

ОТ РЕДАКЦИИ

Консенсус предпочтительнее

Законопроект «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который месяц назад был передан на экспертизу в Государственно-правовое управление президента, недавно был возвращён в Министерство транспорта с замечаниями. Какой вариант сегодня принят за основу, в ведомстве не сообщают и говорят, что окончательную точку в этом вопросе поставят в правительстве. По поводу проекта данного закона между ОАО «РЖД» и Минтрансом существуют два основных разногласия. Компания настаивает, чтобы из новаций убрали термин «услуга локомотивной тяги», а также чтобы публичный доступ к инфраструктуре имели бы только перевозчики. В Минтрансе опасаются, что это будет способствовать сохранению монополии на перевозки и воспрепятствует дополнительному притоку инвестиций в обновление локомотивного парка, принадлежащего как РЖД, так и операторским компаниям. В ОАО «РЖД» предполагают, что законопроект с этими точками зрения и был направлен в ГПУ, а замечания в возвращённом документе разногласий не касаются. Теперь ситуация может развиваться в двух направлениях. Профильный департамент промышленности и инфраструктуры правительства продолжит движение законопроекта, и его вынесут на обсуждение в заинтересованные ведомства. Другой вариант: в Минтрансе посчитают нецелесообразным излишне бюрократизировать процесс и согласятся внести спорные предложения на более позднем этапе законотворческого процесса, дождавшись окончания эксперимента по созданию локальных перевозчиков «на маршруте» и «за маршрут», которые предусмотрены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Как бы то ни было, но при внесении законопроекта в Государственную думу он ещё будет обсуждаться как депутатами, так и их экспертами из различных транспортных организаций. Позиция ОАО «РЖД» в этой связи всегда заключалась в том, что сегодня было бы целесообразно принять закон в таком виде и в той части, в какой имеется консенсус частных регуляторов и транспортного сообщества. В основе такой точки зрения лежит прежде всего забота о сохранении стабильности, безопасности и эффективности перевозочного процесса на переходном этапе.

ЦИФРА ДНЯ

20,9 млн руб. инвестирует в 2011 году Центральная дирекция по ремонту пути на внедрение централизованной системы контроля расхода топлива для путевых машин.

Блиц

Цепная реакция инициатив

Слёт молодёжи впервые объединил представителей всех структурных подразделений и дочерних обществ



ФОТО: РОМАН РАТИН

Анатолий Комаров, начальник сектора Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики Куйбышевской дороги

– Анатолий Валерьевич, каковы итоги молодёжного слёта? – Главное, нам удалось запустить механизм, своеобразную цепную реакцию молодёжных инициатив в едином пространстве и до-

роги, и дирекций центрального подчинения. Мы предложили объединить все молодёжные структуры по территориальному принципу – создать несколько центров в пределах одного узла. Договорились о нескольких информационных площадках в Интернете и Интранете, о передаче и обмене информацией. – Почему важно наладить механизм обмена информацией именно среди молодёжи? – Молодёжь, как носитель новых знаний, быстрее адаптируется к новшествам. При этом молодые специалисты способны ускорить внедрение идей и проектов. Наша задача в процессе реформирования объединить энергию и знания молодёжи, не потеряв полезные ростки инноваций. И ещё – привнести в компанию новую культуру постоянных изменений и улучшений. Пока в компании культивируется метод исполнения и контроля – на этом

фоне нужная инициатива не то что не востребована, но и может быть просто не замечена. – Чем уже может гордиться молодёжь Куйбышевской? – В этом году на дороге реализуется проект улучшения условий предоставления льгот на поезд для пенсионеров компании на станции Самара. Раньше пенсионер получал льготу на своём предприятии, потом шёл в билетное бюро и только после этого обращался в кассу на вокзале. Теперь мы объединили для них все ступени в одном окне. Уже выделено помещение, идёт ремонт, и в скором времени пенсионеры будут пользоваться льготой по упрощённой схеме. Мы предложили дублировать сообщения о производственных совещаниях путём sms. Сейчас всех руководителей о предстоящем селекторном совещании предупреждают по телефону – это дороже и дольше. БЕСЕДОВАЛ ДМИТРИЙ ПОПОВ

ФОРУМ

Убрать барьеры
Развитию транзитных перевозок
Мешают несовершенная правовая база и инфраструктура



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛДИН

Потенциал транспортной инфраструктуры России по-прежнему используется недостаточно эффективно, что мешает получить дополнительные доходы. Такой вывод сделали участники пленарного заседания форума «ТрансРоссия-2011».

«Нам предстоит всем вместе ещё раз обсудить закон «О транзите», поскольку каждый в нём видит своё, а единого документа не получается, – заявил заместитель министра транспорта Андрей Недосеков. – Нужно понять, что только одно государство не может решить все проблемы, которые связаны с транзитными перевозками». Андрей Недосеков особо отметил неподготовленность нормативной базы. Когда в прошлом году в Юго-Восточной Азии появился крупный клиент и возникла необходимость перевозки зерна в контейнерах, правовые вопросы пришлось срочно решать на уровне вице-премьера правительства. Со своей стороны, ОАО «РЖД» делает всё от него зависящее, чтобы развивать услуги по перевозке соответствующего качества.

Государство обратилось к участникам форума с призывом сообща развивать инфраструктуру

Компания предлагает сервис «Трансиб – за семь суток». «По нашим оценкам, реальным сроком доставки грузов из Европы в Азию и обратно станет 13–14 суток, – сообщил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. – Мы продляем колею 1520 до Братиславы и Вены». Кроме того, ОАО «РЖД» активизирует усилия по формированию целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг». Уже в ближайшие годы станет возможным впервые в истории создать железнодорожный «мост» протяжённостью около 4,5 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и соединить более коротким путём Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии. Но на вопросы перевозок уже заметно начала влиять ситуация с недостаточными пропускными способностями инфраструктуры. По словам Вадима Морозова, за семь последних лет РЖД вложили в инфраструктуру 1,7 трлн руб. В приоритетном порядке финансировались работы по модернизации направлений Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, по развитию подходов к важнейшим российским портам, развитию скоростного и высокоскоростного движения. Приоритетными задачами для компании остаётся ликвидация на сети железных дорог России 5,5 тыс. км «узких» мест, реконструкция 7 тыс. искусственных сооружений. Также необходимо проводить дальнейшее развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба. Генеральный секретарь координационного Совета по трансисибирским перевозкам Геннадий Бессонов подчеркнул, что силами одних РЖД нельзя обеспечить рост транзита. «Если правительство не будет вкладывать средства в развитие инфраструктуры, то мы не сможем обеспечить ни транзит, ни вывоз того, что будут предъявлять нам наши же предприятия», – подчеркнул он.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

ПАРК

«Ласточка» на старте

В Германии началась постройка электричек для России

Официальный старт производству электропоездов «Ласточка» на платформе Desiro дали вчера на заводе «Сименс» в Кrefельде президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и президент, председатель правления «Сименс АГ» ПETER Лёшер.

Главами компаний были подписаны акты о начале производства электропоездов и о начале закупки комплектующих изделий. В торжественной церемонии также принял участие федеральный министр транспорта, строительства и городского развития Германии ПETER Рамзауэр. – Поезда «Ласточка» – это основа для принципиального изменения облика пригородного транспортного обслуживания, – сказал президент ОАО «РЖД». – В перспективе мы видим рынок до 2017 года в размере 1200 вагонов. Нас привлекают высокая технологичность, качество,



ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОЛДИН

Владимир Якунин и ПETER Лёшер (справа) подписали акты

комфортность и экологичность «Ласточек», это ещё и очень красивая техника. – Мы рады, что нашли такого партнёра, как Россия. Ваша страна стоит на пути модернизации, и мы рады сопровождать её в этом, – заявил ПETER Лёшер. – Со своей стороны мы обеспечим идеальное качество и своевременную поставку поездов. Ожидается, что первый поезд прибудет в Россию в 2012 году.

Электропоезд «Ласточка» разработан компанией «Сименс АГ» на платформе Desiro RUS с учётом технических требований, утверждённых ОАО «РЖД». Максимальная эксплуатационная скорость электропоездов составит 160 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 5 вагонов. При разработке было учтено, что эксплуатация поездов будет

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Территория памяти

Президенты России и Украины Дмитрий Медведев и Виктор Янукович приняли участие в мероприятиях, посвящённых 25-летию катастрофы на Чернобыльской АЭС, и заложили первый камень памятника ликвидаторам аварии. Мемориал будет установлен в парке города Чернобыля и должен быть завершён к 14 декабря 2011 года. Также главы государств посетили службу в Свято-Ильинском Чернобыльском храме – он действует на территории зоны отчуждения. На сайте Дмитрия Медведева опубликовано сообщение, в котором упоминается о сборе средств на строительство нового защитного саркофага для аварийного реактора – в ближайшие два года Россия на эти цели выделит около 45 млн евро.

Концепция профессионалов

В российском правительстве разработан проект Концепции государственной миграционной политики до 2025 года. Секретарь Совета безопасности Николай Патрушев на совещании в Некрасове сообщил, что отечественный рынок труда перенасыщен мигрантами с низкими профессиональными качествами, не владеющими русским языком. Зачастую они не способны адаптироваться в обществе. Документ будет обсуждаться в Госдуме и Совете Федерации, после чего будет представлен на рассмотрение президента. Уже известно, что концепция подразумевает отмену механизма квотирования мигрантов.

Газовый рекорд

Стоимость газа по долгосрочным контрактам «Газпрома» в декабре 2011 года ожидается на уровне \$500 за тысячу кубометров. Председатель правления концерна Алексей Миллер сообщил, что спрос на газ на европейском рынке резко вырос – ранее в «Газпроме» прогнозировали цены на декабрь около \$352 за тысячу кубометров. «Рынок газа бьёт все рекорды: например, в текущем апреле поставки «Газпрома» на экспорт будут больше, чем в отдельные зимние месяцы. Думаю, это не последние рекорды, которые мы зафиксируем в этом году», – заявил Алексей Миллер.

ПО СООБЩЕНИЯМ
КОРРЕСПОНДЕНТОВ «Гудка»
И ИНФОРМАЦИОННЫХ АГЕНСТВ

проходить в различных климатических зонах России, поэтому конструкция поездов Desiro переработана таким образом, чтобы исключить скапливание льда, снега и конденсата. Ещё одно отличие российского варианта в оснащении оборудованием, снижающим электромагнитное излучение: установка фильтров ЭМС, экранирование и т.д. Такие изменения в конструкции поезда были внесены в связи с тем, что нормативные требования по электромагнитной совместимости в России по сравнению с европейскими требованиями намного жёстче. Напомним, «Сименс АГ» поставит ОАО «РЖД» 54 электропоезда «Ласточка». Контракт на поставку 38 электропоездов был подписан 17 декабря 2009 года. Контракт на поставку ещё 16 электропоездов, производство которых будет частично локализовано в России, подписан 21 сентября 2010 года. ЕЛЕНА МИРОШНИКОВА

Оценка

Молодой и динамичный

КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ОАО «РЖД» РАЗВИВАЕТСЯ ГОРАЗДО БЫСТРЕЕ В СРАВНЕНИИ С ПОДОБНЫМИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМИ СТРУКТУРАМИ ЗА РУБЕЖОМ. Такое мнение высказал старший консультант и управляющий партнёр международной ассоциации корпоративных университетов Corporate University Xchange («CorpU») Скотт Томас Мумма, посетивший на днях образовательный центр для управленцев РЖД. Ассоциация CorpU проводит сравнительные исследования корпоративных систем обучения по всему миру и предоставляет рекомендации по повышению эффективности их работы. Консультант посетил тренинги железнодорожного университета, пообщался со слушателями, провёл для сотрудников семинар по мировым тенденциям в области корпоративного обучения и принял участие в их стратегической сессии, посвящённой перспективам дальнейшего развития образовательной структуры. По словам эксперта, его приятно удивила та динамика, с которой развивается Корпоративный университет ОАО «РЖД»: скорость и интенсивность в среднем в полтора раза выше, чем у подобных проектов в других крупных производственных корпорациях по всему миру. Кроме того, образовательная структура железнодорожного холдинга показывает лучшие показатели по таким параметрам, как «вовлечённость слушателей», «ориентированность учебных программ на требования бизнеса» и «систематизация подходов к обучению».

Многолетние исследования CorpU показывают, что любой корпоративный университет проходит в своём развитии ряд этапов, имеющих определённую продолжительность и содержание, – от запуска и становления до того момента, когда он становится для бизнеса стратегическим партнёром и одним из основных механизмов повышения эффективности компании. «Обычно этап запуска университета длится не меньше двух лет, однако, по оценке эксперта, вполне можно ожидать, что уже по прошествии года с момента открытия нашего университета он перейдёт на второй этап – становление», – рассказал «Гудку» директор Корпоративного университета ОАО «РЖД» Николай Стеблянский. – Рекомендации специалиста CorpU помогли нам объективно посмотреть на то, как совершенствуется наш университет, увидеть вектор его долгосрочного развития с учётом мировых тенденций и опыта образовательных центров в крупных компаниях». В частности, Скотт Томас Мумма рекомендовал в будущем развивать университет РЖД как площадку для формирования «пула талантов» компании. Важным этапом развития университета, по его мнению, должно стать и внедрение технологий самообучающейся организации, то есть проведение мероприятий с привлечением руководителей и сотрудников компании.

Ирина Заверняева

Перевозки

Как на заказ

Для высокоскоростной магистрали начинают готовить специалистов



ФОТО: АНЖИТАР - МАС

В ДЕКАБРЕ ЭТОГО ГОДА БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН ТЕНДЕР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБСЛУЖИВАНИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА.

Об этом вчера сообщил гендиректор ОАО «Скоростные магистрали» Денис Муратов. Предполагается, что строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) будет осуществлено на условиях контракта жизненного цикла (аналог государственно-частного партнёрства), подписанного на 30 лет. «Основная проблема любого строительного проекта – это так называемый разрыв ответственности. Когда у каждого вновь приходящего участника проекта есть возможность сослаться на предыдущего. Поэтому необходимо взять одну организацию, которая несла бы ответственность за весь проект в целом, и это можно сделать, применив контракт жизненного цикла, где проектирование, строительство и эксплуатация, финансирование всех работ находятся в рамках одной специально созданной проектной компании», – рассказал Денис Муратов.

КАК ОЖИДАЕТСЯ, ПЕРВАЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЛИНИЯ ПОЯВИТСЯ В РОССИИ В 2018 ГОДУ

При этом доля государства в финансировании строительства составит 50%, остальную часть вложит победившая в тендере компания. Ориентировочно стоимость всего проекта может составить 500–700 млрд руб. «Мы исходим из того, что стоимость за километр составит 20–26 млн евро, включая сигнальную систему», – подчеркнул Денис Муратов. Время в пути по новой железнодорожной линии не должно превысить 2,5 часа. Цена билета на поезд ориентировочно составит \$100, а планируемый пассажиропоток – 8–12 млн в год. В тендере будут участвовать только зарубежные компании, уже имеющие как минимум 15-летний опыт строительства высокоскоростных железных дорог. Наиболее вероятные страны-участники – Испания, Южная Корея, Китай, Франция и Германия. При этом обязательными, по словам Дениса Муратова, будут обучение российских специалистов и использование на части работ российских строителей. Для строительства ВСМ российской стороне необходимо подготовить порядка 2 тыс. со-

трудников. Ещё около 35 тыс. будут заняты впоследствии на эксплуатации ВСМ. «Нам также нужен штучный товар, порядка 50 человек, которые свободно говорят на иностранном языке, готовы работать в стрессовых условиях», – отметил Денис Муратов. Для подготовки этих специалистов уже в этом году в рамках соглашения, подписанного между ОАО «Скоростные магистрали» и Санкт-Петербургским госуниверситетом путей сообщения, с четвёртых курсов по каждой из существующих специальностей будут отобраны по три-четыре студента. Для этой группы учащихся преподаватели разработают индивидуальный учебный план, который включит в себя дополнительные лекции, стажировку, защиту дипломов при участии экспертов из «Скоростных магистралей». Контракт с компанией, победившей в тендере, должен быть заключён в первой половине 2013 года. А ввод ВСМ в эксплуатацию намечен на 2018 год. Яна Позолотчикова, СОБ. КОРП. «ГУДКА» САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

СОВЕЩАНИЕ

Клиент диктует приоритеты

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ОПРЕДЕЛИЛСЯ С ПЕРВООЧЕРЕДНЫМИ ЗАДАЧАМИ РАЗВИТИЯ

НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» ОБОЗНАЧИЛ ПРИОРИТЕТНЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ В РАМКАХ ЕЖЕГОДНОГО СОВЕЩАНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ФИЛИАЛОВ ФОНДА.

Совещание, в котором приняли участие директора 19 филиалов, руководители фонда и структурных подразделений, проходило 22 апреля в Москве. На нём были обозначены приоритетные задачи развития НПФ и выработаны ключевые подходы по ряду направлений. Основной темой обсуждения стала клиентская политика, в том числе совершенствование работы с текущими клиентами и привлечение клиентов «открытого рынка», а также мероприятия по технологическому и методологическому сопровождению продаж. В связи с тем, что на начало 2011 года охват работников ОАО «РЖД» корпоративной пенсионной программой достиг более 68%, а пенсионные накопления в НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» перевели порядка 90% железнодорожников, фонд рассматривает текущий момент как оптимальный для формирования базиса дальнейшего развития. Накопленный опыт качественного обслуживания порядка 2,4 млн клиентских счетов даёт возможность увеличить масштаб системы продаж, внедрять лучшие маркетинговые и технологические практики при работе со сторонними клиентами. В то же время ответственность в рамках одной из важнейших льгот Коллективного договора ОАО «РЖД» обязывает фонд неуклонно повышать качество обслуживания работников железнодорожного транспорта, проводить разъясняющие и

стимулирующие мероприятия с целью дальнейшего развития клиентской базы. По мнению исполнительного директора НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елены Сухоруковой, важнейший акцент в клиентской политике должен быть сделан на сохранение избирательного подхода к клиенту, сложившегося за годы работы с холдингом ОАО «РЖД». «В рамках взаимной заинтересованности мы хотим привлекать клиентов с прозрачным социальным статусом, стабильным уровнем дохода и разумным отношением к формированию будущей пенсии, – отметила Елена Сухорукова. – Мы ищем единомышленников, думающих о завтрашнем дне и готовых ради него трудиться». В условиях нарастающей конкуренции среди отечественных НПФ намечены активные шаги по развитию агентских сетей, внедрению обучающих программ и систем контроля качества продаж, которые позволят фонду упрочить свои лидерские позиции на отечественном пенсионном рынке. Намечены также мероприятия по совершенствованию региональной политики: расширение охвата наиболее перспективных регионов и эффективное распределение между филиалами. Индивидуальность подхода к каждому клиенту обязывает фонд и дальше наращивать технологический потенциал, вкладывать средства в автоматизацию клиентской деятельности. Решения, вынесенные по итогам совещания руководителей филиалов, станут отправной точкой для дальнейшего развития НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в год его 15-летия.

Инга Шилова

ПРОЕКТ

Бумажное предмостье

СЕВЕРНОМУ ШИРОТНОМУ ХОДУ НАШЛИ ЕЩЁ ОДНОГО ПОДРЯДЧИКА

ОАО «КОРПОРАЦИЯ «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ» – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ» ОПРЕДЕЛИЛО ОРГАНИЗАЦИЮ, КОТОРАЯ ПОСТРОИТ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ НАДЫМ, – ЕЮ СТАЛО ООО «МОСТОСТРОЙ 12». Но, ещё не начав стройку, генподрядчик опасается, что сроки могут быть сдвинуты из-за бюрократических препон. Впрочем, заказчик готов вмешаться в предпроектные работы и ускорить процесс согласований.

Мост длиной в 1,3 км должен будет соединить участок железной дороги Пангоды – Надым Северного широтного хода. Проект предполагает совмещённый мостовой переход – для автомобильной и железной дорог. Строительство должно начаться в конце мая – начале июня и закончиться к 1 апреля 2016 года. Но, по словам начальника отдела искусственных сооружений «Мостострой 12» Александра Шербакова, «ещё предстоит получить разрешительную документацию. У нас есть силы, оборудование и всё остальное для того, чтобы построить этот мост. Но если заказчик оставит на откуп генподрядчику всю процедуру сбора документов, то начало строительства может затянуться».



ФОТО: АЛЕКСАНДР ПАНОВ

СТРОИТЕЛИ МОСТА ПРОСЯТ ПОМОЩИ В РАБОТЕ С ДОКУМЕНТАМИ

Заместитель генерального директора ОАО «Корпорации «Урал Промышленный» – Урал Полярный» Александр Выхиток пояснил «Гудку», что заказчик-застройщик (в данном случае им является ООО «УралСтройТехнологии» – «дочка» корпорации) будет оказывать содействие в решении предпроектных вопросов. «Мы – инвестор, и мы будем осуществлять полный контроль над всеми вопросами. Если они (представители «Мостострой 12». – Ред.) будут куда-то отклоняться, то у нас есть кому их подправить. Но,

возможно, нам всем придётся подождать, если согласования займут какие-то сроки в рамках закона», – отметил он. Также в Корпорации сообщили, что, кроме «Мостостроя 12», рассматривались заявки от «УСК МОСТ» и ГК «АРКС». «Гудок» обратился в компании, которые претендовали на этот заказ, с просьбой прокомментировать прошедший конкурс, но в Группе «АРКС» своё участие в мероприятиях по привлечению организации, которая должна построить мост, отрицают. «Ни одна из компа-

ний ГК «АРКС» в конкурсе не участвовала и не подавала заявку. Мы не захотели участвовать», – сообщила «Гудку» представитель ГК «АРКС» Елена Пантасенко. Комментируя это заявление, пресс-секретарь Корпорации Ольга Судакова отметила, что

Клим Палеха

В досье

Основной вид деятельности ООО «Мостострой 12» – строительство мостов и автомобильных дорог для предприятий топливно-энергетического комплекса, нефтяных и газовых месторождений. С 1995 года построено более чем 220 мостов на Ямале. Ежегодно вводит в строй двадцать мостов и пятьдесят километров автомобильных дорог.

Крупный независимый оператор железнодорожных перевозок промышленных грузов приглашает на работу:

- ▶ Главного специалиста Отдела по организации перевозок
- ▶ Ведущего специалиста Оперативного отдела
- ▶ Технолога по качеству (приемка вагонов)
- ▶ Руководителя проекта по развитию региональной сети
- ▶ Менеджера коммерческого отдела
- ▶ Менеджера Отдела логистики

Мы предлагаем:

- Полное соблюдение ТК РФ
- Высокая заработная плата
- Расширенный соц. пакет

(495) 660-46-25, доб. 1239, 1327
nikonorova@ntsmail.ru

Гудок 1520

ТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА 1520 СТРАНЫ СНГ И БАЛТИИ

ОБЩИЙ СТАНДАРТ ОБЩИЙ ПУТЬ ОБЩИЕ НОВОСТИ

ОДНИМ ПУТЕМ!

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС: 19994

ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ: (495) 262-60-60; P00PCKA@GUDOK.RU

WWW.GUDOK.RU/1520

Опыт

Сдали позиции

КИТАЙСКИЕ ЭКСПРЕССЫ БОЛЬШЕ НЕ БУДУТ САМЫМИ БЫСТРЫМИ В МИРЕ

Поезда в КНР снизят скорость до 330 км/ч ради безопасности пассажиров.

Высокоскоростные китайские поезда поедут медленнее. Об этом заявил министр железных дорог КНР Шэн Гуанцзу. По его словам, это делается для того, чтобы снизить цены на билеты, а также сэконо­мить электроэнергию. Но главной причиной стали соображения безопасности. Прежний министр железных дорог Китая Лю Чжицзюнь в феврале этого года был уволен за коррупцию. Проверки показали, что только в ходе строительства высо­коскоростной дороги между Пекином и Шанхаем было похищено около \$28,5 млн. В связи с этим под сомнение была поставлена надёжность железнодорожных магистралей страны.

Пока же китайские высокоскоростные поезда считаются самыми быстрыми в мире. Последний рекорд был установлен зимой этого года. Экспресс под названием «Хэсе» («Гармония») развил скорость до 487 км/ч на маршруте Пекин – Шанхай. Кроме того, КНР принадлежит мировое первенство в области строительства скоростных железных дорог. На сегодняшний день в Китае действует более 7 тыс. км таких магистралей.

Первый заместитель гендиректора ОАО «НИИАС» Сергей Ададу­ров рассказал «Гудку», что современные высокоскоростные поезда могут безопасно развивать скорость до 400 км/ч. «Но только при наличии соответствующей инфраструктуры и поддержании её в хорошем состоянии», – отметил он.

По его словам, китайцы быстро строили высокоскоростные железные дороги, но качество строительства было недостаточным для того, чтобы поезда могли ездить со скоростью 400 км/ч и выше. «Затраты на поддержание высокой скорости поездов велики, поэтому с точки зрения оптимизации расходов китайцы, наверное, правы», – сказал Сергей Ададу­ров.

Ведущий эксперт управляющей компании «ФИНАМ-менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что Китай тратит бешеные деньги на развитие железных дорог, чтобы показать, что он является мировой державой. «Отсюда рекорды и по скоростям, и по инвестициям, – полагает аналитик. – Однако, несмотря на то что китайская экономика развивается бурными темпами, немалая часть населения страны до сих пор живёт в глиняных домах и не может позволить себе купить билет на суперсовременные поезда, которыми китайцы так гордятся». По словам аналитика, теперь Китай наконец решил сбавить обороты. «Возможно, руководство страны перестанет гнаться за рекордами, а начнёт больше думать об удобстве и безопасности пассажиров», – отметил Дмитрий Баранов.

Самым быстрым поездом в России является «Сапсан». Он в состоянии развивать скорость до 250 км/ч.

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Технология

Не огнём, так мульчированием

Мощный агрегат очистит полосу отвода без проблем

В Воронежской дистанции защитных лесонасаждений Юго-Восточной дороги испытали новую технику для борьбы с растительностью.

Полосы отвода железной дороги под Воронеж­ем чистить нужно очень часто.

– Черноземье у нас, условия для растительности идеальные. Клёны, например, за три года вытягиваются от первого ростка едва ли не до сети СЦБ, – рассказал «Гудку» начальник Воронежской дистанции защитных лесонасаждений Юго-Восточной дороги Сергей Пыльнев.

Однако просто взять и свалить деревья нельзя. Если их оставить лежать на том же месте, они высохнут и превратятся в прекрасное горючее для пожара. Однако и вывозить их трудоёмко, а зачастую и некуда. Бывало, что зимой и весной, пока лежит снег или в полосе отвода очень сыро в паводок, кусты и деревья тут же сжигали. За кострами следили железнодорожники, чтобы не случилось лесного пожара. Теперь это не практикуется – есть прямой запрет МЧС. Запрет подкреплён и внушительным штрафом – 20 тыс. руб.

Но, оказывается, деревья можно уничтожать и не огнём.

– Есть такой агрегат – мульчер. Это мощный трактор со специальными фрезами. Он наезжает на растительность, валит её, кор­чует пни, а главное – всю древесину рубит в мелкую щепу, попутно вмешивая её в грунт. Это увеличивает срок безлесного состояния между расчистками – щеп­а затрудняет путь новым всходам, – говорит Сергей Пыльнев.

Немецкие фрезы установлены на отече­ственные трактора Tertron, которые суще­

Решение

Не стоять на пути

Грузопотоку к дальневосточным портам

уберут препятствие



ФОТО: КОРИН МАЛЫШ

Создание нового пункта текущего отцепочного ремонта вагонов на станции Хабаровск-2 благоприятно скажется на ритмичной работе всего железнодорожного узла.

Переустройство ремонтного участка продиктовано дальнейшим развитием крупнейшей на Дальневосточной магистрали узловой станции, необходимым для беспрепятственного пропуска возросшего грузопотока.

В нынешних условиях роста перевозок в направлении портов Дальнего Востока (в 2010 году морские терминалы региона увеличили грузооборот до 117,9 млн тонн грузов, что на 28% больше, чем в 2009-м) достаточно остро стоит вопрос о развитии её чётной сортировочной системы. Удлинение путей этого парка позволит накапливать подвижной состав на путях в количестве, соответствующем унифицированной на сети длине поезда – до 71 условного вагона. В итоге существенно сократятся объёмы маневровой работы, снизится время на формирование маршрутов.

Однако развитие сортировочного парка сдерживает расположенный по соседству пункт текущего отцепочного ремонта вагонов.

Развитие станционной инфраструктуры диктует грузопоток

«На станции приходится перерабатывать большой поток чётных поездов, – говорит начальник эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Юрий Паринов. – Но действующий пункт загроаживает один пучок путей чётной сортировочной системы. Поскольку станция формирует поезда, нам приходится ждать, пока освободится путь

а в отапливаемом ангаре, в который можно одновременно заводить четыре вагона. Это позволит не снижать объёмы ремонта в непогоду, а также зимой. Пункт оснастит козловым краном, прочим современным оборудованием.

По словам заместителя главного инженера ДВЖД Игоря Лупежова, участок сможет ремонтировать до 50 вагонов в сутки. Фактически это вдвое больше возможностей нынешнего пункта.

Теперь придётся работать не на открытом воздухе,

а в отапливаемом ангаре, в который

можно одновременно заводить четыре вагона

подачи вагонов с сортировки, чтобы проехать с «большим» подвижным составом на текущий отцепочный ремонт».

В итоге было решено перенести ремонтный участок в другое место – в район транзитного парка, где когда-то был пункт подготовки вагонов к перевозкам, ныне закрытый.

Новое месторасположение имеет ряд преимуществ. Площадка для работы с подвижным составом будет больше, чем у существующего пункта. Более того, теперь придётся работать не на открытом воздухе,

Как сообщили в техническом отделе службы вагонного хозяйства Дальневосточной дирекции инфраструктуры, сейчас специалистами института «Дальгипротранс» ведётся проектирование объекта. По планам проектно-изыскательские работы должны завершиться в августе текущего года, с тем чтобы после прохождения проекта через Главгосэкспертизу приступить к строительству нового пункта в начале 2012 года.

ПАВЕЛ УСОВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
ХАБАРОВСК

Соседи

Заглянули вперёд

Работу над логистическим центром в Армении раскритиковали

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД) раз­работало проект Международного логистического центра (МЛЦ) на границе Армении и Турции. Однако будет ли он реализован – вопрос остро­политический.

Логистический центр спроектирован на базе станции Ахурян, расположенной на армяно-турецкой границе, которая в данный момент в силу политического конфликта между странами полностью закрыта.

По словам начальника службы по связям с общественностью ЮКЖД Ваге Давтяна, запуск МЛЦ возможен только при условии открытия границы. «После подписания протоколов о нормализации дипломатических связей между Арменией и Турцией в 2009 году руководство республики поручило ЮКЖД проделать на этой пограничной станции ряд технических работ, – сообщил он «Гудку». – Выполнив данное поручение, мы неоднократно заявляли, что в случае открытия границы направление может быть запущено в течение двух дней».

Ожидается, что на первом этапе проекта МЛЦ будет оказывать экспедиционные обу­

живание, терминальную обработку и таможенное оформление грузов. В дальнейшем планируется развитие сети хабов (транспортно-логистических центров. – Ред.), а также агентской сети центра по всему транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия.

В первую очередь центр рассчитан на обслуживание транзитных грузов турецкого, грузинского и российского направлений, а также грузов, предназначенных для армян-

Политика

Королевский приём

Россия и Дания заключили более десятка соглашений. Визит премьер-министра Владимира Путина в Королевство Дания продолжался вчера лишь несколько часов, однако оказался весьма продуктивным. Было подписано 13 документов, причём 10 из них – в присутствии глав правительств России и Дании. Среди них – меморандумы о взаимопонимании между министерствами транспорта и минсельхозами двух стран, исполнительный протокол к межправительственному соглашению о реадмиссии, а также ряд других документов о сотрудничестве в разных сферах промышленности.

Во дворце Кристиансборг Владимир Путин встретился и побеседовал с премьер-министром Дании Ларсом Лекке Расмуссенем. Там же прошли двусторонние переговоры в расширенном составе. «В России работают около 200 датских компаний – это приличный объём сотрудничества, и российский бизнес приходит в датскую экономику», – отметил Владимир Путин. Лекке Расмуссен заявил, что первый официальный визит российского премьера в Данию он расценивает как свидетельство расширения связей между странами, и выразил надежду, что связи эти со временем только укрепятся. Вечером глава российского правительства был принят королевой Маргрете II во дворце Амалиенборг, а также побывал в штаб-квартире концерна «А.П.Меллер-Мэрск». Это крупнейшее в Дании многопрофильное объединение, имеющее представительства в 130 странах мира, в том числе в России. Фирма «А.П.Меллер-Мэрск» – лидер в области морских контейнерных перевозок.

Источник в российской делегации сообщил корреспонденту «Гудка», что входящая в этот концерн компания «АПМ Терминалз А/С» рассматривает перспективы инвестирования в строительство нового порта в Балтийске. Общая стоимость строительства оценивается примерно в \$3,5 млрд. Хорошими темпами развивается и двустороннее экономическое сотрудничество: если в 2010 году товарооборот между Россией и Данией вырос на 4% – до \$3,3 млрд, то за первые два месяца 2011 года – на 23%.

ОЛГА СОЛОМОНОВА
КОПЕНГАГЕН



Такой трактор запросто справится с ненужной растительностью в полосе отвода

ственно отличаются от давно привычных машин марки «Беларусь».

– Мой старый трактор, конечно, добрый молодец. На него тоже навешивали раньше фрезу, но она срезала только мелкий кустарник и траву. Новый мульчер не идёт ни в какое сравнение: работает до уровня почвы, а иногда и чуть ниже, вычищает всё – кусты, деревья и пни, – говорит тракторист Александр Бахметьев, который первым опробовал новую технику.

Скорость движения при работе зависит от рас­слей, даже деревья с толщ­иной ствола до 16 см не особенно замедляют трактор. Но совсем без вальчиков леса всё же не обойтись.

– Старое дерево с толстым стволом я на этом тракторе не свалою, не хватит мощности. Нужна бензопила. Но в любом случае теперь дело пойдёт быстрее. Да и комфортнее, – отмечает Бахметьев.

В кабине установлены кондиционер и даже дисковый проигрыватель с радио. Шумоизоляция тоже на уровне.

– Я когда в него сел, долго не мог привыкнуть, что во время работы тихо. Кондиционер уже попробовал, отлично работает, а вот музыку не включал ещё. Работать на таком тракторе – одно удовольствие. Мощный и надёжный он. Жалко, что по откосам не пройдёт, но уж где пройдёт – там как ковер, всё ровное и чистое, – говорит Александр Бахметьев.

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОБ. КОРР. «Гудка»
Воронеж
ФОТО АВТОРА

Запуск МЛЦ возможен только

при условии открытия границы

ских потребителей. Согласно маркетингологическим прогнозам, в 2012 году он сможет обслужить от 87,3 тыс. до 1,12 млн тонн грузов, в 2021-м – от 118,4 тыс. до 1,62 млн тонн грузов.

Объём инвестиций в оборудование МЛЦ составит от \$7,6 млн до \$11,1 млн. «Половину финансирования возьмёт на себя ЮКЖД, остальную часть средств планируется привлечь за счёт стороннего инвестора», – рассказал господин Давтян.

Между тем президент Ассоциации экспедиторов Армении Егиге Ованнисян убеждён, что

экспедиторской компании «РейлВнештранс» Арсена Тер-Карапетяна, проект МЛЦ – очередной способ саморекламы ЮКЖД. «Для такой глобальной железнодорожной структуры преподнести новость об открытии логистического центра просто несолидно, – считает господин Тер-Карапетян, – это входит в её должностные обязанности и должно быть обыденной практикой. Было бы о чём говорить, если бы частная экспедиторская фирма открыла подобный центр с помощью ЮКЖД».

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

Сотрудничество

Перспективный Восток

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТРОИТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ ПОЛНЫЙ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ



Кирилл Воронин, исполнительный директор, председатель совета директоров ОАО «Зарубежстройтехнология»

После незапланированной остановки строительства железной дороги в Ливии ОАО «Зарубежстройтехнология» сосредоточилось на других своих проектах, один из которых – электрификация участка железной дороги в Иране.

– Кирилл Борисович, на какой стадии остановился проект строительства железной дороги Сирт – Бенгази в Ливии, прежде чем персонал компании был эвакуирован из страны?

– До завершения проекта оставалось три года. Этот проект начинался достаточно трудно, поскольку в Ливии долгое время вообще не было железных дорог. Те, которые строились ещё итальянскими колонизаторами, после освобождения страны были разобраны. Но власти Ливии поняли, что без железной дороги полноценное экономическое развитие невозможно. Они обратились к ОАО «Российские железные дороги», поскольку у компании есть огромный опыт строительства и эксплуатации железных дорог, в том числе в сложных климатических условиях. Трудности были связаны с тем, что ливийская сторона не имела опыта строительства железной дороги, инспектирования проекта, приёма работ. Ливийские власти потратили на подготовку почти год.

Мы провели в Ливии огромную подготовительную работу: построили в районе Рас-Ланфу посреди пустыни основной лагерь на 1000 человек площадью 103 га с производственным бло-



ком (современным рельсоварочным предприятием, пятью бетонными заводами). Также успели провести очистку всей трассы (554 км), произвести отсыпку 100 км земляного полотна, уложить 30 км пути на самой базе, установить 120 стрелочных переводов. Было завезено колоссальное количество путевой и строительной техники. Кроме того, по всей трассе было организовано четыре лагеря с полной инфраструктурой. К сожалению, большую часть работ ливийская сторона не успела принять до начала военных действий. Мы знаем, что наша база серьёзно пострадала – она несколько раз переходила из рук в руки. Похищены строительная техника, автотранспорт.

– Какой приблизительно ущерб понесла компания в результате ливийских событий?

– Его подсчитать сейчас невозможно, поскольку не с кем вести переговоры об урегулировании убытков: ливийской стороне сейчас не до этого.

Российские транспортные строители электрифицируют железнодорожную линию в Иране

Техника была застрахована. Юристы и финансисты сейчас определяют параметры страхового возмещения. Пока давать какие-то оценки преждевременно, поскольку с момента эвакуации прошло чуть больше месяца. Сейчас действует статус форс-мажора, о котором мы уведомили наших контрагентов. Никто никаких претензий не предъявлял.

– Как предполагается задействовать персонал, эвакуированный из Ливии?

– Мы стараемся по возможности предложить людям альтернативные варианты трудоустройства, работаем в тесном контакте с департаментом персонала ОАО «РЖД». Большое количество сотрудников были наняты именно на ливийский проект. Не все из них могут быть трудоустроены в РЖД. Но мы принимали на работу очень квалифицированных сотрудников: с хорошим образованием и опытом работы. Поэтому, я не

думаю, что они будут не востребованы на рынке труда. Часть людей у нас «забирали» прямо в аэропорту после прилёта.

– Ваша компания в настоящее время занимается электрификацией железнодорожной линии в Иране Тебриз – Азаршахр. В чём особенность этого проекта?

– По сравнению с ливийским проектом он достаточно не-

другого порядка, чем ливийский, – 8 млн 850 тыс. евро, а не 2,5 млрд. Но я не могу сказать, что проект очень прост. Работа за рубежом существенно отличается от работы в России. У нас, когда ты приезжаешь на участок, тебе подвозят все материалы, выделяют «окно» для производства работ. Можно быстро найти нужного специалиста. За границей всё совершенно не так. Нужно знать местное законодательство, иметь соответствующий юри-

Наше преимущество – в качестве производства работ. У китайцев с этим много проблем

велик. Протяжённость линии 53 км, и к тому же работы связаны не со строительством, а с электрификацией. Наш иранский субподрядчик – компания Sazeh Novin Tabriz – должен установить опоры. После этого мы осуществим монтаж контактной сети. Этот проект и по стоимости совершенно

знанием иностранных языков. В стране есть определённые организационные сложности, связанные с режимом международных санкций. Но я надеюсь, что они разрешатся и в конце этого года мы запустим этот участок.

– Как будет в дальнейшем складываться сотрудничество с Ираном?

– Мы уже обсуждаем новые проекты. Это очень перспективное направление: у Ирана – амбициозные планы развития железных дорог. Я думаю, что эта страна очень заинтересована в сотрудничестве с РЖД. Иранцы видят надёжность российских технических решений. Мы ознакомили их с нашими последними достижениями в области электрификации, реконструкции верхнего строения пути, показывали им рельсоварочное производство. Иран готов сам финансировать эти проекты. Я думаю, что присутствие российских железнодорожных технологий производства в Иране создаёт перспективу для последующей ориентации транспортных потоков на Россию.

– Китай очень активно сотрудничает с Ираном в области железнодорожной инфраструктуры. Удастся ли вашей компании выиграть в этой конкуренции?

– Китайцы очень активно выходят на инфраструктурный рынок не только в Иране. Они занимались строительством второго участка железной дороги в Ливии – от Триполи до Сирта, а также выходят на рынки других стран Северной Африки, Ближнего Востока и Турции. Иран им также интересен: в стране богатые запасы природных ресурсов.

Китай осуществляет государственную политику «молчаливого вторжения»: компании приходят со своими проектами, приносят «дешёвые» деньги, привозят свою рабочую силу, дешёвую технику. При этом все знают, что она очень ненадёжна. Но у китайских производителей есть достаточно большие дотации от государства. Они загружают таким образом своё машиностроительное производство и оттачивают качество, занимаются копированием технологий. Российская железнодорожная отрасль тоже не стоит

на месте: вкладываются деньги в машиностроение, перспективные технологии, средства связи. Наше преимущество – в качестве производства работ. У китайцев с этим было много проблем в Ливии, наверняка они будут и в Иране. Но не стоит успокаиваться. Китайцы зачастую приходят с выгодными предложениями. Например, они могут взять на себя предпроектные работы – то, на чём заказчик хочет сэкономить, и приносят ему уже какие-то готовые решения.

Мы отсלживаем интерес Китая к Ирану в инфраструктурной сфере и воспринимаем его в качестве достаточно сильного конкурента, который быстро развивается. Китайцы готовы софинансировать проблемные проекты, и при проведении тендеров они зачастую умышленно демпингуют, надеясь на помощь государства. Но иранцы не намерены полагаться на одного поставщика услуг. Они знают о том, что в области инфраструктуры у китайцев страдает качество, и поэтому с большой надеждой смотрят на РЖД, рассматривая Россию в качестве надёжного партнёра. Этим и надо пользоваться. Мы показываем иранским специалистам всю цепочку: начиная от проектирования железных дорог и завершая поставками подвижного состава. Мы можем предложить Ирану полный портфель заказов в области железнодорожной сферы.

– В чём особенности повседневной работы российских специалистов в Иране?

– Работать в любой восточной стране, особенно такой древней, как Иран, необходимо только с учётом местных традиций, менталитета, культуры, религии. Понимание этого требуется не только от руководителей компании, но и от инженеров, рабочих. Перед началом иранского проекта мы подготовили страноведческий курс, который позволил людям получить хотя бы минимальное представление о том, как себя вести в этой стране: что можно делать и чего нельзя делать ни в коем случае. Безусловно, взаимоотношение с иранским заказчиком сводится к общению людей разных культур, разного образа мышления. И, конечно, нужно это учитывать.

Беседовал Денис Вискне

Обновление

Вокзал по средствам

Станции оборудуют компактными помещениями

Модульные строения заменили старый вокзал на станции Ушумун Забайкальской дороги.

Подобными сооружениями оборудованы уже восемь станций магистрали.

Площадь строений, в одном из которых зал ожидания, а в другом билетные кассы, всего 27 кв. м. Их стенки металлические с прослойкой утеплителя. Такие стены прекрасно держат тепло даже студёной забайкальской зимой. Под эти сооружения не нужен фундамент, что ещё удешевляет стоимость их монтажа и ускоряет установку.

«Вагончики ставят на тех станциях, где населения немного, пассажиропоток небольшой, а прежнее здание вокзала ремонту из-за своей ветхости уже не подлежит», – объясняет заместитель начальника дороги по корпоративному управлению и работе с органами власти Анатолий Мишин.

Впрочем, местным жителям эти скромные помещения не нравятся.

«Совсем не радуют глаз. Приехал человек к нам в Ушумун, вышел из поезда и увидел какие-то две неказистые будки», – говорит председатель местного узлового совета ветеранов дороги Владимир Вовченко.

«Неужели руководство дороги не хочет, чтобы станции выглядели достойно? Это же престиж компании!», – возмущается почетный железнодорожник Александра Антонова, отработавшая на дороге 35 лет.

По словам директора местной средней школы Аллы Судаковой, жизнь посёлка тесно связана с магистралью. Молодёжь поступает в железнодорожные учебные заведения. «Поэтому приличный вокзал



в Ушумуне необходим. Это визитная карточка посёлка», – замечает она.

Зато старший билетный кассир станции Ушумун Ольга Просвирякова новым рабочим местом удовлетворена. «Нормальное помещение, тёплое, ну, разве что небольшое. Уже месяц в нём тружусь», – говорит она.

По словам начальника ЗаБЖД Сергея Иванова, стоимость вагончика менее 1 млн руб., а на строительство самого скромного вокзала надо под 250 млн руб. У дороги таких денег нет, да и не она решает подобные задачи. Этим занимается Дирекция железнодорожных вокзалов при условии софинансирования с субъектами РФ. Однако администрация Амурской области не спешит брать обязательства.

– Как начальник ЗаБЖД я сделал, что мог. А за администрацию не отвечаю. Мы привезли и установили вагончики. Если их будет не хватать, ещё пару поставим. Но при всём

На самом деле это не бытовка или подстанция, а вполне комфортный вокзальчик

желании построить в Ушумуне капитальное здание дорога не имеет возможности, – подчеркнул Сергей Иванов.

По его словам, аварийные старые вокзалы, срок эксплуатации которых больше века, повсеместно заменяют на новые – модульного типа. Эти сооружения по площади больше вагончиков, но тоже недорогие и не требуют много времени на установку. Подобными зданиями уже оборудованы четыре станции в Амурской области и Забайкалье – Амазар, Жирекен, Тахтамыгда и Большой Невер. В этом году к ним добавятся и станции Гонжа.

Сергей Донцов, соб. корр. «Гудка» Амурская обл.

Приволжская

Немамаевы курганы

Мусорные пожары могут зажечь нефтяные цистерны

Железнодорожники организовали для чиновников экскурсию по самым грязным местам Волгограда. Мусор практически окружил Мамаев курган.

Представители городских властей и департамента по охране окружающей среды и природных ресурсов администрации Волгограда убедились, что железнодорожники не зря бьют тревогу. После схода снега несанкционированные свалки бытовых отходов стали заметнее. Горы мусора, разбросанные бумага, пакеты, пластиковые бутылки «украшали» полосу отвода вдоль магистрали. По словам специалистов Приволжской дороги, именно дачники и члены гаражных кооперативов выбрасывают мусор вблизи железнодорожного полотна.

«Убирать эту территорию и поддерживать чистоту должны городские власти. Да только история из года в год повторяется», – возмущается заместитель начальника ПривЖД по Волгоградскому региону Александр Сюскин.

Мусор не только портит у гостей впечатление от города, но и влияет на безопасность движения поездов. С приходом первых тёплых дней вдоль до-



Город-герой Волгоград нуждается в защите от мусора

роги бытовые отходы начали дымиться. «Если учесть, что на Приволжской магистрали преобладают нефтениливные грузы, то такие вот небольшие очаги возгорания в местах складирования мусора могут привести к трагическим последствиям», – предупреждает Александр Сюскин.

Всего при осмотре территории, прилегающей к путям, было обнаружено 20 несанкционированных свалок на участках Волгоград – Гумрак, Волгоград – Спартановка, Са-

репта – Шпалопропитка и Са-репта – Чапурники.

Чиновники, увидев город глазами пассажиров, были смущены и пообещали, что в ближайшее время всем представителям садоводческих обществ, гаражных кооперативов и близлежащих к дороге предприятий предстоит выйти на субботник.

«Руководителям предприятий и председателям гаражных кооперативов необходимо вывести своих людей, убрать всё это, не дожидаясь штрафных санкций. Для физических лиц по действующему законодательству они колеблются от 500 до нескольких тысяч рублей, а для юридических – от 100 до 250 тыс. руб.», – проинформировал и.о. руководителя департамента по охране окружающей среды и природных ресурсов администрации Волгограда Сергей Денисов.

И уже через несколько дней после спецрейда на загрязнённые участки вышли те, кто не захотел расплачиваться рублём за привычку сорить.

«Мы надеемся, что к 1 Мая вся территория будет приведена в надлежащее состояние», – отмечает Александр Сюскин.

Ирина Бикова, соб. корр. «Гудка» Волгоград

ИНТЕРВЬЮ

Слияние гигантов

Объединение крупнейших металлургических комбинатов потребует изменения в управлении железнодорожными активами



ФОТО: ВАДИМ ЕВРАЗ

Алексей Иванов, вице-президент ЕВРАЗа, руководитель нового дивизиона «Сталь»

Компания ЕВРАЗ объявила о формальном объединении трёх металлургических комбинатов в единый дивизион и фактическом слиянии Западно-Сибирского и Новокузнецкого комбинатов. Вице-президент ЕВРАЗа, руководитель нового дивизиона «Сталь» Алексей Иванов рассказал «Гудку» о том, что изменится с точки зрения производства и транспортного обеспечения предприятий.

– Алексей Александрович, объединяются два крупнейших в стране меткомбината, разные по профилю выпускаемой продукции (НKMK – рельсы, ЗСМК – строительный прокат). Для чего и почему сейчас?

– Это решение назревало давно. Об объединении говорили ещё в советское время, в конце 70-х годов. Затем в конце 80-х – начале 90-х. И только экономические сложности и политическая ситуация того времени не позволили реализовать эту идею. Но низкая эффективность существования двух однотипных комбинатов, работающих на одной сырьевой базе и в одном городе, была понятна и тогда. В условиях рынка, когда оба предприятия вошли в одну промышленную группу, идея объединения стала просто очевидной. Мы получим возможность значительно снизить издержки за счёт единой политики по закупкам сырья и материалов, внедрения единых правил работы с подрядными организациями, снижения транспортных затрат и совершенствования автомобильных



ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТНИКО

и железнодорожных потоков между предприятиями.

– ЗСМК и НКМК это ещё и озерные железнодорожные объекты. Что даст слияние с точки зрения транспортной составляющей и как изменится логистика?

– Объединение позволяет нам значительно повысить эффективность транспортной составляющей. Но, прежде чем объявить об этом, мы начали создавать единую дирекцию по транспорту. Понятно, что для оптимизации производственного процесса здесь потребуется какое-то время. Но уже сейчас можно сказать, что нам удалось сделать немало полезных шагов. Нам удалось снизить издержки за счёт введения единых стандартов управления транспортом. Мы передали ряд непрофильных функций на аутсорсинг – например, капитальный ремонт путей, ремонт вагонов внутреннего парка. В то же время принято решение по усилению блока службы главного инженера – в структуре управления же-

лезнодорожным транспортом будет создан мощный сервисный блок.

На стадии утверждения находится проект перехода на единую автоматизированную систему управления железнодорожным транспортом. Это позволит унифицировать данные контроля железнодорожных перевозок на обеих площадках, обеспечить эффективное управление железнодорожными перевозками, исключить вероятность дублирования информации.

– Что поменяется в части управления локомотивным парком?

– На площадке НКМК мы будем использовать локомотивы, которые можно эксплуатировать в кривых с малым радиусом движения, а на ЗСМК будут переправлены более мощные и габаритные локомотивы. Это решение назревало давно, но осуществить его мы смогли только сейчас.

– Как объединение повлияет на реконструкцию рельсобалочного цеха НКМК? Планы ввода мощностей по произ-

Производителей рельсов объединили в один дивизион с производителями строительного проката

водству стометровых рельсов не изменились?

– Планы не изменились. Мы надеемся завершить реконструкцию в намеченные сроки. Более того, процесс объединения предприятий сыграет определённую поло-

– Планируете ли вы в будущем поставлять длинномерный рельсовый прокат на экспорт?

– Думаю, мы сможем обеспечить экспортные поставки 25-метровых рельсов в прибалтийские государства,

Нам удалось снизить издержки за счёт введения единых стандартов управления транспортом

жительную роль. Экономически ЗСМК всегда работал с большей эффективностью, поэтому после объединения мы получаем больше возможностей для манёвра как по загрузке мощностей, так и по корректировке объёмов выпуска продукции. После реконструкции мы сможем производить рельсы такого же качества, как японская компания Nippon Steel, англо-французская Corus и австрийская Voestalpine.

на Украину, в Белоруссию, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, а также в Турцию, Иран и Ирак. Но к экспорту 100-метровых рельсов не готова портовая инфраструктура страны.

– Как вы думаете, повышется ли значимость проекта по производству длинномерного проката в связи с событиями в Японии, которая на сегодня является основным поставщиком РЖД данной продукции?

– Сегодня японские производители рельсов подтвердили гарантии поставок своей продукции на российский рынок. Поэтому не думаю, что у РЖД возникнут какие-то проблемы. С другой стороны, уже не раз мы слышали пожелания от железнодорожников, что они хотели бы получать длинномерный транспортный прокат не из-за моря, а на внутреннем рынке. И в значительно большем объёме, чем до сих пор. Эти пожелания связаны с масштабной программой РЖД по развитию высокоскоростного движения.

– А на какой стадии находится реконструкция рельсобалочного цеха на Нижнетагильском меткомбинате?

– В ближайших планах – запуск австрийской клеймочной машины Stangl Technik, а во втором полугодии завершим монтаж канадской линии неразрушающего контроля. В итоге мы сможем обеспечить выпуск 25-метровых рельсов объёмной закалки с высокой чистотой поверхности и автоматизированным контролем качества. Объёмы производства вырастут более чем в два раза – до 530 тыс. тонн в год.

– Когда-то ЕВРАЗ планировал сконцентрировать производство рельсовых скреплений в одном месте. От этой идеи не отказались?

– Нет, не отказались. Мы действительно намерены на одном предприятии сконцентрировать производство изделий верхнего строения железнодорожного пути. Базой для этого станет Нижнесалдинский металлургический завод – филиал ОАО «НТМК». Сейчас на этом заводе выпускаются уже два вида рельсовых скреплений: клемма и упорная скоба. Ведётся работа по увеличению объёмов производства. В течение 2011 года на предприятии будет освоен выпуск накладок к рельсам. Общие инвестиции в этот проект составят 220 млн руб. В итоге мы получим загрузку производственных мощностей HCMЗ, а наши потребители, в частности РЖД, будут обеспечены продукцией, которую в России и СНГ больше никто не производит.

БЕСЕДОВАЛ КЛИМ ПАЛЕХА

Технологии

Фуры на вагонах

КОНТРЕЙЛЕРНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПРИГОТОВИЛИ НАУЧНУЮ БАЗУ

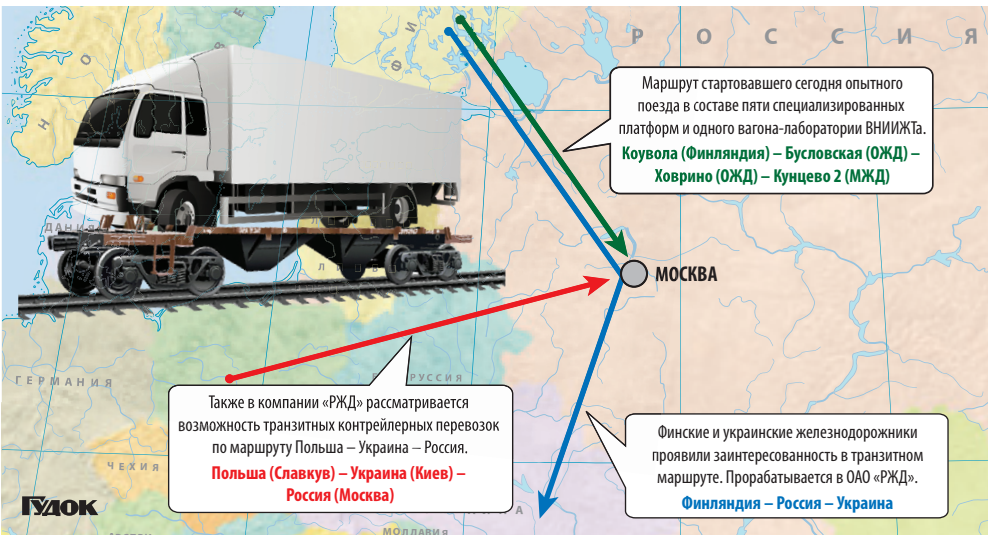
Сегодня из Финляндии отправился первый экспериментальный поезд, который призван отработать технологию контрейлерных перевозок.

Поезд из пяти специализированных платформ и вагона-лаборатории ВНИИЖТа отправился со станции Коуволы (Финляндия). Состав должен прибыть на станцию Буловская (ОЖД) в 11.20. Здесь платформы пробудут около 10 часов, а 28 апреля в 15.40 они должны быть доставлены на конечную станцию опытного маршрута – Кунцево-2 (МЖД). Здесь поезд простоят ещё сутки. За это время специалисты РЖД должны будут отработать процедуру погрузки и выгрузки, то есть установить на платформу автофуру и затем снять её. В ночь с 29 на 30 апреля поезд отправится обратно в Финляндию.

«Первый рейс отправляется для того, чтобы мы могли отработать технологическую и техническую части контрейлерных перевозок», – пояснил заместитель директора службы по развитию терминалов Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ЦДУТСК ОАО «РЖД») Николай Шеклеин. По его словам, следующий рейс, но уже с установленным на платформе полуприцепом, отправится в двадцатых числах мая, а в

В досье

ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ МАРШРУТЫ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК



третий раз на платформе планируется перевезти фуры с коммерческим грузом – это произойдёт в конце июля.

Как отметил «Гудку» начальник департамента международных связей ОАО «РЖД» Сергей Столяров, опытная перевозка осуществляется в соответствии с подписанным в 2010 году Меморандумом о намерениях между ОАО «РЖД» и VR Group Ltd («Железные дороги Финляндии»). Технологии регулярного курсирования контрейлерных поездов на «пространстве 1520»

и ряд нормативно-правовых документов, регулирующих такие перевозки, должны быть разработаны до 30 ноября этого года. А в разработке всего комплекса вопросов, связанных с новой технологией, участвуют ОАО «ВНИИЖТ», ОАО «НИИАС», ЗАО «ИПТИЛ», МИИТ, ООО ИЦ «Инновационное машиностроение» и другие научные организации.

Об актуальности новой технологии перевозок в последнее время говорят всё чаще. По словам Сергея Столярова, в первую очередь предпосылкой является

опережающий количественный рост автопарка по отношению к росту протяжённости дорожной сети. Во-вторых, законодательные изменения, которые предусматривают ограничения по проезду большегрузного автотранспорта по ряду федеральных автодорог и в пределах транспортных узлов крупных мегаполисов. В-третьих, необходимость снижения нагрузки на автомобильную сеть и, как следствие, снижение бюджетных затрат на содержание автодорог. Четвёртой предпосылкой для

контрейлерных перевозок, по мнению Сергея Столярова, является повышение социальной ответственности бизнеса в области стандартов охраны окружающей среды и условий труда водителей большегрузных автомобилей.

С этим соглашается и президент Гильдии экспедиторов России Семён Резер. По его словам, отечественная транспортная отрасль не вписывается в требования глобализации, которые подразумевают активное развитие контрейлерных и контейнерных перевозок.

«Такая технология сегодня активно поддерживается в США, Европе и других странах, поскольку таким образом улучшается экология, экономится горючее и увеличивается скорость прохождения таможенных процедур. Фуры на вагонах ликвидируют пробки на дорогах», – говорит Семён Резер. По его же словам, грузовая база для таких перевозок есть. «Будет развиваться не только направление Санкт-Петербург – Хельсинки, но и в другие страны Европы. В контрейлерах можно возить всё что угодно, а Россия может экспортировать не только сырьё. Здесь важно избежать манёвров автомобилей, связанных с обходом таможенного оформления. То есть чтобы не было так, что 40 км фура проезжает на вагоне, а

дальше своим ходом, это неправильно», – отметил господин Резер. По словам начальника сектора организационного проектирования службы по развитию терминалов ЦДУТСК Максима Кимасова, точные маршруты пока не определены, но есть заинтересованность со стороны финских, украинских и польских железнодорожников. По его словам, параллельно с пилотным проектом РЖД разрабатывает программу развития контрейлерных перевозок на «пространстве 1520» и сейчас РЖД рассматривают возможность транзита контрейлерных поездов из Финляндии на Украину. Кроме того, ещё одним направлением может стать маршрут Польша – Украина – Россия. «Вначале мы должны посмотреть, как такие вагоны поведут себя на нашей сети. Вряд ли мы будем использовать финский подвижной состав на постоянной основе», – говорит Максим Кимасов.

Как отмечает заведующий лабораторией стратегических и технико-экономических исследований ВНИИЖТа Геннадий Писаревский, финские платформы имеют свои особенности: они ниже, чем стандартные отечественные платформы, на них установлена другая тормозная система. «ВНИИЖТ должен будет определить, какие нам нужны

вагоны, то есть выдать технические условия, и уже после будет определяться производитель», – говорит Геннадий Писаревский. Как заявили в РЖД, конкурс на поставку спецплатформ планируется провести уже через год. «После анализа результатов опытной перевозки в первом полугодии 2012 года РЖД планируют провести конкурс на разработку и поставку платформ для контрейлерных перевозок», – сообщил «Гудку» Сергей Столяров.

На заседании Научно-технического совета РЖД, которое состоялось в октябре прошлого года совместно с комитетом Госдумы РФ по транспорту, вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко озвучил суммарный объём рынка контрейлерных перевозок – 2,3 млн грузовиков в год. Тогда же он предложил несколько возможных схем организации этого вида бизнеса. В частности, может быть создана специализированная операторская компания в форме дочернего общества ОАО «РЖД» либо совместного предприятия с одним из европейских операторов. Кроме того, возможна интеграция контрейлерных технологий в действующие дочерние компании – например, «РейлТрансАвто» или «Русскую Тройку».

КЛИМ ПАЛЕХА

ДЕЛОВАЯ ПРЕССА

Горизонты партнёрства



Вышел в свет № 8 ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЁР».

Номер открывает статью первого вице-президента ОАО «РЖД» Вадима Морозова «Новые горизонты партнёрства», в которой оценивается железнодорожная составляющая рынка мультимодальных перевозок в России. Также теме международной логистики посвящены аналитические обзоры Андрея Лазарева «Коррелированная логистика приносит дополнительную маржу» и Татьяны Святкиной «Поиски добавленной стоимости порождают новые сервисы».

В рубрике «Финансы» привлечёт внимание статья Ивана Ступаченко «Акции транспортных компаний: как не прогадать», содержащая рекомендации аналитиков, оценивающих эмитентов транспортного сектора. Рубрика «Грузы и маршруты» содержит анализ Марии Шевченко «Локальные вслепки на фоне осторожного роста», в котором подводятся итоги грузовых перевозок ОАО «РЖД» в I квартале этого года. Накануне строительного сезона своим мнением о востребованности на рынке цементавозов делится директор департамента перевозок строительных грузов ООО «Трубная транспортная компания» Ольга Плутахина. Об актуальных проблемных вопросах транспортировки трубной продукции рассказывает начальник управления по логистике ОАО «Челябинский трубопрокатный завод» Алексей Минуллин.

В материале «Осторожно: брак!» острую проблему изломов вагонного лития поднимает первый заместитель начальника Центра технического аудита ОАО «РЖД» Сергей Палкин.

Также в номере помещены специальный проект «Россия – Германия» и приложения «РЖД-Партнёр – Контейнер» и «Порт – Партнёр».

Личность

Ревизор-легенда

На строящейся дороге главное было не допустить беды

НЕ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЯ НА ФОТОГРАФИЮ СЕДОВЛАСОГО МУЖЧИНЫ, РАЗМЕЩЁННУЮ НА СТЕНДЕ РЯДОМ С ПОРТРЕТАМИ БЫВШИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОДНОЙ ИЗ СЕВЕРНЫХ ПУТЕЙСКИХ ДИСТАНЦИЙ СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ, БЫЛО НЕЛЬЗЯ: ПРИЯТНОЕ, ОТКРЫТОЕ ЛИЦО, УМНЫЕ ГЛАЗА...

— Это человек-легенда — Николай Николаевич Мельников, главный ревизор по безопасности движения поездов Сургутского отделения дороги с момента его основания и до упразднения в прошлом году, — пояснили мне. — У него уникальная трудовая биография, принимал трассу на север, строил её и 32 года возглавлял ревизорский аппарат, а недавно вышел на пенсию.

Признаться честно, столь почтительного отношения к людям этой особой на железнодорожном транспорте профессии я на дорогах не встречал. И захотелось встретиться с ветераном.

Только какой же Мельников ветеран? Стройный, подтянутый, с искрой в глазах и энергичной жестикულიей. «Годы сели на плечи мои...» — песня не про него.

— В Сургут я прибыл 20 января 1978 года. Добираясь от Тобольска, вспоминал напутствие тогдашнего начальника Свердловской дороги Виктора Михайловича Скворцова: «Молодой человек, ты даже не представляешь, в какую кашу вылезашь! Но я хочу, чтобы ты не испугался, понял, для чего это отделение создаётся, какие задачи ему предстоит решать, и нашёл своё место в его командном составе».

«Каша», как я быстро понял, была «с перцем». Трёхсоткилометровый участок пути от Демьянки до Сургута был уже принят в эксплуатацию, но продолжал строиться. Его называли «деревянной дорогой». Связь, и та была дедовской — железовой. Путьцы, помнится, выдали тогда 125 ограничений скорости — не более 15 км/ч (!). На трассе были одни вагончики, в которых размещались дежурные по станциям. Впрочем, станциями и называть-то можно было 4–5 раздельных пунктов, остальные — разъезды. Дежурные в мороз, в снегу по колено, а то и по пояс, добирались до стрелки, переводили её вручную и пол-



тора километра шли к другой. Локомотивное депо — настезь распахнутый деревянный сарай и два пути. Масло, бывало, рубили топором и перед заливкой в тепловозы разогревали открытым огнём... Многие на энтузиазме, мало сказать — на героизме железнодорожников держалось, впрочем, в те времена и люди были другими.

Перед командным составом только что организованного отделения и его начальником Анатолием Боковым была поставлена задача организовать движение по новой магистрали. В первый день приняли пару поездов, на следующий — две, через неделю — шесть, пропускные возможности большего не позволяли. А грузы уже шли, от Тюмени до Тобольска в ожидании пропуска простаивали более 200 составов. Искать выход помогали дневашние и ночевавшие у нас руководители дороги во главе со Скворцовым. Решили водить двоянные поезда. На Пермском отделении, где я прежде работал, эта технология уже была испытана. За образец

Николай Мельников более 30 лет возглавлял ревизорский аппарат отделения дороги

взяли инструкции пермяков и разработали свои, изучили с машинистами-инструкторами, локомотивными бригадами, и пошли ведь поезда! На перегонах организовывали временные блокпосты, а дежурили на них, пропуская составы, воины-железнодорожники, строившие дорогу. Чтобы облегчить работу дежурных, выдали им лыжи. В каких инструкциях, выполнение которых я по должности обязан был обеспечивать, такое записано?

В конце года нагрянула к нам комиссия Народного контроля СССР. Увидела, как водим двоянные поезда, и предложила пропускать... строенные составы. И пропускали — по 210 условных вагонов в каждом!

Своей первейшей обязанностью я в те дни считал подготовку к работе в таких вот необычных условиях, чтобы не допустить беды. Люди ведь ехали на северную дорогу разные, отсутствие квалифика-

ции их не смущало. Помню, женщину-повара назначили стрелочником, так она умудрилась принять поезд по неподготовленному маршруту на боковой путь...

С Александром Антоновичем, заместителем начальника

Слушай Николая Николаевича — занятие увлекательное: воспоминания яркие, мысли ясные.

— Роль ревизорского аппарата не в организации проверок, а в создании системы безопасности движения, — говорит Мельников. — А система эта охватывает все аспекты транспортного процесса, не зря же утверждают,

Не зря же утверждают, что железнодорожный алфавит с буквы Б начинается — безопасность на первом месте

отделения дороги по путевому хозяйству, мы многие месяцы жили в одном купе. Поставили на запасных путях два пассажирских состава, в них и поселились руководители и специалисты отделения и предприятий. На неудобства обращать внимания было некогда. В семь утра были уже на работе, возвращались поздно, сил хватало лишь чаю попить да унты с ног сбросить перед сном.

что железнодорожный алфавит с буквы Б начинается — безопасность на первом месте. Я это с «детских» шагов понял, спасибо, учителя были хорошие.

С руководителя за что спрашивают? За план, за количественные и качественные показатели и только потом за безопасность. А когда случается ЧП, тут уж густой гребённой пойдет да унты с ног сбросить ватным, и правым. При этом, как

правило, глубоких системных выводов не делается. В январе на станции Пыть-Ях произошёл сход двух вагонов пассажирского поезда, с работы снимали людей пачками, а дальше дело не пошло. За рубежом же ищут причину происшествия, определяют, что ему способствовало, и только потом выясняют, почему ошибся человек в сложившейся ситуации. И меры принимают сначала технического, затем организационного плана, только потом делают выводы по человеку. У нас же всё наоборот: ищут виноватого, отстригают ему уши и докладывают: проблему решили!

— В отрасли многочисленный ревизорский аппарат, казалось бы, без пригляда мышь не проскочит, тем не менее нарекания в адрес ревизоров слышишь на каждом шагу...

— Вот-вот! Я прежде как кадры подбирал? Приглашал проявивших себя специалистов, бывало, и первых лиц предприятий, чаще — главных инженеров, заместителей. А в последние лет двадцать на ревизорских должностях в основном встречаешь командира младшего звена. И он должен проверить, чему-то научить руководителя тремя рангами выше себя! А ревизор ведь приходит на предприятие не для того, чтобы зафиксировать, что не выполнено, а компетентно разобраться: почему? И какие меры нужно принять? Не у всех хватает для этого опыта.

Нет глубины ревизорской работы — в этом главная причина нареканий. Когда за дело берётся умный, компетентный и инициативный ревизор, оно движется. Такой найдёт необходимые рычаги, чтобы и на руководителя повлиять. В своё время в моём аппарате работал ревизором по вагонному хозяйству Валентин Ульбас, я его пригласил с должности начальника ПТО Сургут. Он анализировал: в какой смене допускается большее количество браков, в какое время суток, каков стаж допускающих браки работников и т.д.? Выяснилось, что ошибки свойственны, в основном, молодым сотрудникам и людям старшего возраста. Именно для них дополнительно организовывалась учёба, программа разрабатывалась с участием нашего ревизора, дока в своём

деле, он мастерски проводил такие занятия.

Не секрет: и прежде, и ныне ревизоры ощущают давление руководителей. Чтобы ему противостоять, требуются немалый авторитет и недюжинная воля. Так Пётр Макаров, пройдя все ступени путейской иерархии — от монтера до заместителя начальника дистанции пути, мог закрыть перегон и не ступать даже под нажимом начальника дороги. А насколько нелегко противостоять воздействию высокого начальства, я знаю по себе.

В 80-е годы наша магистраль шагнула на север: до Нижневартовска, затем до Ноябрьска и Карачаево и дальше — до Нового Уренгоя. Последний участок официально и принят-то не был, когда в условиях спада перевозок даже на действующих линиях стали сокращать двухпутные вставки. Многие были варварски разрушены. Поезда, в том числе и пассажирские, пропускали по схемам временной эксплуатации. Не раз и не два я ставил вопрос о запрещении пассажирского движения, но только после двух сходов руководство МПС и дороги со мной согласилось. Пассажирские рейсы на Новый Уренгой возобновились лишь через семь лет после капитального ремонта пути и восстановления всей железнодорожной инфраструктуры. Но чего мне эта пауза стоила!

Убеждён: ревизорский аппарат следует выделить из состава хозяйствующих субъектов и построить под региональные корпоративные центры. Сосредоточить же всё управление в ЦРБ очень сложно, его можно просто потерять. А этого допустить никак нельзя.

А я возвращаю разговор к истоку: что определяет авторитет и уважение к ревизору по безопасности движения?

— Наша система устроена так, что порой выполнить всё, что предписано, невозможно, понимая это, я и выстраивал деловые, корректные отношения с людьми. Не случайно же многие командиры, идя на повышение, считали нужным со мной советоваться. Это дорогого стоит.

АЛЕКСАНДР ШАМОВ, спец. корр. «Гудка» Сургут Фото автора

ИЗОБРЕТЕНИЕ

Сибирский самородок

Открытие юного дарования можно использовать для видеорегистрации вагонов

Сергей Красотин, десятиклассник из Новосибирска, выиграл ежегодный конкурс «Инновации для устойчивого развития», организованный компанией «Сименс». Победитель получил приз 350 тыс. руб., а к представленному им проекту улучшения бинарных изображений уже присматривается руководство Западно-Сибирской дороги.

Суть своего проекта, одно название которого — «Перколяционная модель в задаче улучшения бинарных изображений» — может ввести в ступор и специалиста, Сергей, даже проснувшись знаменитым, не устает терпеливо объяснять:

— Теория перколяции — это химическая модель, которая описывает то или иное структурное поведение молекул, то есть позволяет, например, предсказать, как будет растекаться пролитое кофе по салфетке. Правда, со временем за эту теорию всерьёз взялись математики. Молекулярная конструкция на математическом языке звучит как «кластер» — совокупность однородных элементов. Лично я к основам теории даже не обращался, просто взял некоторые аспекты, которые можно применить для обработки изображений.

Изображение на экране компьютера состоит из точек-пикселей, каждый из которых представляет свой цвет. В бинарных (двоичных) изображениях, которые сейчас используются в основном для технических целей, у пикселей выбор небольшой — он может быть, например, только чёрным или белым. Вот тут и проявляется вся мощь перколяционной теории, согласно которой несколько пикселей одного цвета можно объединить в один большой кластер.

Сергей объясняет понятнее: «Предположим, мы фотографируем белую кружку. Сама кружка будет кластером белого цвета, тень от неё — кластером серого, а полутень — кластером светло-серого цвета. При распознавании промышленной камерой номера движущегося вагона эта процедура разбивки на кластеры будет очень полезна: пиксели группируются, и



Не всякому школьнику в нашей стране удаётся в столь юном возрасте увидеть признание своих достижений

с помощью разных методов ненужное удаляется, изображение становится чётче».

Именно на этот полезный аспект Серёжиного проекта обратило внимание руководство Западно-Сибирской железной дороги, приславшее парню письмо поддержки.

— Приятно, что мою работу заметили ещё до победы в этом соревновании, — говорит Сергей. — После публикаций в прессе меня пригласили на научный форум «Итерра», так что с конкурсом я связываю большие надежды.

Пока Сергей не решил, что делать со внезапно свалившимся, особенно по меркам школьника, богатством.

— Когда меня спрашивают, на что потрачу деньги, всегда говорю, что на образование, но, если честно,

всерьёз об этом не думал. Я всем обеспечен, до поступления ещё два года, так что пока не знаю.

Куда поступать, Сергей пока тоже не решил, знает лишь одно — это будет технический вуз. Он уже давно отбросил всякие сомнения насчёт своего будущего, с тех пор как понял, насколько легко даются ему математика и информатика.

Время для определяющего в жизни выбора ещё есть, так что пока можно позволить себе немного свободы. Так же, как и все современные подростки, Сергей увлекается обычными вещами: любит смотреть фильмы, кататься на сноуборде и общаться с друзьями, о которых отзывается с большим уважением.

— Я слышал много разговоров о том, что современная молодёжь невоспитанная и ленивая, но я с такой точкой зрения не согласен. Ещё Пифагор говорил, что каждое следующее поколение хуже предыдущего. И что же? Со времён Пифагора мы всё хуже и хуже? Куда уж хуже?! — смеётся Сергей. — Лично я знаю очень много достойных и умных молодых людей, которые думают о будущем и интересны в своём настоящем.

ЕКАТЕРИНА ДАНИЛОВА

Справка «Гудка»

Конкурс «Инновации для устойчивого развития» (2010–2011) проводился в рамках Всероссийского конкурса научно-инновационных проектов компании «Сименс». Каждый год компания объявляет новую тему исследований, непосредственно касающуюся как ключевых направлений деятельности компании — промышленности, энергетики, здравоохранения, повышения качества жизни, — так и глобальных вопросов современного мира, к решению которых можно привлечь и молодёжь. Конкурс проводится среди старшеклассников и учащихся первых курсов средних специальных учебных заведений.

Наша консультация

Берегите нервы

Билетному кассиру положено несколько перерывов



— Я работаю билетным кассиром. Каков регламент работы и перерывов при 12-часовом рабочем дне?

ВАЛЕНТИНА ФЕДОСЕЕВА (ФАМИЛИЯ ИЗМЕНЕНА)

— В соответствии со статьёй 109 ТК РФ для отдельных видов работ предусмотрены специальные перерывы, обусловленные технологией и организацией производства и труда. Виды этих работ, продолжительность перерывов устанавливаются правилами внутреннего трудового распорядка предприятия.

В типовых инструкции по охране труда для билетного кассира, утверждённой МПС 14 марта 2002 года, № ТИ РО-13153-ЦД-878-02, сказано, что для снятия нервно-эмоционального

напряжения, снижения зрительного и общего утомления при работе с билетопечатающими машинами, терминалами и т.д., а также для поддержания работоспособности в течение дня кассир должен соблюдать технологические перерывы для отдыха и выполнения упражнений.

При 12-часовой смене перерывы необходимо делать через 2 и 4 часа после начала работы, через 2 часа после обеденного перерыва и через каждый час в последние 4 часа смены. Продолжительность каждого перерыва должна быть не менее 15 минут. Это время лучше проводить вне рабочего места.

АНЖЕЛА САЛУКВАДЗЕ, начальник управления организации продаж ФПК

Личные финансы

Вот так номер

ПЕНСИОННАЯ КАРТОЧКА СТАНЕТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ
ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ОСНОВНЫХ ГОСУСЛУГ



ГРАЖДАНЕ, НЕ ИМЕЮЩИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПЕНСИОННОМ СТРАХОВАНИИ, В СКОРОМ ВРЕМЕНИ НЕ СМОГУТ ПОМЕНЯТЬ ПАСПОРТ, ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ ПО МЕСТУ ЖИТЕЛЬСТВА И ПОЛУЧИТЬ МНОЖЕСТВО ДРУГИХ ГОСУСЛУГ.

Новое распоряжение правительства гласит, что именно пенсионная карточка теперь является основным идентификатором граждан при общении с чиновниками. Уже сегодня без пенсионного номера люди не могут зарегистрироваться на сайте gosuslugi.ru. То есть госуслугами, переведёнными в электронный вид, могут пользоваться только обладатели свидетельства об обязательном пенсионном страховании. Пенсионный номер будет включаться наряду с ИНН в единый реестр налогоплательщиков, а также в базы данных МВД – о регистрации по месту жительства и о выданных паспортах.

Между тем «зелёная карточка» есть далеко не у всех россиян. Пенсионное свидетельство оформляется работодателем, поэтому страхового номера нет у домохозяек, солдат срочной службы, школьников и студентов, если они не получают стипендию.

В Пенсионном фонде «Гудку» пояснили, что если люди, не имеющие пенсионного свидетельства, захотят получать госуслуги в электронном виде, а не стоять в очередях, они должны будут самостоятельно оформить себе «зелёную карточку». «С прошлого года такая возможность есть у всех россиян», – рассказал пресс-секретарь ПФР Станислав Дегтярёв. – Нужно всего лишь прийти в Пенсионный фонд с заявлением и паспортом, и через две недели карточка будет готова. За детей до 14 лет пенсионный номер могут получить родители. Для этого

ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ШАГНУЛО
В ЦИФРОВОЕ ПРОСТРАНСТВО

они должны предоставить свой паспорт и свидетельство о рождении ребёнка».

По словам Станислава Дегтярёва, получение «зелёной карточки» облегчит людям доступ к электронным госуслугам, которых с каждым годом будет становиться всё больше и больше.

Кроме того, на основе страхового номера индивидуального лицевого счёта будут созданы и универсальные электронные карты, которые заменят многие документы, в том числе и пенсионное свидетельство, и полис ОМС. Предполагается, что их начнут выдавать уже в 2012 году. «Никого не будут заставлять их получать, другое дело, что это удобнее для самих граждан», – отметил пресс-секретарь ПФР.

Между тем эксперт агентства независимой аналитики «Инвесткафе» Антон Сафонов полагает, что людям, у которых нет пенсионных карточек, необязательно спешить с их получением. Пока далеко не все услуги можно получить через Интернет. На сегодняшний день через сайт gosuslugi.ru можно лишь оформить загранпаспорт, временную регистрацию и записаться на техосмотр. И постоянные сбои в системе портала заставляют сомневаться, что электронные госуслуги в нашей стране удобнее традиционных.

«Конечно, электронное правительство, как и электронный документооборот, является необходимым в современном мире, но, к сожалению, развиваются в России эти технологии крайне медленно», – утверждает Антон Сафонов. – До сих пор не получили должного распространения электронно-цифровые подписи, хотя существуют они уже очень давно».

МАРГАРИТА ВЕРХОВСКАЯ

Справка «Гудка»

Марина Никитина, начальник вокзала на станции Киселёвск ЗСЖД:
– «Зеленой карточкой» пользуюсь не так часто. В последний раз она мне нужна была несколько лет назад, когда я переводила свои данные из государственного Пенсионного фонда в железнодорожный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ». Часто у нас происходит по-другому – предоставляем номер туда, куда и не надо вовсе. Ввели в компьютер данные один раз, и пусть все инстанции – банки, суды проверяют по предъявлению паспорта. А уж ограничивать в правах людей, и уж тем более школьников, не стоит. Ну зачем моему сыну это сейчас нужно? Ему от учёбы в школе, дальнейшем образовании в институте надо думать. Пенсионное удостоверение надо оформлять при устройстве на работу.

Интернет

Помянем юзера

В ВИРТУАЛЬНОЙ ЖИЗНИ ПОЯВЛЯЮТСЯ СКОРБНЫЕ РИТУАЛЫ

ПОКА НЕКОТОРЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ИНТЕРНЕТА РЕШАЮТ ВОПРОС «ПОТЕРИ СЕБЯ» ИЗ-ЗА ГЛУБОКОГО ПОГРУЖЕНИЯ В ВИРТУАЛЬНУЮ ЖИЗНЬ, ПЕРЕД СЕТЕВЫМ СООБЩЕСТВОМ ВСЁ ЧАЩЕ ВСТАЁТ ВОПРОС О ТОМ, ЧТО ДЕЛАТЬ, КОГДА НИ РЕАЛЬНОЙ, НИ ВИРТУАЛЬНОЙ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЛИЧНОСТИ БОЛЬШЕ НЕТ.



«Готовы ли вы к смерти? Ведь внезапно исчезнув, мы оставим близким кучу проблем. К примеру: у вас есть пара аккаунтов в соцсетях, пара ящиков с личной почтой, папки с фото и текстами, которые никто не видел, какой-нибудь «скелет в шкафу». И что со всем этим добром делать?» – вопрошает пользователь leeloо на форуме.

Эта тема неожиданно стала актуальна в последнее время, когда значительно выросло число пользователей социальных сетей и повысился их средний возраст.

Пока чёткий механизм отслеживания страниц-призраков интернет-индустрией не выработан. По словам представителя соцсети «Одноклассники», неактивный профиль удаляется в частном порядке после того, как группа техподдержки проверяет информацию о смерти, поступившую от других пользователей или появившуюся в

СМИ. «Если у нас возникают малейшие сомнения в том, что пользователь действительно умер или что обратившийся является его родственником, мы просим предоставить копию свидетельства о смерти. Если факт смерти подтверждается, мы можем только удалить страницу – ни переписку, ни регистрационные данные не предоставляем. Некоторые родственники, напротив, специально просят оставить страницу, потому что видят, что друзья покойного любят его, помнят и скорбят вместе с родными», – мы идём им навстречу», – говорит пиар-менеджер сети «Одноклассники» Светлана Белева.

В «Живом Журнале», по словам его российского руководителя Светланы Иванниковой,

существует возможность присвоить аккаунту умершего человека мемориальный статус. «Такой журнал никогда не будет удалён за неактивность», – пояснила она. – В него также нельзя добавить новые записи».

На Западе уже нашли решение проблемы посмертной виртуальной жизни. Так, проект LifeEnsured готов взять на себя хлопоты по приведению в порядок интернет-дел пользователя, который уже никогда не сможет заняться ими сам. Помимо простого удаления аккаунта в соцсети, сайт предлагает услуги по публикации прощального статус-сообщения, дополнения биографии и даже по передаче аккаунта по наследству другому лицу.

Чтобы стать клиентом сайта, необходимо зарегистрироваться, оставить «завещание» о том, как надлежит поступить с данными после смерти, передать логины и пароли от всех своих персональных интернет-страниц. Администрация сайта заверяет, что все данные будут храниться на защищённых серверах и никто не будет иметь к ним доступа до того момента, когда понадобится их открыть. Но пока пользователи реагируют на предложение довольно сдержанно.

ИРИНА ЗАВЕРНЯЕВА

Безопасность

Алло, излучение

МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН МОЖЕТ БЫТЬ ПРИЧИНОЙ
СЛАБОУМИЯ И ЭПИЛЕПСИИ У ДЕТЕЙ



Юрий Григорьев, председатель Российского национального комитета по защите от неионизирующих излучений



ФОТО: АНЖЕЛИКА ГРИГОРЬЕВА

Россия подготовила ряд предложений по защите детей от электромагнитного поля мобильных телефонов, которые представит на майской конференции Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Проблема присвоен наивысший приоритет.

– Юрий Григорьевич, так ли уж опасен мобильный телефон для ребёнка?

– Судите сами: впервые за всю историю человечества дети могут подвергаться равной со взрослыми электромагнитной энергетической нагрузке, причём сравнимой с той, которую можно получить на вредном производстве. Это не может не беспокоить. В то же время общественность в решении этого вопроса находится в «режиме ожидания».

Дело в том, что мозг, ткани нервной системы человека реагируют на любое, даже самое слабое электромагнитное поле (ЭМП). В 2008 году наш комитет сформулировал прогноз последствий для детей, использующих мобильные радиотелефоны. В нём речь шла о возможном снижении умственных и познавательных способностей, повышении эпилептической готовности, приобретённом

Влияние излучения мобильных телефонов на детей ещё не доказано, но врачи уже предупреждают об опасности

слабоумии, дегенерации нервных структур головного мозга.

Результаты клинических исследований уже свидетельствуют, что хроническое воздействие электромагнитного излучения сверх частного диапазона может приводить к психосоматическим расстройствам.

С начала распространения мобильной связи

наблюдается устойчивый рост заболеваний у детей

– Сегодня уже можно говорить о том, что ваш прогноз сбывается?

– Об этом говорят данные Росстата и ЮНИСЕФ. Судя по их отчётам, начиная с 2000 года – времени массового распространения мобильной связи, наблюдается устойчивый рост заболеваемости детей именно по указанным в нашем прогнозе диагнозам. На 85% выросло число заболеваний центральной нервной системы у подростков 15–17 лет, на 36% – случаев эпилепсии, на 11% – «лёгкой умственной отсталости», на 82% – заболеваний крови и нарушений иммунитета. В группе до 14 лет рост заболеваний крови и нарушений иммунитета также велик – 64%, а нервной системы – 58%.

Поэтому сейчас крайне важно провести научное исследование, чтобы получить ответ:

рост этих заболеваний обусловлен влиянием ЭМП или иными причинами?

– Это в перспективе, а что можно сделать прямо сейчас?

– У человека есть два доступных способа снижения электромагнитного воздействия: использование телефонной гарнитуры – «защита расстоянием» и сокращение продолжительности разговоров – «защита временем».

Мы выступаем за разработку таких телефонов для детей, которые бы исключали возможность общения без гарнитуры и при-

нудительно ограничивали время разговора. Информация о всех факторах риска должна быть нанесена на корпус устройства, а в инструкции прописано, что СанПиН не рекомендует его использование детьми до 18 лет.

В школьную программу ОБЖ нужно ввести раздел гигиены использования таких устройств. Установить запрет на все виды рекламы мобильных телефонов. А по большому счёту, нужно разработать национальную программу по изучению влияний ЭМП на развивающийся мозг. Требуется изменить критерии безопасности для детей с учётом особенностей развивающегося организма, значения биоэлектрических процессов для жизнедеятельности, современных и будущих условий облучения ЭМП. И такому документу нужен обязательный юридический статус.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА

Инициатива

Удобный налог

РОССИЯНЕ СМОГУТ НАПРАВЛЯТЬ ВЫЧЕТЫ ИЗ ЗАРПЛАТЫ ТУДА, КУДА СЧИТАЮТ НУЖНЫМ

Каждый налогоплательщик будет понимать, куда расходуются деньги, которые он платит государству ежемесячно. При этом направить деньги можно на любую статью государственных расходов.

С таким предложением выступил руководитель консультативной рабочей группы Комиссии при президенте по модернизации и экономическому развитию Александр Аузан. По его словам, размер подоходного налога сохранится на уровне 13%. Однако его собираемость и эффективность использования увеличатся, ведь кому-то небезразлична судьба общественных организаций, а кто-то борется за развитие культуры или научные исследования.

Разработанные предложения предоставят президенту страны в ближайшее время.

По мнению г-на Аузана, такая схема налогообложения может прижиться в России. Право адресно потратить часть налога по собственному усмотрению имеют граждане ряда европейских стран, в том числе Германии, Венгрии, Исландии.

Кроме того, Александр Аузан считает, что сегодня мы платим 13% подоходного налога, не интересуясь, на что идут эти деньги. «Нам нужно что-то



направить средства, добавил Дмитрий Орлов.

При этом сопредседатель Союза потребителей России Евгений Мясин сказал, что в некоторых случаях люди всё же способны определить слабые стороны государственного финансирования. «Подоходный налог, который люди платят со своей зарплаты согласно Налоговому кодексу, отправляется в местный бюджет. Жителям небольших муниципальных образований своего муниципального бюджета нет, поэтому все экономические проблемы их города, – считает он. – Они могут повлиять на финансовую политику своего муниципального органа, тем самым решив какие-либо актуальные задачи».

Однако Евгений Мясин уточнил, что люди могут попасть под влияние пиар-компаний. «Каждая отрасль будет бороться за финансовую поддержку, и на этой почве начнутся злоупотребления. К примеру, могут запустить ролики по телевидению о том, что именно сфера дошкольного образования нуждается в дополнительном финансировании. Тогда все граждане направят деньги на строительство яслей. При этом другие общественно важные сферы жизни останутся без средств», – сказал он.

НАТАЛЬЯ НАЗАРОВА

НАЛОГОВЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ ДОЛЖНЫ ТРАТИТЬСЯ НА САМОЕ НЕОБХОДИМОЕ

работать. «Но налогоплательщик сам не может решать, куда пойдут деньги», – убеждён он. – Суть государственной политики заключается в том, чтобы определить приоритеты и направить деньги в необходимые отрасли. Если гражданин сам будет формировать бюджет, то исчезнет такое понятие, как бюджетное планирование. В этом месяце люди направят деньги на здравоохранение, а в следующем – на образование. Это приведёт к тому, что нельзя будет делать экономических прогнозов».

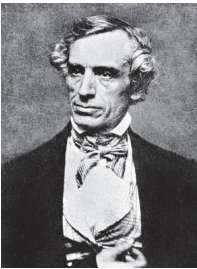
Нужно обладать определёнными знаниями и квалификацией, чтобы понять, куда действительно необходимо

История

Код Морзе

Аппарату и азбуке, изобретённым художником, уже полтора века

220 лет назад, 27 апреля 1791 года, родился Сэмюэл Финли Бриз Морзе. По изобретённому им телеграфу из Вашингтона в Балтимор 24 мая 1844 года была передана первая депеша, гласившая: «Чудны дела твои, Господи!»



Сегодня поработать на аппарате Морзе можно лишь в музее

С юношеских лет Сэмюэл Морзе увлекался живописью и подавал большие надежды как художник. Во время учёбы в Европе он пишет первое большое полотно «Умирающий Геркулес». Выставленная в Лондонской королевской академии художеств, эта картина в 1813 году была удостоена золотой медали. Два года спустя он возвращается на родину. Общительный и обаятельный Морзе легко заводит связи, быстро обрывает знакомствами. В числе его друзей – французский политический деятель Жильбер Лафайет, писатель Фенимор Купер и даже сам президент США Авраам Линкольн. Он пишет портреты знаменитых людей, а они, в свою очередь, оказывают поддержку его начинаниям, в частности, помогают создать в Нью-Йорке национальную академию живописи.

В 1829 году он снова затевает путешествие по Европе: знакомится с опытом работы рисовальных школ, изучает выдающиеся произведения живописи.

1 октября 1832 года из французского Гавра художник на паруснике «Салли» отплывает в Нью-Йорк. В салоне первого класса один из пассажиров показывал изумлённым пассажирам занятный фокус – стрелки обыкновенного компаса начинали вращаться, как только к нему подносили провод, присоединённый к гальваническому элементу.

Фокус, точнее сказать, опыт, основанный на недавно открытых свойствах электромагнита, буквально ошеломил художника. Им овладела идея применить эти свойства для передачи сигналов. Замысел настолько его захватил, что он, ещё находясь на корабле, делал наброски чертежей задуманного им телеграфного аппарата.

Создание аппарата стало главным делом его жизни. Он двигался к цели, не имея ни

глубоких технических знаний, ни специально оборудованной мастерской, Морзе проводил свои опыты на чердаке в доме младшего брата Ричарда, пользуясь самодельными инструментами.

4 сентября 1837 года в здании Нью-Йоркского университета, где Сэмюэл Морзе занимал пост профессора живописи, состоялась первая демонстрация его «детей». С передающей стороны при помощи ключа на специально смонтированную линию длиной 500 м направлялся сигнал, а для приёма использовался электромагнит с самописцем, «рисующим» полученные сообщения. Телеграфный аппарат справился с поручением, вот только текст телеграммы было трудно прочесть – слишком запутанными оказались зигзагообразные комбинации, обозначавшие те или иные слова.

Убедившись в работоспособности своей конструкции, Морзе приступил к подготовке очередного эксперимента. Он прошёл полгода спустя в том же университете – только с применением принципиально нового кода.

И в этом заключалось его второе и, без преувеличения, гениальное изобретение.

Сочетание коротких и длинных сигналов, изображаемых на ленте комбинациями точек и тире, составило знаменитую азбуку Морзе.

Казалось, дело сделано – ещё в 1840 году на изобретение получен американский патент. Однако правительство США не торопилось внедрять телеграф. Препятствовали члены конгресса, лоббировавшие интересы владельцев почтовых компаний. Тогда Сэмюэл Морзе отправился попытать счастья в Европу, но и здесь его ждало разочарование. Одна за другой Англия, Франция, Германия и Россия отказали ему в патентовании, ссылаясь на то, что электромагнитный телеграф уже известен в этих странах.

Справедливость восторжествовала только весной 1843 года. Конгресс США утвердил правительственную субсидию в \$30 тыс. на строительство пробной линии телеграфа.

Ещё год ушёл на сооружение 65-километровой телеграфной магистрали Вашингтон –

Питомцы

Вор гулял сам по себе

На Урале обнаружилась кошка-клептоманка

Полицейские на Среднем Урале на днях зафиксировали необычную кражу.

По заявлению жительницы Каменска-Уральского, из дома пропали золотые украшения на 90 тыс. руб. Когда наряд прибыл на место преступления, то не обнаружил следов влома. Под подозрение попали родственники пострадавшей, у которых был комплект запасных ключей. Но уже на следующий день женщина позвонила оперативникам и сообщила, что нашла вориху и вернула большую часть украденного. Преступником оказалась... кошка. Утром хозяйка случайно увидела, как её любимца тащит куда-то в зубах золотое кольцо,

проследила, и оказалось, что это пушистая kleптоманка прятала драгоценности по квартире. Как отмечают сотрудники Свердловского ОВД, все подозрения с людей теперь сняты.

Кошки славятся такими повадками. В городке штата Калифорния кот Дасти за год украл более 500 вещей. Правда, воровал он исключительно у соседей, а добычу приносил хозяйну. 13-летний кот Оскар из Портсвуда (Англия) долго воровал носки и перчатки соседей, но больше всего интересовался женским нижним бельём.

Клептоманы также встречаются среди обезьян и пернатых – ворон и сорок.

Елена Кудрявцева

Фестиваль

Кинолетопись Победы

Подмосковье до 5 мая стало площадкой показа фильмов о войне

Вчера в Подмосковье открылся ставший уже традиционным кинофестиваль «Они сражались за Родину», посвящённый Дню Победы. В культурно-досуговых центрах, домах культуры и библиотеках городов Королев, Пушкино, Руза, Серпухов показывают премьерные и ретроспективные фильмы о Великой Отечественной войне.

Вафше такие ленты, как «Брестская крепость» (2010), «Рябиновый вальс» (2009), «Молодая гвардия» (1948), «Бессмертный гарнизон» (1956), «Летят журавли» (1957), «Баллада о солдате» (1959), «Судьба человека» (1959), и др.

Перед просмотром фильмов проходят творческие встречи с популярными артистами театра и кино: народной артисткой СССР Инной Макаровой, народными артистами РФ Юрием Назаровым, Ларисой Лужиной, заслуженным деятелем искусств РФ Борисом Токаревым, заслуженной артисткой России Людмилой Мальцевой.

Организаторами кинофестиваля, уже успевшего завоевать любовь зрителей не только старшего поколения, но и молодёжи, выступили Министерство культуры РФ, Министерство культуры Подмосковья, Госфильмофонд России, студия «Фест-фильм».

Людмила Петрова

ЧП

Барьер на пути

Грузовой поезд остановила пирамида из шпал

Целую пирамиду из десяти наложенных на пути шпал увидела перед собой локомотивная бригада тепловоза, которая вела поезд № 353 Пермь – Адлер.

Случилось это 24 апреля в половине десятого вечера на перегоне Тойма – Тихоново Куйбышевской дороги. Избежать столкновения полностью не удалось. Однако благодаря бдительности машиниста и помощника, применивших экстренное торможение, обошлось без тяжких последствий. Тепловоз получил незначительные повреждения.

– Задержка движения составила 15 минут, – сообщила руководитель пресс-службы УВД МВД по Приволжскому федеральному округу Светлана Яписова.

И уже в ночь на 26 апреля семь подозреваемых в совершении преступления были задержаны. Все они – подростки 13–15 лет, живущие в городе Менделеевске. Они дали первые показания о том, что шпалы были уложены ими с подъездного пути местного химвоза, где проводился ремонт.

Леонид Акопов

Цифры и факты

195 млн

тонн условного топлива составит годовая экономия энергии к концу 2020 года. Такую цель удастся достичь благодаря разработанной в Минэнерго госпрограмме. Экономия природного газа запланирована в объёме 330 млрд куб. м, электроэнергии – 630 млрд кВт/ч, тепловой энергии – 1550 млн Гкал, нефтепродуктов – 17 млн тонн. В целом энергосбережение российского ВВП за 10 лет должна снизиться на 40%. Программа предусматривает повышение конкурентоспособности и финансовой устойчивости предприятий, обеспечение населения качественными энергетическими услугами по доступным ценам, снижение выбросов парниковых газов.

Андрей Владимиров

Кроссворд

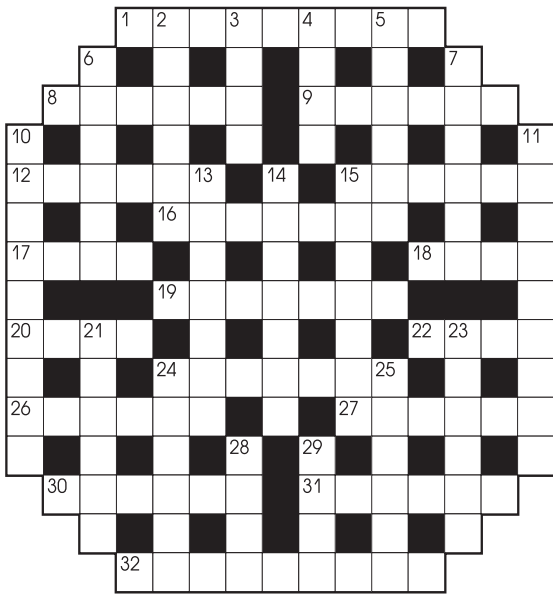
по ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Материал, которого как огня избегают любители натурального хлопка. 8. Дачники за него бьются каждый год. 9. Кто думает о дамочках, сидя за шахматной доской? 12. Ближайшая местность. 15. Место у берега для стоянки и обслуживания судов. 16. Какой раздел математики изучает кольца и поля? 17. Мелкое волнение на водной поверхности. 18. Рыба, в которую можно смотреться, как в зеркало. 19. Кто-то её разевает, а кто-то на руку надевает. 20. Выходя на работу, он всё время оказывается в больнице. 22. Кто ходит в гости в это время суток, по мнению Винни-Пуха, тот поступает мудро. 24. Безалкогольный напиток, давший кличку трезвеннику Джо из популярного старого вестерна. 26. Театральная оптика прошлого века. 27. Настольная игра, опасная для козла. 30. Место обитания любителей «золотой лихорадки». 31. Шедер мировой литературы о Троянской войне. 32. И мастер на все руки, и вид кузова автомобиля.

по ВЕРТИКАЛИ:

2. Пожар в пищеводе, который содовой «тушат». 3. Одно действие в футбольном матче. 4. Корова, отданная на съедение. 5. Большой загон для овец. 6. Пуговкин в «Новыхключениях Шурика». 7. Пистолетная ошибка, которая может стать роковой. 10. «Верхняя одежда» на застеленной кровати. 11. Полевод из Средней Азии. 13. Буквы, выстроенные для переключки. 14. Ох, нелёгкая это работа – тащить его из болота. 15. При стрельбе он дружки бьёт по плечу. 21. Крейсер – памятник холостому выстрелу. 23. Гонконгская мафия. 24. О том, что сосчитать невозможно, говорят: «Имя им – ...». 25. Лариса, для которой «главней всего погода в доме». 28. Деталь блока: огибаемое ремнём или тросом колесо. 29. Акула парфюмерного бизнеса по имени Кристиан.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 26 апреля

по ГОРИЗОНТАЛИ:
1. Альпинист. 8. Разнос. 9. Гарант. 12. Гуано. 13. Галоп. 14. Наживка. 18. Неуд. 19. Узор. 20. Обелиск. 21. Сапа. 23. Сова. 25. Тромбон. 29. Венгр. 30. Ермак. 31. Пурпур. 32. Сальто. 33. Конкурент.

по ВЕРТИКАЛИ:
2. Лондон. 3. Пассаж. 4. Нагрев. 5. Серьга. 6. Какаду. 7. Анализ. 10. Агентство. 11. Шпаргалка. 15. Амбар. 16. Излом. 17. Кусто. 22. Пандус. 24. Осмотр. 25. Трепло. 26. Огарок. 27. Боксёр. 28. Нейлон.

Гудок

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФЧ77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019 http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info E-mail: gudok@css-rzd.ru

Главный редактор: Александр Ретинин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Перескипин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающие редакторы: Павел Белов, Анна Зограф
Редакторы отделов: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональных), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинов (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики, бизнеса и по работе с ж/д администрациями стран ближнего зарубежья), Павел Крамной (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запелов
Научный редактор: Анатолий Хадорковский
Номер вела Анна Зограф.

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

Выход в свет: 27 апреля 2011 года
Номер: 71 (24791) | Тираж: 153386 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 19.10
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калитин
Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский
Отдел распространения: (499) 262-89-69, (495) 624-52-37 (факс)
Реклама: Наталья Гаврилова. Тел.: (495) 624-62-71, 641-05-66, факс: (495) 624-78-53. Webmaster: gudok@yandex.ru
Материалы с рубрикой «Набранной Ташим шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Полиграфический комплекс «Скитер-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Баттве», 23 км [Заказ № 11-04-00474] | 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.

Памяти товарища

В Москве на 84-м году жизни скончался
МАЛЫЦЕВ
Валентин Николаевич,



до начала 1990-х гг. возглавлявший Управление специальных перевозок главного управления движения Министерства путей сообщения СССР (ЦДВ МПС СССР). Валентин Николаевич родился 16 августа 1927 года. Всю свою трудовую жизнь он посвятил железнодорожному транспорту, реализовывая высокие принципы государственного служения. Его путь в профессию начинался так же, как у многих специалистов того времени. В послевоенные годы работником стальных магистралей досталось в наследство нелёгкое хозяйство. Железная дорога работала на пределе технических возможностей, не хватало провозных и пропускных мощностей. Колоссальная целеустремлённость и организаторский талант Валентина Николаевича позволили существенно усовершенствовать технологию работы на железнодорожном транспорте.

Энергия и масштабность мышления никогда не позволяли Валентину Николаевичу останавливаться на достигнутом: он работал на различных руководящих должностях в Министерстве путей сообщения СССР.

Годы, когда он руководил Управлением специальных перевозок, были связаны с позитивными переменами – улучшались показатели пропускной способности, эффективности эксплуатации железных дорог. Он был из людей, профессионализм и самоотверженность деятельности которых помогали отечественным железным дорогам оставаться надёжным связующим звеном всех регионов необъятной страны, её настоящим столпом и опорой.

Неоценимый вклад Валентина Николаевича в развитие отечественного железнодорожного транспорта отмечен высокими государственными наградами, среди которых Орден Трудового Красного Знамени, Орден Ленина. За многочисленные заслуги в области развития и совершенствования деятельности железнодорожного транспорта Валентину Николаевичу было присуждено почётное звание «Заслуженный работник транспорта СССР». Также приказом Министерства путей сообщения СССР он был награждён нагрудным знаком «Почётный железнодорожник» за большой вклад в развитие железнодорожного транспорта.