурентной среды. Регулярно проводятся обследования автобусного сообщения, что позволяет нам оценить свои конкурентные преимущества и недостатки на транспортном рынке области. Работает теле-

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 обеспечен полный охват пассажиров пригородных поездов. Кроме того, на многих станциях проводится перронный контроль. На линии организовано сопровождение сотрудниками полиции.

БЕСЕДОВАЛ  
Владислав Кукреш

ПРОЕКТ

Посчитали срок

До конца этого года в действие вступит новый порядок закрытия малодетальных линий общего пользования



ФОТО: ТАСС/ТОРИАНДО

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ОПУБЛИКОВАЛО ПРОЕКТ ПРИКАЗА, КОТОРЫЙ МЕНЯЕТ ПРОЦЕДУРУ ЗАКРЫТИЯ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И УСТАНАВЛИВАЕТ ДЛЯ СЕБЯ РЕДЬНЫЕ 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,

СЕЙЧАС ЗАКРЫТЬ МАЛОДЕТАЛЬНЫЕ ЛИНИИ ПОЧТИ НЕВОЗМОЖНО, НЕСМОТРЯ НА КОЛОССАЛЬНЫЕ УБЫТКИ

что 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 малодетальных участков подают сами дороги, и их представители участвуют в работе комиссий, в состав которых входят представители Росжелдора, региональных властей и других заинтересованных ведомств.

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

128 млн руб., – говорит начальник сектора анализа конъюнктуры рынка и стратегического развития экономической службы дороги Елена Мизгирева. – Закрыть малодетальную 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 малодетальных 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 малодетальный участок не был закрыт. Поэтому, как говорит начальник отдела по работе с органами власти Олег Чумаков, приходится договариваться с муниципалитетами о компенсации.

> Окончание | 2

ИННОВАЦИИ

В расчёте на снижение издержек

Вагон-хоппер позволит сэкономить на тарифе и потребном парке

Надёжность конструкции вагонов-хопперов производства ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» (ТВСЗ) подтверждена в ходе эксплуатационных испытаний в рамках соглашения о сотрудничестве с ОАО «ПГК».

Предназначенные для перевозки минеральных удобрений шесть вагонов-хопперов модели 19-9835 находились в подконтрольной эксплуатации у крупного оператора. После прохождения 50 тыс. км было отмечено, что полученные результаты соответствуют расчётным характеристикам подвижного состава нового поколения. Ежедневно масса перевозимых в каждом вагоне грузов доходила до 69 тонн.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «ПГК» Сергей Калетин, в ходе опытной эксплуатации тихвинского вагона-хоппера были подтверждены преимущества, зало-



ФОТО: WWW.TRANS-PORT.COM.LU

Новый вагон-хоппер отличается надёжной и прочной конструкцией

женные его конструкцией. «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 нареканий и претензий к их работе нет», – отметил Сергей Калетин. Конструкция вагона была разработана специалистами ТВСЗ в тандеме с компанией Starfire Engineering&Technologies. В

результате сотрудничества удалось не только создать надёжную и прочную конструкцию, но и снизить массу вагона и повысить его грузоподъёмность.

В вагоне-хоппере 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.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Полная определённость

Премьер-министр Владимир Путин, выступая на съезде «Единой России», предложил, чтобы партийный список на предстоящих парламентских выборах возглавил президент Дмитрий Медведев. По его мнению, это повысит авторитет партии и обеспечит ей победу.

В свою очередь Дмитрий Медведев предложил делегатам поддержать кандидатуру председателя партии Владимира Путина на должность президента страны.

Владимир Путин также выразил надежду, что «Дмитрий Анатольевич Медведев сможет создать новую эффективно функционирующую управленческую команду, возглавит Правительство Российской Федерации, для того чтобы продолжить работу по модернизации всех сторон нашей жизни».

Экзамен меняет правила

Правила Единого госэкзамена изменятся со следующего года. Глава Рособорнадзора Любовь Глебова сообщила, что победители олимпиад смогут воспользоваться льготой при подаче документов на поступление только один раз – раньше такая возможность была для подачи документов в пять вузов на три направления. «Кроме того, уже с этого года в практику будет вводиться установка минимального балла по ЕГЭ до начала учебного года – сейчас это уже сделано для двух обязательных для сдачи предметов – математики и русского языка», – добавила Любовь Глебова.

Поставки с гарантией

Россия вернёт Ирану \$167 млн аванса за непоставленные зенитно-ракетные комплексы С-300. «Обычно аванс служит для того, чтобы приступить к изготовлению военной продукции. Но Рособоронэкспорт даёт гарантию возврата, в частности, по таким форс-мажорным обстоятельствам, как санкция Совета Безопасности ООН», – заявил глава компании Анатолий Исаякин. При этом основные потери измеряются не столько фактической суммой, пояснил он, сколько упущенной выгодой – как это было в случае с Ливией.

ПО СООБЩЕНИЯМ  
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ГУДКА»  
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНСТВ

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».

Марьяна Балашкина



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 поезда 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, ориентиром для 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 впредь 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 проверят

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

Уже обследованы автомобильно-железнодорожный погранпереход Забайкальск – Маньчжурия и смешанный пункт пропуска Благовещенск – Хэйхэ. Сейчас проверяется речной пункт пропуска Хабаровск – Фуоянь, смешанный – Покровка – Жаохэ. «А завершит работу инспекционная группа осмотром автомобильного и железнодорожного переходов Пограничный – Суйфэнхэ и Гродеково – Суйфэнхэ.

«Конечная цель обследования – повышение комфорта пересечения государственной границы и создание благоприятных условий для развития двусторонней торговли», – сообщили «Гудку» 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



ФОТО: ИГОРЬ ЛАТЫН

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

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 от пассажиров поступали жалобы. Чтобы приобрести билеты на поезда дальнего и пригородного сообщения, пассажиры

СЕРВИС

## Довели до судна

ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ ИЗБАВЯТ ОТ ЛИШНИХ ХЛОПОТ

Комплексную услугу ОАО «РЖД» по доставке грузов на морские суда планируется расширять. В том числе и географически.

Как рассказал заместитель гендиректора Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Александр Кочуков, с 2005 по 2010 год объём перевозок через российские порты увеличился на 22,7% – со 177,6 до 217,9 млн тонн. Положительная тенденция сохраняется и в этом году. За первое полугодие в адрес компаний по погрузке и разгрузке судов (стивидоров) перевезено 113,3 млн тонн, что на 3,6% больше прошлогоднего периода. Здесь преобладает экспорт сырья, его доля в общей структуре перевозок достигает 95%.

Между тем при продолжающемся росте экспорта остро встаёт вопрос улучшения работы на стыке дорога – порт – море, повышения возможностей железнодорожной и портовой инфраструктуры. Кроме того, при исключении инвентарного вагонного парка особо актуальна проблема

стенника подвижного состава, заключает договор о перевалке, хранении груза и экспедировании в порту. Клиент же оплачивает сквозную ставку, в которую входят все составляющие услуги.

«Для компании это дополнительный доход, но и клиенту не надо распылять силы – все вопросы по доставке груза берёт на себя один контрагент», – сказал первый заместитель начальника Дальневосточного ЦФТО Алексей Лоншаков.

Проект стал внедряться с января 2011 года на Восточном полигоне сети при участии дальневосточных портов. За восемь месяцев в рамках комплексной услуги в адрес терминалов Дальнего Востока доставлено 554 тыс. тонн экспортного угля. В том числе в ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» – 263 тыс. тонн, ОАО «Находкинский морской торговый порт» – 246 тыс. тонн.

При этом постепенно расширяется география перевозок. «С апреля перевозка в адрес портов Дальнего Востока идёт не только с Западно-Сибирской ма-

Клиенту не надо распылять силы – все вопросы по доставке груза берёт на себя один контрагент

маршрутизации гружёных и порожних вагонопотоков.

Требует новых подходов и работа с грузоотправителем. По словам и.о. начальника управления развития бизнеса ЦФТО Даниила Союзозова, при существующей схеме организации перевозки, когда владелец груза заключает договор и с ОАО «РЖД», и с собственником вагона, и со стивидором, он сталкивается с многими рисками. «Всё это может обернуться потерями клиента от невыполнения обязательств перед иностранным покупателем», – говорит он.

Тогда была разработана комплексная транспортно-логистическая услуга. Она представляет собой доставку экспортного груза от места производства до борта судна с ответственностью ОАО «РЖД». Компания выполняет не только технологическую роль перевозчика, но и функцию оператора интермодальной международной перевозки.

Компания в лице ЦФТО по данной услуге выбирает соб-

гистрали, но и с железных дорог Якутии. Грузоотправителем там выступает ОАО «Управляющая компания «Нерюнгриуголь». И если отправки сначала шли со станции Денисовский, то после четырёх месяцев взаимовыгодного сотрудничества грузоотправитель принял решение отпавлять и со станций Чувбас и Тенистый», – сообщил начальник Дальневосточного ЦФТО Александр Соколенко. По его словам, обеспечивают данную технологию специально выделенные работники – менеджеры ЦФТО и территориального центра по работе с ключевыми клиентами.

Как рассказал Данил Союзозов, новый проект имеет хорошие перспективы. Его можно развивать и на других направлениях, в частности через порты Северо-Западного, Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов. К тому же в рамках услуги реально расширить и грузовую номенклатуру.

Павел Усов,  
сов. корр. «Гудка»  
Находка



Реклама

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

Как работает «Телефон доверия «Гудок»

8-800-555-0262

звонки на номер являются бесплатными для абонентов

8-499-262-9471

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

Услуга доступна круглосуточно.

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

После набора номера Вы услышите текст автоответчика. Ваше сообщение будет записано.

Снятие информации с автоответчика проводится ежедневно в 18:00 по московскому времени.

Все сообщения передаются в отдел социальной политики и писем редакции газеты «Гудок». По фактам жалоб сотрудников проводится проверка.

Ответы на заданные вопросы публикуются в газете «Гудок», на сайте [www.gudok.ru](http://www.gudok.ru), а также в дорожной газете Вашей железной дороги.

Марьяна Балашкина



Сделка

Парк без перевозки

«Дочка» группы «ИСТ» готовит вагоны для аренды

Лизинговая компания RAIL1520 приобрела 1400 новых грузовых вагонов производства ПАО «Азовоцемаш» (входит в ПАО «Азовмаш», Украина). Общая стоимость сделки превышает \$100 млн. Однако работать в сегменте перевозок компания не намерена, она расширяет парк лишь 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 сыпучих, 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 расчётам компании, 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 учредителя 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

в чётном и нечётном направлениях». Это 87% к плану этого года.

Металлические опоры имеют повышенный срок службы – 70 лет, покрыты антикоррозийным материалом. К тому же их проще и дешевле утилизировать. «Их всегда можно сдать на чёрный лом», – пояснил Андрей Блеснов.

По его словам, металлические опоры изготовлены из гнутого профиля и особо прочного швеллера, поэтому они лучше железобетонных выдерживают нагрузку от натяжения несущего и контактного проводов, крепления консолей, воздушных стрелок, а также ветра, снега, обледенения.

На новые опоры взамен полукомпенсированной устанавливается компенсированная подвеска КС-160. Её преимущество в том, что оба провода – несущий и контактный – не подвер-

жены влиянию температуры. Зимой они не натягиваются, как струна, а летом не провисают ниже допустимых значений.

При эксплуатации полукомпенсированной подвески скорость по перегону не превышала 120 км/ч. «Сновой подвеской поезда могут ходить по участку со скоростью до 160 км/ч», – рассказал замначальника Абдулинской дистанции электроснабжения Сергей Андреев.

К тому же новые опоры и подвеска повысят безопасность движения.

Полностью завершить реконструкцию контактной сети на перегоне Асекеево – Филипповка Абдулинской дистанции электроснабжения планируется в 2013 году.

Дмитрий Попов, сов. корр. «Гудка» САМАРА

Перспектива

Защита стратегией

В ключевые программы развития магистралей предлагают внести дополнения



ФОТО: СЕРГЕЙ ТУЗОВ

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

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».

Первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов в своём докладе напомнил, что в принятом в августе текущего года проекте Концепции комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД» сформулированы основные направления совершенствования технологического обеспечения и внедрения новых транспортных продуктов контейнерных перевозок. Это прежде всего внедрение перспективной технологии консолидации и доставки одиночных и групповых контейнерных отправок в составе контейнерных поездов, появление жёсткого графика движения, скорости перевозок и терминальной обработки. Предусмотрено также активное внедрение специализированных контейнеров и сменных вагонов, в том числе в экспортно-импортных перевозках. Планируется организовать категорирование контейнерных поездов в соответствии с их функциональными и технологическими особенностями, реорганизацию структуры и технологий информационного обеспечения контейнерных перевозок.

«Приоритетом должна стать эволюционность реформирования существующих технологий без нарушения сложившихся процессов», – отметил первый вице-президент компании. – Необходимо отражение конкурентных преимуществ новых транспортных технологий при формировании

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».

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 они у нас до сих пор практически не получили 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 предпочтений 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 поддерживаются графики перевозок и сохранность грузов.

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

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 увеличению отечественного производства подвижного состава для контейнерных и контейнерных перевозок, а также самих контейнеров, которых сегодня в России выпускается крайне мало».

завладельцев такие предпочтения могли бы иметь вид более технологичных и взаимовыгодных 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 нашему 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 ГАВЕНКОВ

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 отставляется 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 место 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  
трансевропейского значения

РИГА  
17 – 18 ОКТЯБРЯ 2011

Генеральный  
международный партнер



Эксклюзивный партнер



Генеральный 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, утверждённый Центральнoй 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. «Движенцев 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 «окно» 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 произведёшь. Переделывать на следующий год? Это неэкономично», – подчеркнули в дирекции. Непростая поездная обстановка на дороге складывается не только из-за «брошенных» гружёных составов, но и порожняка, скопившегося после массовой выгрузки на припортовых станциях.

С аналогичной проблемой столкнулись на Октябрьской



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

магистрали. Из-за пропуска груза с Северной дороги отменили 41 «окно» на участке Бабаево – Кошта. Как рассказал начальник Дирекции по ремонту пути «Пульрем» 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 завершит 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 – Тесовка СЖД. Её отправили туда по решению РЖД, соседи не справлялись. 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

**Порой ремонт пути занимает несколько недель вместо нескольких дней**

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, локомотивщики и путейцы. «Когда «окно» всё-таки 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 Хановой – Воркута, добиться высокой выработки по укладке решётки и очистке балласта не удаётся из-за тяжёлых плана и профиля пути.

Ряд магистралей столкнулись с нехваткой материалов

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

**При замене шпал на фронтах среднего и подъёмного ремонта мы не высыпаем щебень, меняем только шпалы и за счёт такой экономии тянем тяжёлые виды ремонта – капитальный и реконструкцию**

для верхнего строения пути. Так, на Куйбышевской запаслись рельсами, но подвёл щебень. Его не смогли завезти своевременно и в полном объёме. Причина – нехватка полувагонов. «Раньше был инвентарный парк, а в этом году – в переходный период формирования Второй грузовой компании – подвижной состав на-

Виктор Шейн, изменилась схема поставок – основная часть щебня должна идти с Украины, которая пока не выполняет свои обязательства.

Кроме того, поставки щебня на дорогу недавно прекратило ОАО «Павловскгранит», – в переходный период формирования Второй грузовой компании – подвижной состав на-

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 отдалённые участки всегда были обеспечены этим материалом, а легкодоступные снабжались украинским щебнем с помощью полувагонов».

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

Щебень приходится беречь. «При замене шпал на фронтах среднего и подъёмного ремонта мы не высыпаем щебень, меняем только шпалы и за счёт такой экономии тянем тяжёлые виды ремонта – капитальный и реконструкцию, – пояснил он. – В принципе, можно где-то «прогрохотать» и старый щебень. Но большой объём работ предполагается на перегонах, где монолитом лежит асбест, а его при всём желании не пробьёшь машинами. Там в любом случае необходим щебень».

Северо-Кавказская магистраль испытывает дефицит

старогодных и новых деревянных шпал при среднем ремонте. «План капитального ремонта на старогодных материалах сегодня выполнен полностью. К сожалению, пока не выполняется план по капитальному ремонту на новых материалах. Из запланированных 53 км выполнено 49 км», – привёл данные на-

чальник производственного отдела дорожной Дирекции по ремонту пути Константин Младинский.

Не хватает магистральям и техники. «Из 11 наших ПМС на дороге работают только девять: одна находится в командировке на Свердловской дороге, а вторая в Абхазии», – констатировал Константин Младинский. Подобная ситуация и на Юго-Восточной. ПМС-140, которая работала на БАМе и должна была вернуться 1 сентября, всё ещё в пути. Провести по всей сети хозяйственный поезд в сжатые сроки – задача не из лёгких. Другая ПМС дороги работала в Абхазии и вернулась оттуда на полтора месяца позже назначенного срока. «Это было летом в разгар работ. Оставшимся на дороге ПМС пришлось брать на себя работу задержавшейся», – сказал Виктор Шейн.

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

Есть претензии и к смежникам. Так, путейцы с Куйбышевской магистрали сетуют, что никакой ответственности за выработку и качество ремонтно-путевых работ соотрудники 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 относится как раз выработка путевой машиной 1 км пути.

**Игнат Вьюгин**

Инициатива

## Тёплая плёнка

Новая система обогрева втрое удешевит эксплуатацию пассажирского вагона

**Модернизация отопительной системы с применением плёночных инфракрасных нагревателей в пассажирских поездах позволит отказать от использования высоковольтного отопления и снизить себестоимость перевозок.**

Отопительный сезон в железнодорожном пассажирском сообщении длится с 1 октября по 5 мая. Сегодня расход на содержание одного состава из 15 вагонов в этот период составляет почти 6 млн руб. Большая часть из них – почти 4,3 млн руб. – затраты на электроэнергию. От таких издержек предлагают избавить молодые специалисты Северо-Кавказского филиала ОАО «ФПК».

Разработчики готовы широко внедрить так называемый плёночный нагреватель, состоящий из двух гибких полимерных диэлектрических плёнок. Между плёнками помещается токопроводящий нагревательный элемент. Устройство подключается к электросети. Толщина плёночной панели составляет 0,25 мм. Нагреватели крепятся на потолке вагона и равномерно излучают тепло всей поверхности. В результате равномерного нагрева всего окружающего пространства не возникает негативно воспринимаемых пассажирами воздушных потоков.

«Сейчас плёночные отопительные системы используются только в строительстве, – рассказывает технолог филиала Елена Колодуб. – Они надёжны и экономичны. К примеру, в Якутии ими оборудовано здание детского сада, без проблем пережившее зиму. Плёнка оказалась дешевле, чем традиционная система отопления».

Сегодня пассажирский вагон получает обогрев от электровоза. Отсюда и большой



ФОТО: НАДЕЖДА ГОРБАЧЕНКО

**Равномерный нагрев вагона позволит пассажирам чувствовать себя комфортно**

расход электроэнергии. Энергопотребление плёночной системы происходит от генератора вагона. Традиционное отопление становится резервным и включается в случае стоянки поезда более чем 40 минут. Кроме того, плёнка позволяет регулировать температуру в каждом купе отдельно.

«С помощью терморегулятора пассажир сможет самостоятельно выставить предпочитаемую температуру в своём купе, – говорит Елена Колодуб. – Тепловой поток от обогревательной системы передаётся поверхности пола и поглощается им. В итоге происходит равномерное отопление купе. При достижении заданной температуры система отключается, а пол продолжает отдавать накопленное тепло. Она включается при отклонении

выставленной температуры на датчике на один градус».

Работа плёночных нагревателей рассчитана на 50 лет, из них 25 лет – гарантийная эксплуатация. Учитывая, что стандартный срок службы вагона – 28 лет, получается, что практически всё это время отопительная система находится на гарантии.

Стоимость оснащения одного состава такой разработкой составляет чуть больше 2,3 млн руб. Поскольку за отопительный сезон энергорасходы превышают 4 млн руб., установка оправдает себя примерно за 4 месяца.

«Это очень интересный вариант отопления, – считает заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Ростовского государственного университета путей сообщения Олег Ворон. – Конечно, полностью заменить традиционную систему она не сможет, но в качестве комбинированной её можно и нужно попробовать».

Предложение молодых специалистов поддержало руководство компании. Проект принят к исполнению, и уже через три года первый поезд с плёночной системой отопления должен отправиться по маршруту Ростов – Москва. К тому времени разработка пройдёт необходимые согласования, а вагоны с плёночными нагревателями испытают на опытном полигоне.

«Привычная система отопления пока что останется резервной, – объясняет Елена Колодуб. – Но в будущем, я надеюсь, мы сможем полностью от неё отказаться. Для этого необходимо оснастить питающими колонками пункты оборота и станции, где поезд останавливается на продолжительное время».

**Игнат Вьюгин**

Проект

## Паровоз XXI века

Конструкторы предлагают вернуться к локомотивам прошлого, повысив их КПД

**Сегодня паровозы, окутанные дымом и паром, используются лишь в качестве декораций при съёмках исторических фильмов или в ретротурах.**

Однако в недалёком будущем они могут снова вернуться на стальные магистрали. Во всяком случае учёные уже разработали ряд проектов, которые должны перевернуть представление о паровой тяге. Главным её преимуществом может стать использование угля в качестве топлива. Его разведанные запасы в нашей стране достигают 193,3 млрд тонн (18% мирового объёма). Но 94% этих ресурсов сосредоточено в районах Сибири и Дальнего Востока.

От места добычи и переработки до внутренних потребителей, морских портов и пограничных переходов его везут почти 4 тыс. км.

Например, на уникальном Канско-Ачинском бассейне наиболее дешёвым, открытым способом можно добывать очень много этого топлива. Проблема в том, что оно обладает довольно низкой теплотворной способностью, поэтому его транспортировка к месту потребления нерентабельна.



ФОТО: ЛЮДМИЛА ВОЛКОВИЧ

**Современный паровоз дымить практически не будет**

А вот паровозы, расходуя местный низкосортный уголь, смогут существенно повысить эффективность транссибирских перевозок. Но для этого их, конечно, необходимо модернизировать.

Если в топке локомотива сжигать угольную пыль, то это увеличивает полноту сгорания топлива до 95%. Чтобы теплоту «перекачать» в пар, нужно использовать водотрубные котлы, хорошо зарекомендовавшие себя на тепловых электростанциях. Тем

самым удастся повысить КПД паровоза.

Специалисты Харьковского политехнического института спроектировали трёхсекционный локомотив такого типа. В его бункере помещается 60 тонн специально приготовленной угольной пыли.

Чтобы она не смерзлась, по всей наружной поверхности бункера расположены радиаторы обогрева. В морозы вентилятор будет закачивать туда отработанный горячий газ. Управлять подачей топлива будет автоматика.

Современная технология очистки отработанных газов позволит уловить до 95% пылеобразных шлаков и сделать перевозку грузов на паровозе экологически более чистой.

Электроэнергией локомотив снабжат два генератора постоянного тока. По расчётам украинских конструкторов, мощность такого паровоза XXI века составит не менее 8 тыс. л.с., коэффициент полезного действия достигнет 20–21%, а тяга – 65 тыс. кг.

Кстати, в Англии уже построили и успешно испытали современный паровоз Tornado, способный развивать скорость до 160 км/ч.

**Михаил Бурлаешин**



Соглашение

Регион пошёл навстречу

Приволжская дорога реализует инвестиционный проект с помощью государства

Сergeй Лиходаев,  
заместитель  
начальника  
Приволжской  
железной дороги  
по корпоративному  
управлению  
и работе  
с органами власти



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА ПРИВЖД

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 Приволжской железной дороги» в виде льгот по налогам на прибыль и на имущество железнодорожных предприятий.

Этому результату предшествовала большая совместная работа. Правительство области, поддержав инициативу Приволжской 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 реконструкции Волгоградская область станет кратчайшим направлением, связывающим восточные и северные районы страны

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 заработная плата 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 Приволжская магистраль в период окупаемости проекта стоимостью порядка 30 млрд руб. получит налоговых льгот на общую сумму более 170 млн руб. Эти деньги Приволжская 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, 2ТЭ116У, обслуживающих всё левобережье Приволжской 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 Приволжской 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 прошедшей 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 выходят 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 путейцы 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 я 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 Герьянская, 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, путейцы и сигналисты разбирали причитающееся. Сейчас собственных 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, путейцы 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, путейцы 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 подготовлена. Сторонние организации мы не привлекаем, справляемся со снегом своими силами. А если придут 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

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



ФОТО: ТАСС/ЕВГЕНИЙ ТИХОНОВ

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

В комфортабельных поездах опробовали зарядные батареи повышенной ёмкости

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 парокompрессионных холодильных установках. Она обеспечивает экономию 8–12% электроэнергии, расходуемой кондиционерами пассажирских вагонов для создания комфортных условий в поездке.

Кроме того, мы разработали аккумулятор с автоматическим внутренним подогревом, предназначенный для работы в стационарных энергетических установках, пассажирских вагонах, электричках и других объектах, эксплуатирующихся, в том числе, при низких температурах. Используя новейшие технические решения, нам удалось в 10 раз увеличить отдаваемую батареей ёмкость по сравнению с обычными аккумуляторами. Новшество сейчас опробуют в комфортабельных пассажирских поездах.

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 коррективы.

Не менее востребованная разработка – комплект энергоснабжения для фитинговых платформ. В него входят подвагонный генератор с ременным приводом от оси колёсной пары, статический преобразователь и некоторые другие устройства. Этот комплект позволит 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 теплососного отопления горочных комплексов. Новая технология даст возможность на 10–15% сократить затраты энергоресурсов, расходуемых на достижение бесперебойной работы горок в зимнее время, особенно в условиях сильного снегопада. Есть у нас и другие перспективные идеи, которые, не сомневаюсь, будут востребованы в отрасли уже в ближайшее время. Ведь для учёных 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  
сертификаци-  
онного отдела  
ООО «Сертифика-  
ционный центр  
промышленного  
железнодорожного  
транспорта»



ФОТО: АРМИЯ «ТИКА»

На промышленном железнодорожном транспорте формируется система рыночных отношений, вместе с тем снижается уровень государственного контроля (ввиду отмены лицензий на некоторые виды деятельности). На рынок вышло большое количество предприятий, предоставляющих различный 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, и предприятия, имеющие железнодорожные цеха (а таких не малое количество), должны обзавестись сертификатами на процесс ремонта, если ремонтируют локомотивы, выходящие на

пути общего пользования. У предприятий появилось два выхода: делать ремонт на ремонтных предприятиях, которые имеют сертификат соответствия на процессы ремонта, а собственное оборудование будет простаивать, или получить сертификат соответствия. В таких условиях предприятия вынуждены обзавестись сертификатами на процессы ремонта, совершенно не соблюдая порядок проведения сертификации.

Проводимая в настоящей момент реформа системы аккредитации в России должна эти проблемы 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 пользования, 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 ЗВОНКИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ!



ВАШЕ ПРАВО

Знаний много не бывает

Если начальник не отпустил на сессию, его могут наказать



ФОТО: СЕРГЕЙ КОЗЛОВ

– Работая на железной дороге и одновременно учась 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 разъяснение 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 профобразования 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 учреждениях очно, 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 имеющих 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 предоставлять 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 СЕРГЕНКО,

начальник управления учебных заведений и правового обеспечения Росжелдора

НАША КОНСУЛЬТАЦИЯ

Медосмотр – часть работы

Диспансеризацию в отпуске проходить не положено



ФОТО: ИТАР-ТАСС

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

МАРИЯ БАНТОВА

(ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

Челябинск

– Согласно распоряжению № НЗК-50 от 22 апреля 2011 года на Южно-Уральской дороге утвержден 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 статьи 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 заработная плата.

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, скольких ребят Павел Фридман привёл на железную дорогу, заразил её романтикой. За полувековую 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 загодя, чтобы не опоздать, хотя, наверное, мог бы себе это позволить, ведь он почётный 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 проходящими. 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. «А вы были на нашей Детской железной дороге?», «А вы знаете, что у нас их две?»...

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, университете, встречи в Совете ветеранов и работа 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, учитывая 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



Впереди у Павла Иосифовича Фридмана ещё много дел

судьбу посвятят железной дороге. Но знания, полученные в этой области, уверяю вас, лишними никогда не будут.

В планах у нас проведение викторины среди школьников на тему «Язык железнодорожника», где ребятам будет предложено написать сочинение с использованием профессиональной лексики, например «костыль», «башмак», «шарманка», «локомотивный парк», заметьте, не локомотив, отдельно взятый, а парк... Победителя, кроме заслуженного приза и диплома, ждёт ещё и интервью газете «Транссиб».

Рассказывает он, как проводили лет семь назад региональный конкурс «Знаешь ли ты свою железную дорогу?» среди учеников старших классов и победила

электрическую и тепловозную тягу, шла модернизация инфраструктуры, обновление подвижного состава, внедрение средств автоматизации. Период его работы на дороге до сих пор называют «эпохой Никольского».

Павел Иосифович настойчиво советует: «Напишите, что профессия железнодорожника – это на самом деле счастье. Во-первых, она всегда востребована и, во-вторых, постоянно развивается, совершенствуется. Когда мы, например, проводим беседы со старшеклассниками, так называемую профориентацию, то обязательно берём с собой фильмы, книги. То же делают и руководители Западно-Сибирской железной дороги. И знаете, как приятно читать во взглядах молодёжи живой интерес! А вы бы видели, как светились глаза детей, когда им вручали удостоверение юного железнодорожника!»

Дети должны знать историю своей страны и других стран

по возможности тоже

восьмиклассница Казиза Комякова. Девочка показала исключительное знание истории железнодорожного дела и дала обещание стать железнодорожницей. После школы успешно окончила Омский железнодорожный техникум и теперь работает дежурной на родной станции Сыропятское.

«Мы смотрим иностранные фильмы, восхищаемся мужеством чужих героев, иногда элементарно не зная своих, – рассуждает он, – а ведь наш Николай Никольский, бывший начальник Западно-Сибирской железной дороги, столетие которого будет отмечаться в декабре этого года, столько всего для края и для страны сделал! Его назначили к нам в 1955 году, именно в те годы происходил перевод железнодорожного транспорта на

«Вообще все эти встречи с молодёжью, я бы сказал, обобоуполнены. Напишите это слово, – просит он. – Хорошо? Молодёжи – потому что они видят, что мы гордимся своей профессией, знаем её и кое-что прошли в ней, а нам – потому что мы чувствуем, что ещё можем принести реальную пользу делу, потрудиться на благо страны. И в целом было бы правильно, если бы вы написали не обо мне, а о ребятах, которые постигают азы профессионального мастерства. У меня с ними судьба общая, потому что мы живём одним и тем же железнодорожным делом».

ОЛЬГА ИЖЕНЯКОВА

Новосибирск

ФОТО АВТОРА

РАЗЪЯСНЕНИЕ

Пожизненно, но не даром

Абонентскую плату за телефон компенсирует предприятие

– На железной дороге проработал почти полвека. В связи с занимаемой должностью мне был положен служебный телефон, который находится у меня и по сей день. После выхода на пенсию как почётный железнодорожник этим телефоном я пользовался бесплатно. А потом его перевели в разряд платных. В 2010 году мне вручили знак «Почётный ветеран Московской железной дороги». А в положении к награде есть пункт о том, что если имеется служебный телефон, то он остаётся пожизненно. Почему тогда я должен платить за него?

БУДИМИР ЕРЕМЕЕВ

Москва

– Уважаемый Будимир Николаевич! До 2009 года в соответствии с приказом министра путей сообщения об упорядочении установок служебных телефонов в квартирах работников железнодорожного транспорта (№ 3-Ц от 12 марта 1997 года) машинисты-инструкторы имели право бесплатного пользования служебным телефоном.

29 сентября 2009 года распоряжением № 2005 р/кт президента ОАО «РЖД» категория абонентов

«бесплатные служебные» была ликвидирована «путём перевода их с согласия абонента в платные или – при несогласии – отключения от телефонной сети РЖД».

Договор с вами на пользование телефоном был заключён в 2007 году, то есть до вступления в силу этого распоряжения. На основании пункта 4.1. положения о звании «Почётный ветеран Московской железной дороги» лица, удостоенные этого звания, имеют право на пожизненное пользование квартирными телефонами в жилых домах, телефонизированных от АТС МЖД. Льготы лицам, награждённым этим знаком, производятся за счёт средств соответствующих предприятий, а для бюджетных организаций – за счёт средств отделений дороги по месту жительства награждённого.

Таким образом, плата за телефон, находящийся в пожизненном пользовании, начисляется правомочно. Для решения вопроса о компенсации льгот, предоставляемых по положению о звании, вам необходимо обратиться в соответствующее структурное подразделение МЖД.

ВЛАДИМИР МЯГКОВ,

начальник службы

корпоративных

коммуникаций МЖД



ФОТО: АНДРЕЙ СТОЛПОВИК

выехало на место. «Факты, указанные в обращении, подтвердились, – сообщили заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам МЖД Александр Беспалов. – В течение июня локомотивные бригады, командированные для работы в депо Нахабино, проживали в местном доме отдыха. С июля они были расселены в другие пункты подмены, так что в настоящее время затрундений в обеспечении отдыха работников депо нет».

Он также отметил, что в новом графике движения пригородных поездов, введённом

Теперь в Нахабине всё спокойно

с 29 мая, по ряду маршрутов, где это возможно, в соответствии со ст. 108 ТК РФ предусмотрены перерывы для отдыха и питания работников локомотивных бригад. Изменения внесены и в правила внутреннего трудового распорядка моторвагонного депо Нахабино.

После проверки на 21-м и 22-м маршрутах было выявлено 489 неоплаченных часов следования пассажиром. Оплата за эти часы произведена.

ЛЮДМИЛА АЛЁШИНА



## 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 знаниям

### ВЫПУСКНИКИ ОБ АЛЬМА-МАТЕР

**Лидия Щегрова, 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 извлекать 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 окупаемый продукт, тем более при ускорении научно-технического прогресса, поэтому знания нужно постоянно обновлять. После МИИТа я каждые 3–5 лет что-нибудь заканчивал. 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, круглосуточностью и круглогодичностью. У нас было огромное 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 стройотряде 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 проявить в труде, в коллективе как личность и как специалист.

# Историческая закалка

Традиции качественного образования не меняются в МИИТе уже второй век

**Борис Лёвин, ректор МИИТа, президент Ассоциации вузов транспорта**



ФОТО: СЕРГЕЙ ПАВЛОВ

– **Борис Алексеевич, что роднит МИИТ конца XIX века и сегодняшнего дня?** – Наши традиции и базовые ценности остаются неизменными – 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 и 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 вуза. 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



ФОТО: ТАТЬЯНА ГОРБАТОВА

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 приняли в свой состав 17 техникумов и колледжей, сейчас университетский комплекс полностью сформирован, схемы взаимодействия налажены. Куда движетесь 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 самоцель. 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 «защельщика» в деятельности по подготовке кадров для разных видов транспорта. Если мы станем национальным университетом, эта работа получит дополнительный им-

**Миитовцы биржу труда не посещают, даже те, что не получили распределения**

пульс, 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

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-

чина их реальных заработков зависит от них самих, а не от административных органов. Таким образом, трудовой коллектив, сохраняя 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 железных 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 Млодзевский и приват-доцент химик Иван Каблуков. Знаменитый учёный, ученик Николая Жуковского, Сергей Чаплыгин, приглашённый из Московского технического



ФОТО: ЛЕВАН ПОРФИРОВ

училища, согласился читать лекции по теоретической механике.

Пятьдесят человек, прошедших конкурсное испытание по математике, физике, русскому языку и рисованию, были зачислены в вуз и готовились сестя за студенческую скамью. Но прежде их ждал приятный сюрприз – в двух вагонах, которые предоставил училищу начальник Московско-Курской и Московско-Нижегородской железных дорог полковник Николай Шауфус, они отправились в Нижний Новгород, на Всероссийскую художественно-промышленную выставку. После пятидневного пребывания в Нижнем они возвратились в Москву, чтобы участвовать в официальной церемонии открытия училища.

«Не ограничивайтесь одним изложением преподаваемых вами предметов, – говорил в день открытия училища Николай Петров, обращаясь к профессорам учебного заведения, – а примите на себя более тяжёлый, но зато и

**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 Китнера, 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. Алетом 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 ориентированы на главного потребителя – железную дорогу.

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

МИИТ стал первым университетом, где в 2001 году открылась кафедра теологии, которую возглавил митрополит Питирим, учившийся в МИИТе в годы войны. По его инициативе был восстановлен Никольский домовый храм, открытый здесь сто с лишним 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**



ФУТБОЛ

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 Передня. 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 оправившись от кризиса

ных мяча. Четвёртый влетел в ворота «Томи» уже после перерыва – его забил Кержаков, который сравнялся с лидером бомбардирской гонки Сейдудумбия 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 счёт сравняли, и игрокам ЦСКА пришлось приложить немало сил для того, чтобы добиться победы в этой игре. Отличился Алан 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 зачку 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 признанный 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 звучит 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 начинающим, руководившим советской культурой, и таким же 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

железной дороги от Высокогорной до станции Токи (Ванино). Только за последние два месяца здесь выявлено несколько фактов хищения дизтоплива и возбуждено четыре уголовных дела.

Следствием установлено, что в преступных махинациях участвуют и сами железнодорожники. В частности, они активно подыскивают возможных покупателей горючего среди местного населения.

В транспортной полиции описывают стандартную преступную схему так: «Заправленные на территории цеха техобслуживания тепловозы ожидают у железнодорожного полотна машины с цистернами объёмом от 1,5 до 3 тонн. За несколько минут дизельное топливо перекачивается из локомотива в автомобиль. Стоимость такого горючего почти в три раза меньше рыночной и составляет 10 руб. за литр. По приезде в депо его работники «списывают» лишние 500–1500 литров солярки».

Несмотря на отработанный механизм слива «лишнего» топлива, такие действия не могут оставаться незамеченными у ответственных за выдачу и приём топлива, поэтому в конце концов попадают в поле зрения правоохранительных органов.

Игнат Выогин

История

Музыка эпохи

Шостакович был убеждён, что разгромную статью о нём написал сам Сталин



В блокадном Ленинграде Дмитрий Шостакович создавал знаменитую Седьмую симфонию

завершения Дмитрий Шостакович понял, что опера не вызвала 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 извращённому буржуазным вкусам, написал сам Сталин.

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 реабилитацией её автора. Не случайно она была представлена в партийной прессе как «деловой творческий ответ советского художника на справедливую критику».

Свою следующую работу, знаменитую Седьмую симфонию, Дмитрий Шостакович начал писать в осаждённом Ленинграде в июле 1941-го – её первые три части он сочинял под грохот разрывающихся бомб, а финал завершал уже в декабре в Куйбышеве, куда выехал, подчиняясь приказу об эвакуации. Здесь она была впервые исполнена на сцене Театра оперы и балета 5 марта 1942 года. После московской премьеры (29 марта) Седьмая симфония, воспевавшая мужество людей перед лицом войны, прозвучала и в блокадном Ленинграде, куда партитуру 9 августа 1942-го доставили специальным самолётом. «Кто может победить народ, способный создавать музыку, подобную этой!», – писала американская пресса, комментируя исполнение симфонии в Нью-Йорке.

После войны, разобравшись в 1946 году с писателями («разоблачение» журналов «Звезда» и «Ленинград», преследование Михаила Зощенко и Анны Ахматовой),

Руководство и коллектив ОАО «Трансигналстрой» поздравляет Начальника Дальневосточной железной дороги

ЗАИЧЕНКО Михаила Михайловича с Днем Рождения!

Уважаемый Михаил Михайлович! В этот праздничный день примите наши поздравления и пожелания успешной реализации всех планов и проектов, неиссякаемых идей, а также удачи, здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

43 млн

россиян получат доступ к цифровому телевидению к концу будущего года. Как сообщил глава Минкомсвязи Игорь Шёголев, 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.

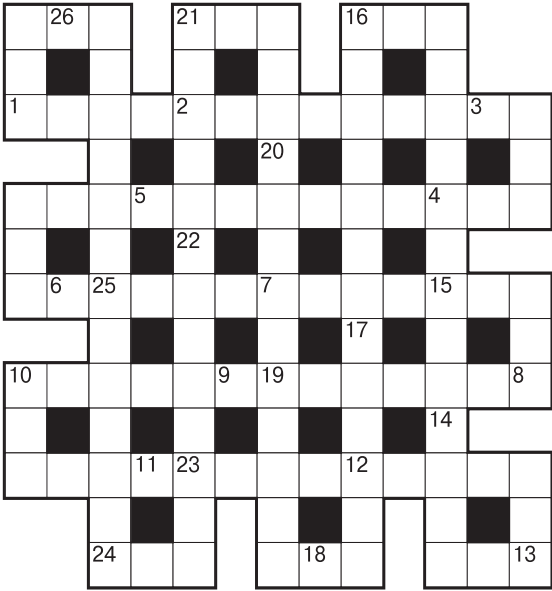
Андрей Стрельцов

КРОССВОРД

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

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

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 23 сентября

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

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

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 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)

Выпускающий редактор: Анна Зюгаф

Редакционный отдел: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазанметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крайнов (макет)

Советник главного редактора: Валентин Запелович | Научный редактор: Анатолий Хадороский

Номер вёл Валерий Погорельский.

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

Телефоны собственных корреспондентов: Калининград (4012) 58-65-82 | Кемерово (3842) 32-21-65 | Москва (499) 262-18-66 | Новгород (8312) 48-46-74 | Новосибирск (383) 229-44-87 | 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: 26 сентября 2011 года  
Номер: 173 (24893) | Тираж: 152055 экз.  
Время подписания по графику: 19.15  
Подписано в печать: 19.45  
Цена свободная  
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-09-00445] | 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.