

2. | Акция

Покупая месячный абонемент, пассажиры электричек Московской дороги получают в подарок книгу

27 декабря 2011 года [www.GUDOK.RU](http://www.gudok.ru)
вторник [www.GUDOK.INFO](http://www.gudok.info)
№ 238 (24958) E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU

3. | Ситуация

На Дальневосточной дороге преодолены потери погрузки, вызванные спадом перевозок рыбы этой осенью

4. | Итоги

Все задачи, поставленные на 2011 год, путейцы выполнят к положенному сроку – 30 декабря

5. | Безопасность

Сокращения в транспортной полиции и ведомственной охране сыграли на руку расхитителям

ГУДОК



Ежедневная
транспортная
газета

Выходит
с 23 декабря
1917 года

Тираж
151587
экземпляров

| От редакции

Цель не оправдывает средства

В развитии Московского транспортного узла произошёл определённый прорыв – правительство решило выделить на это государственные средства, и в течение трёх лет ОАО «РЖД» должно получать из бюджета по 17 млрд руб. на строительство Малого железнодорожного кольца.

Однако до нынешнего года причастные регуляторы большого интереса к Московскому транспортному узлу не проявляли, поэтому вопрос о подготовке проектной документации для строительства перед компанией не стоял. Теперь же в срочном порядке этим занимаются специалисты, однако они смогут подготовить чертежи лишь во второй половине 2012 года. В результате из 17 млрд руб. ОАО «РЖД» в следующем году сможет освоить лишь около 8 млрд.

С точки зрения железнодорожников, большой проблемы в этом нет, потому что есть и другие проекты, связанные с Малым железнодорожным кольцом, на которые документация уже существует. Например, необходимо построить железнодорожное депо, которое будет обслуживать электропоезда, перевозящие пассажиров по кольцу.

Однако Минтранс занял странную позицию: он предлагает дать компании ровно столько средств, сколько она может потратить строго целевым образом, а остальное перенести на следующие годы. Причины не объясняются.

Возможно, у ведомства имеется иное видение приоритетов. Но выделение средств из госбюджета – это сложный и долгий бюрократический процесс, занимающий многие месяцы, поскольку требует внесения поправок в федеральное законодательство. И не дай бог, в нём произойдёт какой-то сбой. Тогда можно из-за новых согласований запросто сорвать все сроки строительства, окончание которого намечено на 2015 год.

Между тем время не ждёт. К 2020 году по сравнению с нынешним объёмом перевозок и пассажиропоток здесь должны увеличиться почти в два раза. На Малое железнодорожное кольцо уже завязано много проектов в так называемой зоне тяготения. Там предполагается строить развязки, парковки, остановки общественного транспорта для нормализации пассажиропотоков в Москве и области. По подсчётом Центра стратегических исследований, в регионе Московского транспортного узла создаётся 25% ВВП страны, и, значит, инвестиции сюда дают наибольший вклад в экономику. И, наоборот, задержки и срывы здесь стоят особенно дорого.

ЦИФРА ДНЯ

627,4 млн

руб. выделило ОАО «РЖД» в 2011 году в рамках инвестиционного проекта «Развитие материально-технической базы детских железных дорог».

Блиц

В помощь садоводам

В ДАЧНЫХ КООПЕРАТИВАХ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ РАСПРОСТРАНЯЮТ АБОНЕМЕНТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ



Евгений
Силянтьев,
генеральный
директор
ОАО «Самарская
пригородная
пассажирская
компания»

– Евгений Вячеславович, почему было принято решение ввести такую услугу для дачников?

– Это повысит рентабельность перевозок. В целях поощрения постоянных клиентов мы разрабатываем и внедряем специальные маркетинговые программы

и скидки. Мы уже провели ряд встреч и совещаний с представителями кооперативов и садовых товариществ Самарской области и нашли поддержку в лице самих дачников. Кроме того, нашу идею поддержали администрации Тольятти, Поволжья, Сызрани и Жигулёвска.

Не так давно прошли первые выездные общественные слушания по организации пригородных перевозок. В этом году мы впервые в них участвовали вместе с представителями ОАО «Федеральная пассажирская компания», администрациями муниципальных образований и поселений и общественных организаций. Это стало продолжением открытого диалога «пассажир – компания», но уже в новом формате.

– Не рано ли думать о летнем сезоне?

– Мы учли опыт этой осени, когда дачные маршруты были

всё ещё востребованы даже после введения зимнего расписания. Поэтому решили подготовиться заранее, чтобы у нас и у пассажиров не возникало вопросов, что называется, «с колёс».

– Какие ещё новшества ожидают клиентов?

– Принято решение продлить в следующем году существующий маршрут Самара – Жигулёвское Море до станции Отвага, где как раз много дачных участков.

Кроме того, рассматриваем возможность назначения дополнительного поезда на жигулёвском ходу от Сызрани до Тольятти. Это направление было закрыто четыре года назад по экономическим соображениям. А свои расходы будем компенсировать усиливением контроля за безбилетным проездом на остановочных пунктах.

Беседовал

Дмитрий Попов

Решение

Накладки не будет

ВВЕДЕНИЕ ИНСТИТУТА ЛОКАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРЕНЕСЕНО НА БОЛЕЕ ПОЗДНИЙ СРОК



Фото: Игорь Уткин

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ И СВЯЗИ ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ ОТЛОЖИТЬ НАЧАЛО РЕАЛИЗАЦИИ ПИЛОТНЫХ ПРОЕКТОВ СОЗДАНИЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

В протоколе заседания правительственный комиссии отмечается, что Минэкономразвития, Минтранс, ФСТ и ФАС совместно с ОАО «РЖД» и НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» должны в срок до 31 января 2012 года внести в правительство предложения по корректировке Плана мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. В частности, это касается «переноса мероприятий по реализации пилотных проектов создания частных перевозок по принципу конкуренции «за маршрут» и «на маршруте» на более поздний срок (после внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка)».

Ранее предусматривалось, что частные локальные перевозчики, работающие

Локомотивная тяга и инфраструктура – единый комплекс

на определённых пилотных полигонах, должны появиться на сети российских железных дорог в 2012 году. Однако ОАО «РЖД» после консультаций с другими участниками рынка перевозок предложило скорректировать данные сроки. «В условиях, когда на практике выявились сложности с формированием эффективной системы управления вагонными парками, целесообразно отложить начало эксперимента, чтобы не совместить по времени две проблемы в работе железнодорожного транспорта», – пояснил первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов.

Заместитель руководителя Федеральной службы по тарифам Тамара Стебунова, в частности, сообщила, что ФСТ по поручению правительства подготовила соответствующий четвёртый раздел Прейскуранта № 10-01, который устанавливает инфраструктурную и локомотивную составляющие. «Действие нового раздела начнётся с 1 января 2012 года, и этот интервал между введением тарифов и их реальным использованием даёт возмож-

ность ещё раз оценить ситуацию», – полагает Тамара Стебунова.

Как сообщил «Гудку» исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖД) Дмитрий Королёв, несколько крупных независимых операторских компаний подготовили свои инвестиционные и планировали приобретение локомотивов уже в ближайшей перспективе, но сам перенос действия эксперимента на более поздний срок для Совета не стал неожиданным.

Наряду с этим ОАО «РЖД» в принципе выступает на данном этапе против частной собственности на локомотивы на магистральных путях. «Мы считаем, что локомотивы и инфраструктура – неотделимые части и это то, чем должны заниматься РЖД. С точки зрения безопасности и эффективности никакой частной конкуренции локомотивов на инфраструктуре, на мой взгляд, быть не должно в принципе», – отметил президент ОАО «РЖД» Владимир Якупин.

СЕРГЕЙ ПЛЕТНЁВ

Лента новостей

Стать донором

Количество дотационных регионов страны может быть сокращено с 70 до 60 после перераспределения налоговых ресурсов.

Вице-премьер Александр Хлопонин сообщил, что такие изменения предусмотрены в рамках пакета законопроектов по децентрализации власти, о которых заявил президент Дмитрий Медведев в Послании Федеральному собранию. Эти же меры позволят увеличить с 13 до 23 количество регионов-доноров и установить предельный уровень выравнивания бюджетной обеспеченности в размере до 85% (на сегодняшний день она составляет 100%).

Готовь бензин зимой

Минэнерго рекомендовало нефтяным компаниям начать накапливать бензин, чтобы безболезненно пережить период ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах весной 2012 года.

На еженедельном заседании штаба ведомства по мониторингу производства и потребления нефтепродуктов текущую ситуацию по обеспечению автобензином, дизельным топливом и авиакеросином признали стабильной. Общее число запасов бензина у предприятий, обеспечивающих страну нефтепродуктами, на 21 декабря составило 1,354 млн тонн, что значительно превышает запасы на аналогичную дату 2010 года (997 тыс. тонн).

Приказ по техосмотру

Минюст официально сообщил о регистрации приказа Минфина о порядке обеспечения операторов технического осмотра (ТО) соответствующими бланками талонов международных сертификатов.

В приказе также регламентируются правила учёта, хранения, передачи и уничтожения таких бланков. С начала 2012 года техосмотр передаётся из ведения МВД коммерческим транспортным, а обеспечением операторов ТО бланками талонов займётся Российский союз автостраховщиков (РСА).

После принятия приказа Минфина РСА может заключать трёхсторонние договоры с изготовителем бланков «Гознаком» и операторами техосмотра.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

Совещание

Работа на результат

ГОДОВОЕ ЗАДАНИЕ ПО ПОГРУЗКЕ ПЕРЕВЫПОЛНЯТ

На прошедшем вчера оперативном совещании, которое провёл президент ОАО «РЖД» Владимир Якупин, речь шла о безусловном выполнении годовых планов по перевозке грузов. На минувшей неделе при плановой среднесуточной погрузке 3,360 млн тонн фактически сеть грузила 3,433 млн тонн. Выполнение плана по грузообороту составило 104,3% – с увеличением к прошлому году на 8,8%.

На данный момент объём погрузки нарастает итогом с начала года выше уровня 2010 года на 3%. При этом во внутреннем сообщении он увеличился на 2,6%, а по экспортному – на 3,6%. Грузы первого тарифного класса пристали нескофко лучше, чем второго и третьего. «Но благодаря точечной работе Центральной дирекции по управлению движением до конца месяца структура перевозок, особенно

по третьему классу, восстановится, и выполнение по доходной ставке мы ожидаем с приростом 0,3% к установленному плановому уровню», – сообщила генеральный директор ЦФТО Елена Кунаева.

Она также отметила, что при выполнении в оставшиеся дни месяца ежесуточной погрузки на уровне 3,230 млн тонн годовое задание по приросту по грузам будет перевыполнено и превысит результат прошлого

года на 3%. Так же нет сомнений в том, что будет выполнено задание, утверждённое финансовым планом.

План на январь предлагается утвердить на уровне 3,2 млн тонн. При этом работа с грузовладельцами в январтские кануники через дебиторскую задолженность, как это практиковалось ранее, скорее всего в этот раз не потребуется.

Между тем по-прежнему большую обеспокоенность



Фото: Игорь Уткин

вызывает количество «брошенных» поездов. Как сообщил начальник Центральной дирекции управления движением Павел Иванов, на данный момент 236 поездов, большинство из которых следуют в порты, отставлены от движения. (На начало прошлой недели их было 286.) Объём погрузки экспортных грузов в адрес российских портов производится ежесуточно в размере 5,9 тыс. вагонов с ростом к прошлому году в 1,3 раза. Проблемы с выгрузкой существуют на Северо-Кавказской и Дальневосточной дорогах. Октябрьская работает устойчиво, с хорошей выгрузкой.

Павел Иванов также констатировал, что план поставки грузов для строительства олимпийских объектов перевыполняется. Ожидается, что по итогам года объём перевезённых грузов составит 16 млн тонн, что на 8% выше плана.

ВЛАДИСЛАВ КУКРЕШ

2. | ДОРОЖНАЯ КАРТА

Ежедневная транспортная газета «Гудок»

27 декабря 2011 года

ВТОРНИК

№ 238 (24958)

WWW.GUDOK.RU

WWW.GUDOK.INFO

E-MAIL: GUDOK@CSS-RZD.RU

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Подняли провода

С начала года Западно-Сибирская дорога направила на модернизацию контактной сети Кузбасского региона 110 млн руб. Было отремонтировано 5,7 км контактной сети. На перегонах и станциях заменено более 17 тыс. изоляторов, 500 железобетонных опор, 100 опор воздушных линий. Отремонтировано 182 воздушные стрелки, в том числе 102 – с установкой устройства одновременного подъёма проводов.

На страже

В 2011 году на вокзалах Северной дороги установили 71 рамку-металлодетектор. Эти современные устройства располагаются на входах в здания. На вокзалах Ярославль-Главный, Вологда и Архангельск были установлены специальные кабины для дополнительного выборочного досмотра отдельных пассажиров.

Привели в порядок мосты

Северо-Кавказская магистраль с января по ноябрь направила на капитальный ремонт искусственных сооружений более 160 млн руб.

На эти средства капитально отремонтирован мост на перегоне Каргинская – Бородиновская. Также защищены опоры моста от размытия на перегоне Курганская – Щедров. А на участке Туапсе – Адлер заменены дефектные пролёты на двух мостах.

Капитально отремонтирован автодорожный путепровод на перегоне Георгиевск – Михайловская. А на участке Ростов – Успенская на мосту подняли пролёты.

Заменены пролёты на мосту на перегоне Абинская – Эриванский и уложены бессалластные плиты на трёх мостах – на 566-м, 618-м и 634-м км перегона Тихорецк – Краснодар.

Также на перегоне Абинская – Эриванский окрашено пять мостов.

Успели высочить

На перегоне Новая – Маккавеево Забайкальской дороги иномарка столкнулась с почтово-багажным поездом. Легковой автомобиль на большой скорости ехал по грунтовой дороге вдоль магистрали. На повороте водитель машины не справился с управлением, и автомобиль занесло – он вылетел на пути и встал перед идущим поездом.

Хотя машинист и применил экстренное торможение, столкновения избежать не удалось. К счастью, в последний момент водитель и пассажиры иномарки успели высочить из салона.

«Локомотив повреждён незначительно. Почтово-багажный поезд из-за происшествия задержался на полчаса», – сообщили на Забайкальской дороге.

Помогли детям

В 2011 году на ремонт негосударственных образовательных учреждений Октябрьской дороги направлено 33,9 млн руб.

Были капитально отремонтированы кровля, отопление, водоснабжение, пищеблоки спортзала в лице № 35. Приобретено технологическое оборудование на сумму 6,5 млн руб.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

ПРИЗНАНИЕ

Локомотив на память

Электропоезду присвоено имя бывшего начальника Северо-Кавказской дороги. Фамилия Котляренко для СКЖД – легендарная. Фёдор Макарович работал начальником дороги с 1980 по 1995 год. С его именем связаны строительство обхода Ростова-на-Дону, разгрузившего Батайск, электрификация направления Краснодар – Новороссийск и участка Прохладная – Беслан – Грозный, строительство вокзалов.

– Фёдор Макарович вывел магистраль в число сетевых лидеров, – отметил председатель дорпрофжела на СКЖД Михаил Пружина. – Дорога завоёвывала первые места в министерском и во Всесоюзном соревнованиях. Была награждена переходящим Красным знаменем, которое передано СКЖД на вечное хранение.

Да и сегодняшние олимпийские объекты закладывались при Котляренко: усиленно строились двухпутные вставки на участке Туапсе – Адлер. Из 112 км в те годы двухпутными стала почти половина. Одновременно увеличивалась длина пассажирских поездов до 22–24 вагонов и реконструировались основные станции для их прёма.

Фёдор Макарович – активный участник жизни магистрали. Он председатель совета старейшин СКЖД, еженедельно участвует в оперативных совещаниях. К нему железнодорожники нередко обращаются за советом.

– Мы и сегодня используем ценнейший опыт, наработанный Фёдором Макаровичем, – сообщил начальник СКЖД Владимир Голосков. – То, что было создано его поколением, сегодня фундамент в работе, в дальнейшем развитии магистрали.

В свой первый рейс электропоезд «Фёдор Котляренко» поведёт поезд Ростов-на-Дону – Москва.

Антип ГРАЧЁВ

Анонс

Зимняя сказка

На каникулы к Бабе-яге



ЦК Роспрофжела и департамент социального развития ОАО «РЖД» подготовили экскурсионные программы для детей железнодорожников. В новогодние каникулы в них примут участие более тысячи ребят.

Почти 140 детей работников Северо-Кавказской, Свердловской, Октябрьской и Московской железных дорог побывают в Чехии. В восемь экскурсионных дней входит экскурсия по Праге, знакомство с её основными достопримечательностями и окрестностями, посещение национального зоопарка, музея игрушек и миниатюры. «Новогодняя экскурсионная программа по Чехии работает уже более пяти лет и пользуется большой популярностью», – отмечает начальник департамента социального развития аппарата Роспрофжела Наталья Бурова.

Сразу после наступления Нового года на трёхдневную экскурсию «Зимние каникулы в Санкт-Петербурге» отправятся более 280 ребят, чьи родители работают на Горьковской, Западно-Сибирской, Московской, Октябрьской, Северной и Юго-Восточной магистралях. Дети увидят площадь Декабристов, памятник Петру I «Мед-

ный всадник», Исаакиевскую и Дворцовую площади, Петровскую крепость, а также посетят Русский, Центральный военно-морской и Зоологический музей и Музей железнодорожного транспорта.

Экскурсионная программа «Зимние каникулы в Москве» на четыре дня соберёт в столице 715 детей с 13 дорог. Ребята увидят шедевры Третьяковской галереи, станут зрителями Московского цирка, заедут в планетарий, посетят музей Великой Отечественной войны и Палеонтологический, а также Московский зоопарк. И конечно, организаторы программы устроили так, что сбудется мечта большинства детей – они побывают на Кремлёвской ёлке.

Почти 160 школьников, родители которых работают в аппарате управления ОАО «РЖД», а также на Дальневосточной, Октябрьской и Московской дорогах, ожидают «Зимние сказки Золотого кольца». Это шестидневная экскурсия по Ростову Великому, Ярославлю, Угличу, Костроме и др. Они побывают в гостях у царя Берендея в Переяславле-Залесском, в мышном царстве в городе

Мышкине и даже у Бабы-яги в селе Кукобой Ярославской области.

«Родители вносят только 20% от стоимости поездки, остальную сумму на паритетных началах оплачивают компания и профсоюз», – подчёркивает Наталья Бурова.

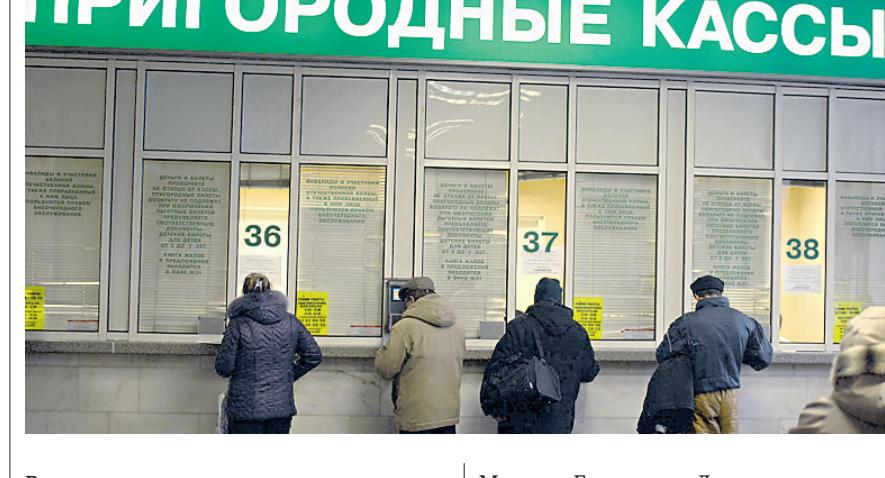
В этом году дорпрофжел Московской дороги подготовил сюрприз для детей железнодорожников 4–13 лет. Для них 8 января в павильоне № 55 Всероссийского выставочного центра состоится рождественский праздник «Спортэнд». Здесь будет открыт настоящий чудо-город с надувными дворцами, лабиринтами, диковинными зверями, множеством аттракционов и игровых площадок. Для ребят постарше предусмотрены интеллектуальные, военно-патриотические и развивающие игры, будет подготовлена площадка для прыжкового и экстремального туризма. Скучать детям не дадут клоуны, персонажи из сказок и мультфильмов, и, конечно, Дед Мороз и Снегурочка. Акция абсолютно бесплатна для детей сотрудников ОАО «РЖД».

Светлана Коваль

Акция

Лучший подарок

В «НАГРУЗКУ» к месячному абонементу пассажиры электричек получают книгу



В канун праздников покупателям месячного проездного на январь, в том числе абонемента «Большая Москва», кассиры подарят книги, которых приготовлено свыше 9 тыс.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора по пассажирским перевозкам ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) Руслан Лисневский, это стимул для того, чтобы пассажиры приобретали билеты на январь уже в декабре. «Как правило, в послепраздничные дни большой наплыв пассажиров, и кассы не справятся», – пояснил он.

Книги раздают только в пригородных кассах столичных вокзалов – Ярославского, Киевского, Курского, Павелецкого, Казанского, Белорусского и Савёловского.

Пассажирам предлагают несколько вариантов книг на выбор. «Собачье сердце»

Михаила Булгакова, «Двенадцать стульев» Ильфа и Петрова, «Маленький принц» Антуана де Сент-Экзюпери. Есть и тематические издания – «Украшаем стол к Новому году», «Логика и тактическое мышление».

«Список небогатый, но мы постарались подобрать достойную литературу», – отметил Руслан Лисневский. По его словам, у ЦППК также есть идея создания библиотеки пассажира, чтобы люди проводили время в дороге с пользой.

Пассажирам же акция с подарочными книгами понравилась. «Я хотела покупать проездной на январь после каникул, но, узнав об акции, постараюсь приобрести до 31 декабря», – говорит пассажир Ярославского направления МЖД Светлана Королёва. – Книга – хороший подарок. Судя по отзывам, получила бы «Двенадцать стульев».

Акция продлится до 31 декабря.

Светлана КАЗАНЦЕВА

Развитие

Танталовые плюсы

РАЗРАБОТКА МЕСТОРОЖДЕНИЯ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ДАСТ РЕГИОНУ РАБОЧИЕ МЕСТА, А ДОРОГЕ – УВЕЛИЧЕНИЕ ПОГРУЗКИ

В Восточной Сибири начинается освоение Зашихинского редкометального месторождения. Доставлять стройматериалы для возведимого горно-обогатительного комбината и вывозить его продукцию планируется по железной дороге.

На Зашихинском месторождении, расположенном в 150 км южнее станции Нижнеудинск, планируется добывать тантал-ниобиевую руду, для переработки которой здесь вскоре будет построен горно-обогатительный комбинат.

К сведению, тантал и ниобий используются в производстве морозостойчивых сталей, нефтяных и газовых труб большого диаметра, в радиоэлектронике.

«Пробы руды уже направлены для исследования в одну из германских компаний. Она же разрабатывает технологию переработки, подберёт нужное оборудование», – отметил Александр Козлов, генеральный директор ЗАО «Техноинвест Альянс», разрабатывающего месторождение.

По его словам, пуск первой очереди горно-обогатительного комбината должен состояться в 2014 году. На этом этапе пред-

полагается переработка 250 тыс. тонн руды в год, а в 2018 году комбинат должен выйти на миллионную отметку.

Проект является экологически чистым, без использования химических реагентов, так как обогащение руды будет происходить на электрических и магнитных сепараторах.

Как рассказал «Гудку» начальник Восточно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Александр Черных,

Тантал и ниобий используются в производстве стальных, труб большого диаметра и радиоэлектронике

пока особого оживления в направлении новостройки не наблюдается.

«Грузы идут, но погоды для той же станции Нижнеудинск пока не делают. Надеемся, что ситуация изменится в связи с активной фазой строительства ГОКа и, конечно, с пуском комбината, когда пойдёт концентрат», – сказал Александр Черных.

Между тем часть работ по освоению залежей ценной руды уже проведена. К месторождению в этом году построены

подъездные пути, а на следующий год здесь заработает вахтовый посёлок.

В недалёкой перспективе сюда протянут и линию электропередачи напряжением 110 кВ, связанную с региональной энергосистемой.

Как отметил первый заместитель председателя правительства Иркутской области Владимир Пашков, реализация проекта позволит создать новые рабочие места в регионе, а также увеличить налоговую

базу Приангарья на 1 млрд руб. в год.

«Важное значение освоение этого месторождения имеет и в целом для страны, поскольку сейчас отечественная промышленность своих потребностей в тантале и ниобии почти на 100% удовлетворяет за счёт импорта. Таким образом, пока мы находимся в зависимости от иностранных поставщиков», – сказал Владимир Пашков.

Сергей Кез, соб. корр., «Гудок»
Иркутск

ЗА РУБЕЖОМ

Не в ущерб природе

Запланированное ранее строительство второй высокоскоростной железнодорожной линии между Лондоном и Бирмингемом будет пересмотрено в связи с возникшей обеспокоенностью общественности из-за возможного нанесения ущерба природному ландшафту, а также высокой дороговизны проекта.

Государство заявило о том, что снова изучит целесообразность строительства дополнительного туннеля на севере Лондона стоимостью порядка 500 млн фунтов стерлингов (\$781,5 млн). Решение по данному вопросу должно быть принято в начале следующего года. В то же время сторонники проекта настаивают на невозможности отсрочки строительства ввиду его социальной значимости.

Предполагаемая скорость движения на данной линии – 250 км/ч. Протяжённость линии – более 160 км. При отсутствии решения строительство линии может быть отложено на 15 лет.

Минута пробки

Канадская компания Raildecks разработала раскладные открытые 53-футовые контейнеры для перевозки лесных грузов, труб и другой схожей продукции, которая обычно перевозится автотранспортом или на железнодорожных платформах. Так что и теперь их можно доставлять на интегральном поезде с установкой контейнеров в два яруса.

Четыре сложенных определенным образом контейнера будут по размеру аналогичны стандартным высоким контейнерам, что позволит снизить порожний пробег.

Дизайн контейнеров рассматривался специалистами из Canadian Pacific, BNSF, Norfolk и ряда других железнодорожных компаний.

Raildecks в настоящий момент ведёт переговоры с партнёрами в Европе и Азии, изучаются потребности местных рынков в данной продукции.

Инновация направлена на снижение вредных выбросов в атмосферу, разгрузку автомагистралей от пробок за счёт перевода традиционных для автотранспорта грузов на железнодорожный подвижной состав.

Контракт на тягу

Партнёрство австралийских компаний в Австралии – Downer Rail и Progress Rail – поставит 17 дизельных локомотивов TasRail на полигон юго-восточного побережья (штат Тасмания) с середины 2013 года. Стоимость подписанных в декабре контракта – \$60 млн.

Данные локомотивы заменят нынешний изношенный парк тягового подвижного состава, о котором президент TasRail Боб Аннэлс отозвался во время выступления на заседании парламентского комитета: «Не пожелаете худшему врагу».

В компании уверены, что современный парк локомотивов повысит безопасность, надёжность и пропускную способность железнодорожных линий, что в конечном итоге будет способствовать долгосрочному спросу на них.

По материалам BBC News, RAILWAYGAZETTE.COM

ЗАБОТА

Благословение на путь

ПАССАЖИРЫ ПОПРОСЯТ ПОМОЩИ У ПОКРОВИТЕЛЯ ПУТЕШЕСТВУЮЩИХ

На вокзале Волгоград-1 Приволжской дороги открылась часовня во имя Николая Чудотворца.

Она разместилась в цокольном этаже вокзала. Здесь каждый православный, отправляясь в дорогу, может помолиться о благополучном завершении поездки.

«Святой Николай Мирликийский – покровитель путешествующих. Поэтому люди перед поездкой просят у него заступничества», – говорит настоятель часовни отец Герунтий.

Как рассказал «Гудок» начальник Приволжской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Сергей Опалев, часовни для путешествующих – одна из давних традиций в России, которую продолжают сегодня железнодорожники.

«Мы согласно договору между Волгоградской епархией Русской православной церкви и ОАО «РЖД» безвозмездно передали одно из помещений вокзала, а средства на обустройство часовни пожертвовали пассажиры и наши работники», – отметил Сергей Опалев.

Часовню пассажиры и работники вокзала уже облюбовали. «Здесь всегда людно. Я заказала панихиду по родственнику. Каждый заходит попросить о своём. А что просится, то исполняется», – делится дежурная комнаты отдыха Наталья Киреева.

Инга Быкова,
соб. корр. «Гудка»
Волгоград

Ситуация

Заморозка экспорта

ПЕРСПЕКТИВЫ ПЕРЕВОЗКИ ДОБЫТЫХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ
МОРЕПРОДУКТОВ ЗАВИСЯТ ОТ ГОСПОДДЕРЖКИ



ФОТО: ВЛАДИМИР АЛЫМОНОВ

На Дальневосточной дороге преодолены потери погрузки, вызванные спадом перевозок рыбы этой осенью.

Как сообщили в отделе маркетинга Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания, по данным на третью декаду декабря, с начала этого года со станций дороги в рефекциях и вагонах-термоах отправлено более 375 тыс. тонн рыбных грузов. Практически достигнут результат прошлого года.

«С наступлением зимы рыба стала хорошо грузиться в вагоны-термоах. Всего за 25 дней декабря её погружено 31,3 тыс. тонн. Это на четверть выше плана и на 10% больше аналогичного периода 2010 года. В этом месяце вышли на среднесуточный показатель погрузки рыбы в 1,2 тыс. тонн, – рассказали в ТЦФТО. – По итогам же 2011 года ожидается, что будет погружено более 390 тыс. тонн».

Негативная тенденция преодолена, не взирая на то что насыщение рыбной продукции внутреннего рынка в целом по Дальнему Востоку снижается ввиду роста доли экспортного в общем объёме вылавливаемых ресурсов. В 2008 году она составляла 41%, в 2011-м – уже 45,5%. При этом почти 90% экспортируемых морепродуктов направляется за границу без переработки в мороженом виде.

В свою очередь власти дальневосточных регионов заявляют о необходимости уве-

личения поставок рыбной продукции на внутренний рынок. Как отмечают в полпредстве Дальневосточного федерального округа, в последние годы для рыбаков снижались налоги, из госбюджета субсидировалась часть затрат по процентным ставкам за кредиты на строительство и модернизацию промысловых судов и перерабатывающей инфраструктуры.

семь государственных рыбных заводов и значительно расширить сеть частных.

В ТЦФТО подчёркивают, что необходимость развития береговой, и прежде всего логистической, инфраструктуры назрела давно.

«Основная проблема связана с ограниченными складскими площадями в специальных Дальнего Востока. Например, у крупнейшей стивидорной компании «Дальнрыбпорт» холодильники могут вмещать не более 40 тыс. тонн рыбной продукции единовременно. Но этого крайне мало: склады

Рыбакам хранить улов негде. Поэтому рыба уходит с промысловых судов в другие страны

«Государство сегодня оказывает колоссальную поддержку рыбохозяйственному комплексу. Только за 2010 год льготы составили 7,5 млрд руб. К сожалению, из них только 40% пошло на развитие глубокой переработки и модернизацию инфраструктуры, что говорит о неэффективности их использования», – признал полпред в ДФО Виктор Ишаев.

Впрочем, есть и положительные примеры. По словам хабаровского губернатора Вячеслава Шпорта, модернизация рыбоперерабатывающего производства в крае позволила на 35% сократить экспорт непереработанной рыбы, довести до 50% поставки рыбной продукции на внутренний рынок. В ближайшие годы планируется создать

заполнены, и рыбакам хранить улов негде. Поэтому рыба уходит с промысловых судов в другие страны. Только в южнокорейском порту Пусан морозильники рассчитаны на хранение 1 млн тонн морепродуктов. Это в 25 раз больше», – говорит начальник ТЦФТО Александр Соколенко.

Вторая проблема связана с ценообразованием рыбной продукции. Зачастую она проходит через сложную цепочку посредников, что влияет на увеличение отпускной цены и делает дальневосточные морепродукты неконкурентными по сравнению с атлантической рыбой.

Павел Усов,
соб. корр. «Гудка»
ХАБАРОВСК

КОНКУРС

Победила Маша

На Октябрьской дороге прошёл конкурс, в котором определили образцовые локомотивы.

Как рассказал ведущий инженер отдела по контролю и ремонту локомотивов Октябрьской дирекции тяги Павел Кондрахин, электровозы и тепловозы оценивались во время комиссионных осмотров. В числе показателей были не только техническое и противопожарное состояние машины, а также надёжность работы узлов и агрегатов, но и её внешний вид.

К участию в конкурсе не допускались новые локомотивы, а также те, что не прошли в последние полтора года капитального ремонта.

«У них должен был быть определённый пробег, отсутствие отказов и брака», – пояснил Павел Кондрахин.

Всего было представлено 19 машин, шесть из которых находятся в ведении эксплуатационного локомотивного депо Мурманск.

Начальник этого депо Сергей Фомичёв отметил, что на его предприятии к содержанию тяги подход особый.

«От бригады во многом зависит техническое состояние тягового состава, – пояснил он. – Наши сотрудники к своим машинам относятся, как к собственным автомобилям. В колоннах одинаково ухаживают за закреплёнными и незакреплёнными локомотивами: бережно относятся, строго следят за ремонтом, никого не надо подгонять», – рассказал Сергей Фомичёв. Лучшими локомотивами в хозяйственном движении стали машины из депо Волховстрой и Мурманск.

«Мы стараемся ухаживать за своим тепловозом, потому что на работе проводим много времени и хочется, чтобы машина приятно выглядела. Мы зовём её Машка, Маша», – рассказал старший машинист микроКолонны пассажирского движения депо Мурманск Сергей Конзольцев.

Образцовым в грузовом движении признали локомотив из депо Суоярви. А лучшим маневровым – из депо Кемь. Победителям выделены премии – 200 тыс. руб. каждому. Её разделят между теми локомотивными бригадами, которые в течение года содержали тягу в порядке.

Яна Позолотчикова,
соб. корр. «Гудка»
Санкт-Петербург

ЭКСПЕРИМЕНТ

Пошли на рекорд

В Китае успешно испытали новый суперскоростной пассажирский поезд



РАЗВИТИЕ

С северным комфортом

Локомотивщики смогут отдохнуть в домашних условиях

На станции Елецкая построен дом отдыха локомотивных бригад. Он рассчитан на 30 мест. В нём будут отдыхать между поездками машинисты тепловозов и их помощники, работающие на линии Чум – Лабытнанги.

До сих пор локомотивные бригады располагались на Елецкой в общежитии для железнодорожников, которое испытывает дефицит площадей. «Это старое, продуваемое ветрами деревянное щитовое здание, в котором практически нет условий для комфортного отдыха», – рассказал заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Воркута по участку Чум – Лабытнанги Николай Выговский.

Новое же здание кирпичное, утеплённое, благоустроено. Наши локомотивщики очень ждут новоселья, которое состоится сразу после Нового года. В доме отдыха подготовлены 15 двухместных комнат-спален. Комната приёма пищи оснащена электроплитами, холодильником. Предусмотрены душевые, общий холл с телевизором.

«Мест хватит всем ожидающим рейса бригадам, которые приезжают на Елецкую из депо Воркута и Печора, – рассказал Андрей Стрельцов.



Для отдыха локомотивных бригад подготовлены комнаты-спальни

– говорит главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Воркута Сергей Пономаренко.

Часть комнат планируем даже использовать для расселения локомотивщиков, которые сейчас постоянно живут на станции в менее комфортных условиях. Возможно, в этом же здании разместим кабинеты предрейсового медосмотра локомотивных бригад.

Справка «Гудка»

Строительство дома отдыха локомотивных бригад на станции Елецкая началось пять лет назад, в 2009-м было остановлено. Через год эксперты ОАО «РЖД» было принято решение достроить объект в рамках программы модернизации линии Чум – Лабытнанги как транспортного коридора к разданным природным богатствам Ямала.

Крупнейший китайский производитель подвижного состава CSR Corp официально сообщил о проведении испытаний поезда на скорости 500 км/ч, что на 15 км/ч превышает установленный несколько лет назад во Франции мировой рекорд.

Экспресс совершил поездку с прицепленными к нему шестью пустыми вагонами на экспериментальном полигоне в городе Циндао. Максимальная сила тяги нового поезда составляет 22,8 тыс. кВт против 9,6 тыс. кВт у составов, курсирующих сейчас между Пекином и Шанхаем со скоростями до 380 км/ч.

По словам технического директора CSR Corp Дэнга Сансина, внешне суперэкспресс напоминает древний китайский меч. Его корпус выполнен из лёгкого, но прочного пластика с добавлением углеродного волокна.

Главным приоритетом конструкторов при создании нововества было обеспечение безопасности пассажиров. В частности, они учили причины недавней аварии в провинции Чжэцзян, произошедшей из-за сбоя сигнальной системы, не отреагировавшей на остановку одного из поездов от удара молнии.

Скоростные трассы связали провинции Китая

Из-за введённых после этой катастрофы Госсоветом КНР ограничений в коммерческой эксплуатации скорость испытанного в Циндао поезда будет составлять 350–380 км/ч.

Предполагается, что новые экспрессы будут курсировать по уже действующей скоростной магистрали, а также по новым линиям. В том числе они будут ходить на запущенной вчера в эксплуатацию скоростной железной дороге на юге Китая протяжённостью 102 км. Эта трасса связала два крупнейших города региона – Шаньдун и Гуанчжоу (провинция Гуандун), сократив время в пути между ними до 35 минут. Согласно планам по новой линии будут ежедневно курсировать 36 пар поездов, способных разгоняться до 300 км/ч.

Предполагается, что новые экспрессы будут курсировать по уже действующей скоростной магистрали, а также по новым линиям. В том числе они будут ходить на запущенной вчера в эксплуатацию скоростной железной дороге на юге Китая протяжённостью 102 км. Эта трасса связала два крупнейших города региона – Шаньдун и Гуанчжоу (провинция Гуандун),

Итоги

Хлопотливая кампания

ПУТЕЙЦЫ ВСТРЕЧАЮТ НОВЫЙ ГОД ВО ВСЕОРУЖИИ И С МИНИМАЛЬНЫМИ НЕДОДЕЛКАМИ

Отмена «окон» и несвоевременная поставка комплектующих – вот главные проблемы, ни позволившие путейцам полностью и в срок справиться с годовым заданием по ремонту пути. Наиболевшие вопросы решали по-разному и с переменным успехом. На дорогах надеются, что накопленный опыт в новом году будет учтён.

В Центральной дирекции по ремонту пути (ЦДРП) заверяют, что все задачи, поставленные на 2011 год, путейцы выполнят к положенному сроку – 30 декабря. Утверждённый объём ремонта не корректировался. Однако километры Красноярской, Дальневосточной, Забайкальской дорог перенесли на магистрали с более умеренным климатом. Таким образом, до конца года приведут в порядок около 10,8 тыс. км пути.

По данным ЦДРП, ремонт завершился почти на всех дорогах. Самые интенсивные работы ещё ведутся на Северо-Кавказской, но там климат позволяет работать круглый год, поэтому срок не сорван.

«Дополнительная мера подстраховки – зимняя укладка, – рассказал замначальника дирекции Александр Кочуров. – Зимой монтёрами пути никто не мешает: и «окон» предсторожно, и работать можно в режиме закрытых перегонов в связи со снижением интенсивности пассажирского и грузового движения. В общей сложности планируется оздоровить более 800 км пути, что примерно на 300 км больше, чем за зимний период 2010–2011 годов».

Доля тяжёлых видов ремонта в 2012 году по сравнению с нынешним увеличится примерно на 2 тыс. км. Для выполнения плана придётся начать работы зимой. Чтобы избежать в следующем году проблем со щебнем, с самого начала года его завезут на такие участки сети, где proximity нет карьеров.

Однако вернёмся к проблемам, с которыми столкнулись в этом году путейцы.

На Красноярской дороге рассказали, что свой графика произошёл из-за резкого увеличения поездопотока по стыку с Западно-Сибирской дорогой – Марийинской, после того как



кументации проектировщики», – рассказывает начальник Восточно-Сибирской ДРП Николай Алексеев.

Другая важная проблема – нехватка и несвоевременная поставка комплектующих для ремонта.

«Были отставания от графика из-за нехватки щебня, который из-за дефицита подвижного состава очень трудно было вывезти с Украины. Однако сейчас ситуация выравнилась: щебень идет стабильно и с запада – Украины, и с востока – Южного Урала. Примерно равными потоками. По плану декабря на дорогу его должно быть доставлено 100 тыс. тонн, – говорит начальник Юго-Восточной ДРП Виктор Шейн, добавляя, что уроки будут учтены. – Уже сейчас мы создаём запас на начало следующего года».

На Северо-Кавказской были проблемы из-за нехватки деревянных шпал – как стародородных, так и новых. «Это было вызвано тем, что средний ремонт в этом году проводится там, где требовалось большое количество.

Однако в итоге необходимое количество деревянных шпал мы получили. Что касается следующего года, то таких проблем однозначно не предвидится: средний ремонт будет проводиться в основном там, где используются бетонные шпалы, а с их поставкой проблем нет», – рассказал начальник производственного отдела Северо-Кавказской ДРП Константин Младинский.

На Северной даже в ноябре возник дефицит рельсовых пле-тей. «Тагильский и Кузнецкий заводы стояли, поэтому были ограничены поставки сырья на рельсоварочное предприятие, обслуживающее дирекцию», – говорит Олег Игнатьев.

На Калининградской не-давалось сразу несколько номенклатур: шпал, щебня, комплектов деревянного бруса и особенно рельсовых пле-тей. И это несмотря на полную оплату заказа и неоднократные напоминания. По поводу нерегулярности их поставки приходилось даже обращаться к руководству компании – проблему удалось решить.

Не хватало путейцам и техники. Так, серьёзный удар по расчётом восточносибирских ремонтников нанёс дефицит вагонов для перевозки щебня. «На Северной даже в ноябре возник дефицит рельсовых пле-тей. Тагильский и Кузнецкий заводы стояли, поэтому были ограничены поставки сырья на рельсоварочное предприятие, обслуживающее дирекцию», – говорит Олег Игнатьев.

На Калининградской не-давалось сразу несколько номенклатур: шпал, щебня, комплектов деревянного бруса и особенно рельсовых пле-тей. И это несмотря на полную оплату заказа и неоднократные напоминания. По поводу нерегулярности их поставки приходилось даже обращаться к руководству компании – проблему удалось решить.

Не хватало путейцам и техники. Так, серьёзный удар по расчётом восточносибирских ремонтников нанёс дефицит

там завершились работы, выполняемые с закрытием пути. «Это привело к сокращению плановых закрытий, отмене «окон» на КрЖД из-за поездной обстановки и дальнейшей работе только в «оконном» режиме. В результате не модернизированы пути на 1,7 км, не сделан капитон на стародородных рельсах на 16,8 км, не заменены 10 стрелок. Все эти объёмы переданы на другие регионы», – говорит замначальника производства-технического отдела Красноярской дирекции по ремонту пути (ДРП) Андрей Тихонов.

Из-за сложной обстановки по приёму Свердловской доро-гой поездов с Южно-Уральской продолжительность «окон» на последней вынуждены были сокращать. «На днях было пред-ставлено последнее «окно» на участке Пьянково – Макушино, где уложили пласти бесстыкового пути», – рассказывает замначальника ДВЖД Владимир Шестаков, примерно 30 заявляемых «окон» не предоставляются из-за поездной обстановки. Хотя в этом году это всё же не помешало дороге выполнить ремонт-

сложная обстановка на стыке сохраняется по сей день. На ЮУЖД решение видят лишь в активности соседей.

А вот на Куйбышевской «окна» скакали не потому, что с ней не могли уйти поезда.

Ровно наоборот. «Когда начались путевые работы, планировался приём с ЮУЖД по стыку Кропачёво 42 пар поездов в

сутки, а приём составил 70 пар поездов. Пришлось по ходу подстраиваться. В результате

плановое задание выполнено, но продолжаются выправочно-отделочные работы», – отметил начальник Куйбышевской ДРП Геннадий Белиев.

Схожие проблемы на Дальневосточной, где, собственно, концентрируются поезда всех

дорог, адресованные в порты Приморья. Как сообщил замначальника ДВЖД Владимир Шестаков, примерно 30 заявляемых «окон» не предоставляются из-за поездной обстановки. Хотя в этом году это всё же не помешало дороге выполнить ремонт-

ный план. Другое дело – следующий год. Вызывает опасения одновременно и повышенное задание по ремонту, и увеличение перевозок.

«Ожидается, что в 2012 году рост ремонта к уровню этого составит 25%. Хотя если смотреть по количеству километров, которые нужно будет отремонтировать

всего лишь 9%. Однако

вырастет объём тяжёлых, более

трудоёмких видов ремонта.

Понятно, что это неминимо

приведёт к росту количества требуемых «окон», – поясняет Владимир Шестаков.

На Северной, впрочем, видят хороший выход из «оконной» проблемы. «Чтобы вперед укладываться в график, мы намерены в следующем году более широко внедрять технологию

вагонов для перевозки щебня.

Но и сами путейцы допускали передергки «окон». «По

нашей вине их было допущено

30, в том числе 24 из-за низкого

качества подготовки путевых

станций. Вдобавок ко всему

запаздывали с подготовкой до-

перемонта пути на закрытых перегонах, когда один путь закрывается не на 6–8 часов, а на 5–6 более суток. Ждать представления «окон» уже не нужно, увеличивается выработка, снижаются затраты. Весь комплекс

работ выполняется на участке сразу и полностью. Мы подали

в департамент движения конкретные предложения и уже

получили предварительную

Зимой никто не мешает: и «окон»

предостаточно, и работать можно в режиме закрытых перегонов

вать, прирост лишь 9%. Однако

вырастет объём тяжёлых, более

трудоёмких видов ремонта.

Понятно, что это неминимо

приведёт к росту количества требуемых «окон», – поясняет Владимир Шестаков.

На Северной, впрочем, видят хороший выход из «оконной»

проблемы. «Чтобы вперед укладываться в график, мы намерены

в следующем году более

широко внедрять технологию

поддержки. Если хотя бы 30% капитона начнёт выполнять с закрытием перегонов, будем всё успевать вовремя», – говорит начальник Северной ДРП Олег Игнатьев.

Но и сами путейцы допускали передергки «окон». «По

нашей вине их было допущено

30, в том числе 24 из-за низкого

качества подготовки путевых

станций. В добавок ко всему

запаздывали с подготовкой до-

Модернизация

Эффект торможения

УЧЁНЫЕ ПРЕДЛОЖИЛИ МЕТОД ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ В МЕТРО

БЛАГОДАРИ ВНЕДРЕНИЮ РЕКУПЕРАТИВНОГО ТОРМОЖЕНИЯ МЕТРОПОЛИТЕН МОЖЕТ СТАТЬ САМЫМ ЭКОНОМИЧНЫМ ВИДОМ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА.

Сейчас поезда в подземке оборудованы системой реостатного торможения, при котором тяговые двигатели в случае замедления хода состава переводятся в генераторный режим.

При этом вырабатываемая ими электроэнергия выделяется в виде тепла на тормозных реостатах. Учёные Петербургского государственного университета путей сообщения нашли способ предотвратить подобные безвозвратные и бесполезные потери электроэнергии.

Как рассказал заведующий кафедрой «Теоретические основы электротехники» вуза профессор Константин Ким, обычное для железных дорог рекуперативное торможение, при котором вырабатывающаяся тяговыми двигателями электроэнергия возвращается обратно в контактную сеть, в метро внедрить трудно.

Дело в том, что на подземных линиях используют постоянный ток, поэтому для возврата электроэнергии необходимо оборудовать тяговые подстанции инверторами преобразователями, что требует значительных затрат.

Кроме того, торможение в основном применяют при прибытии поезда на станцию, где в контактном рельсе расположается нейтральная вставка, в результате чего происходит кратковременное прерывание питания.

Поэтому применяемые на железных дорогах методы рекуперации для метро не



подходит. Зато, как выяснили в ходе исследований учёные ПГУПСа, под землёй можно с успехом использовать системы комбинированного рекуперативно-реостатного торможения.

В этом случае при отсутствии другого поезда, работающего в режиме тяги, меньшую часть энергии электрического торможения можно будет расходовать на собственные нужды состава (освещение вагонов, работу компрессора, заряд аккумуляторной батареи и др.), а большую – гашение тормозных резисторах.

При наличии же на участке набирающего ход поезда значительную часть энергии торможения других составов можно будет передавать другим.

Причём предлагаемая сотрудниками университета система рекуперативно-реостатного торможения будет действовать и при прохождении поездом нейтральной вставки контактного рельса.

Подходит. Зато, как выяснили в ходе исследований учёные ПГУПСа, под землёй можно с успехом использовать системы комбинированного рекуперативно-реостатного торможения.

Другим решением проблемы рекуперации в условиях метрополитена является использование бортовых ёмкостных конденсаторов. Они позволят не только возвращать энергию в контактную сеть, но и компенсировать пиковые нагрузки энергосистемы при кратковременном включении потребителей повышенной мощности.

Как показали проведённые учёными ПГУПСа исследования, при торможении одного электропоезда со скорости 70 км в час до остановки накопленный на конденсаторах энергии должен хватить для разгона другого состава до 30 км в час всего за 8 секунд.

Андрей Стрельцов

Санкт-Петербург

В 2012–2013 годах планируется внедрение интегрированной комплексной системы безопасности (ИКСБ) на 354 вокзалах страны.

ИКСБ позволяет соединить в единый комплекс систем любой технологический процесс, связанный с обеспечением безопасности и функционированием вокзальных комплексов.

Сегодня ежеминутно в систему ИКСБ

поступает информация с под-

ключёнными к ней вокзальными

комплексами страны.

Также в рамках внедрения

проведено пилотное при-

соединение ИКСБ 16 вокзалов

к центру специального

назначения по обеспечению

безопасности дорожного дви-

ТЕНДЕНЦИИ

Генералы проектов

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОЗВОЛЯЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ЭКОНОМИТЬ СРЕДСТВА

Виталий
Вотолевский,
генеральный
директор ОАО
«Росжелдорпроект»



ФОТО: РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ



Дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» – один из самых сложных олимпийских проектов

– Олимпийские объекты занимают весомую долю в портфеле заказов компании. Как вы оцениваете их реализацию?

– «Росжелдорпроект» – генеральный проектировщик по шести олимпийским объектам. Уже введены в эксплуатацию железнодорожные грузовые дворы Имеретинской низменности, задача которых – приём и переработка материалов, конструкций и оборудования, необходимых для строительства олимпийских объектов. Завершена разработка проекта усиления линии Туапсе – Адлер со строительством двухпутных вставок на 9 участках линии, что позволит увеличить пропускную способность до 70 пар поездов в сутки. На линии Туапсе – Адлер выполнены проектные работы по реконструкции железнодорожных терминалов с целью их адаптации для обеспечения возможности посадки – высадки пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Ввод этих объектов запланирован на 2012 год. Закончена работа над проектом строительства новой железнодорожной линии от станции Адлер до аэропорта Сочи, которая сможет обеспечить перевозку значительного объёма авиапассажиров, прибывающих в Сочи, скоростными электропоездами повышенной комфортности.

Что касается совместной автомобильной и железной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис», то это действительно один из самых сложных и масштабных олимпийских проектов. В рамках проекта предусмотрено строительство не только полотен дорог, но развязок, тоннелей, эстакад, мостов, новых пассажирских вокзалов на станциях Адлер, Олимпийский Парк, Альпика-Сервис, остановочных пунктах Верхне-Имеретинский Курорт и Эсто-Садок. В разработке проекта принимают уча-

стие 9 наших филиалов, а также в качестве соисполнителей 32 проектные организации. При таком количестве участников процесса важно было изначально грамотно выстроить коммуникации, определить регламент взаимодействия и выработать общие подходы к решению комплексных задач в области проектно-изыскательских работ. Главная цель – выработка оптимальных проектных решений с точки зрения стоимости, качества, безопасности, внедрения современных ресурсосберегающих технологий, которые позволят экономить средства как при строительстве объекта, так и при его эксплуатации.

– Какие инновационные проекты внедрены в компании?

– В текущем году в РЖД были разработаны и утверждены Стратегия и Программа инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года. Аналогичная программа была разработана и в ОАО «Росжелдорпроект». Реализуя её, мы преследуем две цели. Первая – сохранить за компанией экономическое, научно-техническое и технологическое лидерство на рынке проектно-изыскательских работ железнодорожного строительства в Российской Федерации. Вторая – обеспечить стратегические конкурентные преимущества на российском и международном рынках проектирования транспортной инфраструктуры.

Программа состоит из нескольких блоков: создание автоматизированной системы сквозного проектирования; создание специализированных баз данных; совершенствование нормативной базы типовых и методических материалов для проектирования; развитие и внедрение картографического центра; разработка программных средств, функционала и технологических решений использования цифровой модели пути.

Уже введена в эксплуатацию система автоматизированного проектирования капитальных ремонтов пути.

БЕСЕДОВАЛА АЛЬБИНА БУЛАТОВА

Коллеги

Стремительный «заяц»

Итальянская компания представила новый поезд



ФОТО: ИТАЛІО

AGV.ITALO признан самым современным поездом в Европе

со своего компьютера», – отметил финансовый директор NTV Джузеппе Скарроне.

Кроме того, для пассажиров организуют эксклюзивные залы ожидания Italo Lounge и кассы, где можно будет приобрести билет.

Компания намерена удовлетворить запросы не только бизнес-путешественников, но и людей со средним достатком, например студентов. Привлечь новых клиентов намерены с помощью дополнительных услуг.

«AGV.ITALO признан самым современным поездом в Европе», – сообщил один из владельцев компании NTV, а также президент, председатель совета директоров компании Ferrari Лука Кордеро ди Монтеземоло.

Между тем по-прежнему сохраняется остройшая конкуренция между транспортным подразделением концерна Alstom с немецким Siemens AG и канадским Bombardier на международном рынке скоростных и высокоскоростных поездов.

В десятке экономически развитых стран в эксплуатации находятся около 1,1 тыс.

составов серии TGV и AGV, а также поездов типа Pendolino, которые, кстати, курсируют на маршруте из Санкт-Петербурга в Хельсинки под фирменным названием «Аллегро».

ИГОРЬ БЕЛОВ

МАРЬЯНА БАЛАШИНА

О разработке масштабных олимпийских проектов и других работах, в которых участвует «Росжелдорпроект», рассказал Виталий Вотолевский.

– Виталий Леонидович, «Росжелдорпроект» реализует ряд крупных инфраструктурных проектов. Какие из них можно назвать наиболее значимыми?

– Прежде всего это олимпийские объекты, а также всё, что связано с развитием скоростного и высокоскоростного движения. Это также проекты увеличения пропускных способностей и развития Московского железнодорожного узла.

В этом году в компании было создано два проектных офиса – Дирекция комплексного управления проектами и Дирекция по проектированию транспортно-пересадочных узлов. Задача первого подразделения – координация и управление проектно-изыскательскими и инженеринговыми работами по реализации таких важных проектов, как «Реконструкция Малого кольца Московской железной дороги. Организация железнодорожного пассажирского движения» и «Строительство транспортно-пересадочного комплекса «Каланчёвский» и инфраструктуры для принятия высокоскоростных поездов в Санкт-Петербурге». Второй проектный офис занимается реализацией программы проектирования реконструкции существующих и создания новых вокзальных комплексов ОАО «РЖД» в столице и регионах. В данный момент мы ведём проектно-изыскательские работы по более чем 50 вокзальным комплексам.

– Примет ли участие ваша компания в реализации проекта ВСЖМ-1?

– Нормативы для проектирования высокоскоростных пассажирских железнодорожных магистралей (ВСМ) на примере ВСМ Москва – Санкт-Петербург были разработаны ОАО «Росжелдорпроект» ещё в 2007–2008 годах. Документ создавался совместно с ведущими научными и проектными организациями страны, причастными департаментами ОАО «РЖД», специалистами ведущих зарубежных компаний.

В 2008–2009 годах в рамках работ по обоснованию инвестиций строительства высокоскоростной железнодорожной пассажирской магистрали Москва – Санкт-Петербург были разработаны материалы по Инженерно-геодезическому обеспечению ВСМ. Работы были выполнены с учётом опыта создания и эксплуатации систем высокоскоростных магистралей Европы и применением современных и инновационных методов и технологий.

В настоящее время ждём решения вопроса о начале финансирования проекта создания ВСМ-1 и надеемся, что опыт и компетенции ОАО «Росжелдорпроект» будут востребованы при проектировании новой высокоскоростной магистрали.

КРИМИНАЛ

Ломовая цена

РАСХИТИЛИ УГРОЖАЮТ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

ПОСЛЕДСТВИЯ СОКРАЩЕНИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ И ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЕ ОЩУТИЛИ ЕЩЁ ЛЕТОМ В БАШКИРИИ. ТОГДА СО СТАНЦИЙ СТАЛИ ПОСТУПАТЬ ПЕРВЫЕ СИГНАЛЫ О НАЛЁТАХ НА ВАГОНЫ С МЕТАЛЛОЛОМОМ. НАСКОЛЬКО СЕРЬЁЗНА СИТУАЦИЯ, ВЫЯСНЯЛ КОРРЕСПОНДЕНТ «ГУДКА».

Из Уфы с нарядом стрелков ведомственной охраны и транспортными полицейскими мы выехали затемно.

Стрелковая команда на станции Дёма – самая большая в Уфимском отряде ведомственной охраны. Участок обслуживания около 625 км.

Отмахали 170 км по федеральной трассе, проехали через посёлок и выбрались к станции Кандры, когда уже рассвело. Сразу за крайними путями – село как на ладони.

Кандры – участковая станция, где тяга меняется с электровозной на тепловозную. Через неё следует грузовой транзит, в том числе с ломом для комбинатов в Аше, Белорецке и Магнитогорске.

По словам замначальника Дёмской команды Рима Еникеева, станция Кандры – одна из самых криминогенных по хищению металломола. Раньше здесь круглосуточно дежурила группа ведомственной охраны. Но четыре года назад «связь с изменением технологии охраны и сопровождения грузов» штат скратили. А реформа в МВД коснулась и транспортных полицейских. Их ряды поредели.

– Металл перевозится в полувагонах, и крепкий человек без труда туда заберётся, скинет обрезки труб, чугунные радиаторы, – говорит Еникеев.

За последние полгода по станции Кандры семь случаев задержания, а в прошлом году – всего один. Промышляют в основном молодые, ночью, когда темно и мало людно. Бывали случаи, когда задерживали сразу



СТРЕЛКИ ОХРАНЯЮТ САМЫЕ НЕЗАЩИЩЕННЫЕ СТАНЦИИ

две группы злоумышленников – с головами и хвостом поезда. При этом работали они независимо друг от друга, по принципу: дорога большая, на всех хватит.

Зима в Башкирии только набирает обороты, снега по местным меркам немногого.

– Обычно зимой к путям подойти непросто: снега по пояс, а сейчас и машина пройдёт, и человек, – говорит стрелок специализированной группы Владимир Кулагин.

На снегу видны заметённые за ночь тропинки, сразу же нами – протекторы легковушек. Свежих следов нет, уже хорошо. Идём дальше. На станции – несколько полуэдемов. Четыре придут ночью, поэтому наряд и заступит на сутки.

– Как правило, «работают» на вагоне по 10–15 человек. Одни сбрасывают металл,

другие оттаскивают к машине, третий грузят. За час можно скинуть от 300 кг до тонны, – говорит проводник служебной собаки Дёмской стрелковой команды Вадим Кельдин. – В Белорецке злоумышленники на ходу запрыгивают на вагон и скидывают металлы прямо на пути предмет – прямая угроза безопасности движения. Кроме того, на каждый километр по стрелку не поставилши. Вот и приходится крутиться, выбирая наиболее незащищенные станции. Ведь, помимо железа на вагонах, нужно охранять наливные грузы, оборудование и устройства СЦБ, пути на перегонах и другие объекты инфраструктуры, где есть цветной металл и большая вероятность нанесения ущерба безопасности движения. А у местных своя

система оповещения о прибытии наряда. Мальчишка на велосипеде проехал или мусорщик на платформе закурил. Значит, в этот день к вагону никто не подойдёт.

Поймать преступников стрелкам особого труда не составляет.

– Помню, осенью сидели в засаде. Вечером началось движение около вагонов. Подошли человек 12. Подогнали «Газель» и стали таскать металлы. Тогда задержали четверых и сдали полицейским, – сказал Вадим Кельдин. – Наши действия в этих случаях отработаны: приказываем остановиться, блокируя пути к отступлению. Похитители реагируют по-разному: кто успел – убегает, кто нет – остаётся. Мы вызываем полицию из Туймазов или Дёмы. Группа приезжает в лучшем случае через час.

Сложность в том, что хотя по закону за хищение металломола можно получить от трёх до пяти лет лишения свободы, на практике ситуация иная. Источник в транспортной полиции Башкирского региона пояснил, что приговор выносится по усмотрению судей. И они в связи с гуманизацией законодательства дают нижнюю планку – на практике задержанные отделываются штрафом от 3 до 5 тыс. руб. или 6 месяцами исправительных работ.

В полосе отвода находим брошенные мотики жестя, уже заметённые снегом. Жесть лёгкая и спросом не пользуется, поэтому её и оставили здесь.

Рим Еникеев вспоминает, как боролись с хищением металла 10 лет назад. Тогда у злоумышленников спросом пользовались лёгкие устройства, содержащие медь.

– Ведь нашли выход из ситуации, заменив медные изделия на биметаллические, и кражи прекратились, – говорит он. – Потом была волна хищений чугунных противовесов контактной сети. Один такой блин весил 25 кг, а снимался с подвески очень легко.

Опять нашли выход – сегодня противовесы из железобетона.

– Помню, был случай, когда совместно с милицией делали контрольную сдачу железнодорожного имущества на пункт приёма чёрного лома, – рассказывает Владимир Кулагин. – Дали мне два таких блина, и я потянул их со станции в ближайший пункт. Еле донёс, а хозяин пункта что-то заподозрил и не взял их. Пришлось обратно тащить на станцию.

А вообще, говорят правоохранители и железнодорожники, всё зависит от занятости населения. Когда у человека есть работа, ему и в голову не придёт «выходить» на дорогу. К примеру, в тех же Кандрах ещё не так давно кипела жизнь – работали нефтяные предприятия, были склады и промбазы. На каждой точке охранник.

– Заводы выкупают московские бизнес-структуры, а со штатом не церемонятся – сократили, и голова ни о чём не болит. У меня около 20 человек, а в селе – под 14 тыс. жителей. Кто устраивается вахтовиком, кто ездит за тридевять земель на работу. А остальным куда? – суеть начальник станции Кандры Надежда Гурьянова.

Ну а пока вопрос с трудоустройством жителей села не решён, не мешало бы линейный пункт полиции открыть на станции.

Всё спокойнее было было. – Дело не в железах. Не металлы важен, хотя и за него ответственность с перевозчиком никто не снимал, – важно другое. Так или иначе, злоумышленники вмешиваются в работу железнодорожного транспорта – бросают металлы на рельсы, могут пострадать люди как на станции, так и в пути следования, – убеждён Рим Еникеев.

ДМИТРИЙ ПОПОВ,
СОБ. КОРР. «ГУДКА»
Кандры
ФОТО АВТОРА

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

На «острове» наводят порядок

«Остров невезения» – так назывался фельетон, опубликованный в нашей газете 19 сентября этого года. Темой его послужило пришедшее в редакцию письмо, автор которого с возмущением рассказал о непорядках на железнодорожном вокзале в Ростове-на-Дону. «Как на диком острове», – написала женщина, – в самую жару здесь не работало ничего: ни вентиляция, ни кондиционеры, ни эскалаторы, ни даже лифт для инвалидов. А из 18 касс действовали всего 11, которые продавали билеты и «на сегодня», и «на потом». Да и они постоянно закрывались то на технический перерыв, то на обед. И даже железнодорожников, которые приехали в Ростов по службе, заставляли стоять в общей очереди».

Простояв два часа в кассе, автор письма, кстати, тоже железнодорожница, в результате опоздала на поезд.

Не столько само письмо, сколько ответ на него руководства Северо-Кавказской региональной дирекции железнодорожных вокзалов подвиг нашего автора написать фельетон. Потому что ответа-то как такового, по сути, не получилось, скорее, отписка. А как иначе назвать такое, к примеру, объяснение: «Кондиционеры находятся в исправном состоянии, но в условиях высоких температур наружного воздуха технические параметры кондиционирования не обеспечивают комфортную температуру». То же и по поводу эскалаторов, которые «технически неисправны и согласно заключению обслуживающей организации восстановлению не подлежат». Ну а пассажирам, скажите на милость, какое дело до технических параметров, им ведь комфортные условия подавай, и они, честное слово, правы.

И всё-таки дело, как оказалось, не столь безнадёжно. После опубликования фельетона из Ростова пришёл ещё один, на сей раз более конкретный ответ. Как сообщила начальник Северо-Кавказской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Татьяна Будиянц, «фельетон был рассмотрен во всех коллективах дирекции. К сожалению, факты, указанные в нём, имели место по объективным и субъективным причинам. В данный момент разработаны мероприятия по улучшению качества обслуживания пассажиров на железнодорожных вокзалах, в том числе проводятся инструктажи работникам вокзалов, связанных с обслуживанием пассажиров».

С учётом приближающейся Олимпиады 2014 года в Сочи, сообщила далее руководитель дирекции, разработаны условия соревнования работников вокзалов с целью повышения культуры и качества обслуживания пассажиров. На вокзалах ежедневно открыты общественные приёмы, ежемесячно проводится День пассажира, работает «горячая линия», главная задача которой – последующий анализ и устранение недостатков в обслуживании пассажиров.

В завершение Татьяна Будиянц выразила надежду на дальнейшее конструктивное сотрудничество. Мы всегда рады сотрудничеству, но желательно по более приятному для обеих сторон поводу.

Людмила Алёшина

БЛАГОДАРНОСТИ

Спасибо профессионалам

От всей души благодарим проводников пассажирских вагонов Уральского филиала ОАО «ФПК» Татьяну Маклакову и Танзело Шарипову за качественное обслуживание, поддержание чистоты и порядка, внимательное отношение к пассажирам.

Долгая и утомительная дорога с двумя детьми и внучками показалась намного короче благодаря их терпению, отзывчивости и доброте.

Крепкого им здоровья, лёгкого пути и хороших пассажиров. Приятно, что на нашей дороге работают такие профессионы.

Л.Г.Филимонова
Пермь

Уважаемая газета «Гудок»!

Хочу рассказать о своей поездке в поезде № 281 Москва – Воронеж. Я ехала до станции Графская. Вагон обслуживали два проводника – Альберт Сайфутдинов и Денис Вахтин.

Молодые люди внимательно проверили билеты, спокойно и быстро раздали постельное бельё. Несмотря на позднее время (поезд отправился в 23.00) предложили чай и кофе. Стараясь не беспокоить пассажиров, тихонько будили тех, кто выходил на нужной станции во время пути.

Вроде бы это самые обычные обязанности проводника, но у ребят всё получалось удивительно доброжелательно, приветливо, с мягким юмором. Благодаря такой работе поездка прошла незаметно и приятно, в тёплой, я бы даже сказала, домашней обстановке. Мы, пассажиры, это почувствовали и, конечно же, оценили.

Выражая свою искреннюю признательность Альберту и Денису и от всей души желаю им счастья и удачи всегда и во всём!

З.Г.КОВАЛЕВСКАЯ
Москва

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Трудоголики поневоле

НА СЕТИ ДОРОГ ИЩУТ СПОСОБ РЕГУЛИРОВАТЬ СВЕРХУРОЧНУЮ РАБОТУ

«Гудок» поднял очень важные вопросы в статье «Стоим, брат, стоим» (номер от 15 ноября 2011 года). Проблема неэффективного использования рабочего времени и отдыха локомотивных бригад на Свердловской магистрали, о которой пишет газета, характерна сегодня для всей сети железных дорог. За 10 месяцев текущего года показатель сверхурочной работы локомотивных бригад возрос в 2,2 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом рост объёмов перевозок составил всего 4%.

Есть примеры, когда работники за 10 месяцев уже выработали сверхурочно по 300–400 часов – больше установленной Трудовым кодексом РФ годовой нормы в 120 часов. Следует заметить, что профсоюз допускает сверхурочную работу (на дорогах без этого не обойтись), но её продолжительность не должна превышать установленную законом норму. Между тем уже более 25% локомотивных бригад на сети дорог отработали сверхурочно свыше 120 часов.

Центральная дирекция тяги принимает меры для сокращения часов сверхурочной работы. С этой целью доукомплектовывается штат локомотивных бригад, производится массовая обкатка машинистов и приём на работу помощников машинистов.

Однако коренного перелома с положительной динамикой снижения сверхурочных часов пока не достигнуто. К сожалению, эффект увеличения контингента локомотивных бригад сводится на нет из-за неудовлетворительного их использования. Это и приводит к сверхурочной работе.

Машинисты и помощники, конечно же, имеют право отказаться от сверхурочной работы. Но, во-первых, не каждый решится игнорировать распоряжение работодателя. А во-вторых, немаловажную роль играет желание иметь дополнительный заработок. И хотя за 9 месяцев 2011 года в ОАО «РЖД» решена задача опережающего роста заработной платы у работников локомотивных бригад, но размер её оставляет желать большего. И это «большее» как раз и достигается сверхурочной работой.

Пользуясь этим, руководители некоторых эксплуатационных депо формально обращаются в профсоюзные комитеты для согласования часов сверхурочной работы, не предоставляемая серьёзного обоснования их необходимости. Причём нередко это делается, что называется, постфактум, когда сверхурочная работа уже выполнена. Такое практикуется, например, в локомотивных эксплуатационных депо Туапсе, Комсомольск-на-Амуре и ряде других.

Актуальной и острой остаётся проблема непроизводительных потерь рабо-



Через 2,5 часа тормозная магистраль истощилась, и поезд покатился под уклон в сторону станции Смычка. В результате с рельсов сошли локомотив и шесть вагонов, в том числе два пассажирских, в которых находились 12 рабочих путевой машинной станции. Тепловоз и вагоны получили повреждения, кроме того, были разрушены около 100 м пути, стрелочный перевод, повреждены два светофора, устройства СЦБ, опора контактной сети.

Машиниста и помощника отдали под суд. Им грозит наказание – до двух лет лишения свободы.

Но ведь такое могло произойти с любой другой локомотивной бригадой! За 8 месяцев 2011 года сверхурочная работа в депо Смычка выросла по сравнению с прошлым годом в 176 раз (!) и составила 62597 часов (за аналогичный период 2010 года было всего 355 часов).

Безусловно, это следствие целого комплекса обострившихся проблем, в числе которых и нерациональное использование пропускных способностей главного хода из-за «бруновского движения» privateного порожняка, и рост грузопотоков на тех направлениях, где инфраструктура пока не развита. Не решив их, трудно считывать на радикальное изменение ситуации со сверхурочными часами.

В этой ситуации очень важно наладить точный и объективный учёт фактического времени работы локомотивной бригады за поездку. Поэтому, на наш взгляд, заслуживает положительной оценки пилотный проект электронного маршрута машиниста с применением многофункциональной электронной карты, который сегодня реализуется Северной, Горьковской и Калининградской региональными дирекциями тяги. В настоящее время он проходит эксплуатационную проверку. Электронный маршрут позволяет исключить человеческий фактор, повысить точность и достоверность учёта рабочего времени локомотивной бригады, а также зафиксировать отработанную машинистом норму сверхурочной работы 120 часов и не допускать её превышения. Это можно сделать за счёт распределения нагрузки между локомотивными бригадами. Применение многофункциональной электронной карты, выдаваемой машинистам, позволяет независимо от дежурного по депо зафиксировать через терминал фактическое время начала и окончания работы. В результате мы получим объективную картину по сверхурочным на всей сети железных дорог. Поэтому профсоюз настаивает на ускорении внедрения и расширении географии этого пилотного проекта.

Николай Никифоров,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ Российского профсоюза
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
и транспортных строителей

Каждая минута рабочего времени локомотивных бригад должна быть на счету

чего времени. В текущем году простой, переотдыхи и превышение времени оборота локомотивных бригад возросли на треть и составили в целом по сети почти 16 млн часов (!). Наибольший их рост допущен на Свердловской – 68,1%, Московской – 53,7% и Северной магистралях – 50,8%. О какой эффективности можно говорить, если, к примеру, в депо Серов-сортировочный при общем времени работы локомотивной бригады 12 часов 16

пассажиром на станцию Егоршино. В 17 часов 43 минуты смена у него закончилась. Итог: 25 минут полезной работы и более 9 часов простой.

Беда ещё в том, что такая организация труда угрожает безопасности движения. Поэтому ЧП, которое произошло 21 сентября 2011 года на станции Смычка той же Свердловской магистрали, нельзя считать случайностью.

Как показало служебное расследование

Просто, переотдыхи и превышение времени оборота локомотивных бригад на сети дорог в 2011 году

возросли на третью и составили почти 16 млн часов

минут полезное время составляет всего... 25 минут?

Вот конкретный пример: 26 октября 2011 года машинист Свердловской железной дороги В. Скутин пришёл на явку утром в 5 часов 27 минут. Он принял поезд, но отправился со станции Рефт спустя четыре часа и прибыл на разъезд 228-й км в 9 часов 50 минут. А потом ожидал отправления до 15 часов 35 минут. Но так и не дождался. Поэтому был отправлен

ни, локомотивная бригада выставила тепловоз с составом к маневровому светофору. Но ожидание входного сигнала затянулось. И машинист с помощником решили подождать его в тишине. Они подложили под колёса 2 тормозных башмака вместо 11, которые требовалось на данном профиле пути, после этого Сергей Кручинин отключил компрессор и заглушил двигатель. И они с помощником... уснули.

Разъяснение

По минимальному тарифу

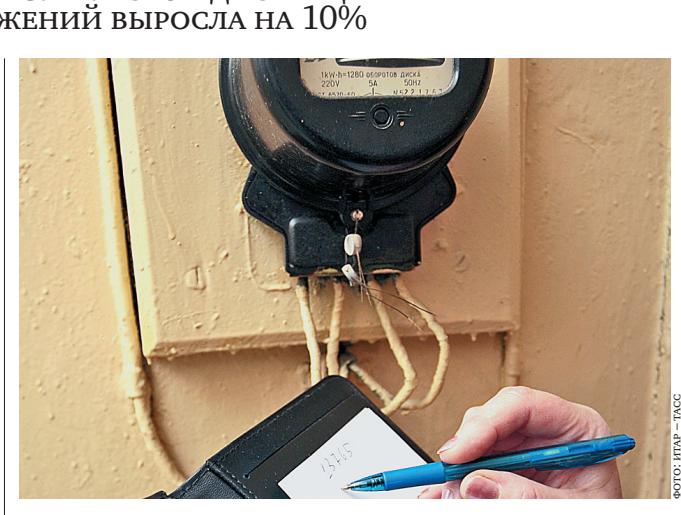
ПЛАТА ЗА ОБЩЕЖИТИЕ Сургутской дистанции гражданских сооружений выросла на 10%

– Звоним вам со Свердловской дороги. На основании приказа начальника дистанции гражданских сооружений № 15 с 1 октября была提高 плата за общежитие. Приказ нам не показывают. Вот мы и хотим узнать, законно ли такое повышение?

Анна Кучерова (фамилия изменена)

– Дом № 12 по улице Шоссейной в Новом Уренгое, в котором проживают обратившиеся в «Гудок» работники дороги, принадлежит на правах собственности ОАО «РЖД», следовательно, его статус и порядок использования определяются его собственником.

В соответствии с положением об эксплуатации и управлении жилищным фондом ОАО «РЖД», утверждённым распоряжением от 4 февраля 2008 года № 203, плата за содержание и ремонт жилого помещения устанавливается филиалом ОАО «РЖД» для работников компании в размере, покрывающем расходы на оплату услуг и работ по управлению жилым домом, содержанию и текущему ремонту общего имущества. Плата за коммунальные услуги и наём рассчитывается филиалом



Чем больше «нагорит», тем больше заплатишь

по нормативам и тарифам муниципального образования.

Работникам дороги предоставляется компенсация расходов на содержание и текущий ремонт жилого помещения (включая совместно проживающих с ним членов семьи) в размере 50% на основании приказа начальника Сургутской дороги от 15 марта 2010 года № 110/Н. Плата за содержание и текущий ремонт общежития по улице Шоссейной, находящегося на балансе Сургутской дистанции гражданских сооружений, не пересматривалась с 2007 года. Рост тарифа, куда входят содержание персонала общежития, отчисления в бюджетные

фонды, текущий ремонт мест общего пользования, накладные расходы, составляет 10%.

В соответствии с законодательством РФ, нормативными указаниями ОАО «РЖД», Сургутской дороги коммунальные услуги и плату за наём жильцы оплачивают по ставкам и тарифам муниципального образования, текущее содержание и ремонт жилого помещения – по калькуляциям, рассчитанным и утверждённым Сургутской дистанцией гражданских сооружений.

Игорь Баринов,
заместитель начальника
Сургутской железной
дороги

БЛАГОДАРНОСТИ

Спасибо профессионалам

От всей души благодарим проводников пассажирских вагонов Уральского филиала ОАО «ФПК» Татьяну Маклакову и Танзело Шарипову за качественное обслуживание, поддержание чистоты и порядка, внимательное отношение к пассажирам.

Долгая и утомительная дорога с двумя детьми и внучками показалась намного короче благодаря их терпению, отзывчивости и доброте.

Крепкого им здоровья, лёгкого пути и хороших пассажиров. Приятно, что на нашей дороге работают такие профессионы.

Л.Г.Филимонова
Пермь

Уважаемая газета «Гудок»!

Хочу рассказать о своей поездке в поезде № 281 Москва – Воронеж. Я ехала до станции Графская. Вагон обслуживали два проводника – Альберт Сайфутдинов и Денис Вахтин.

Молодые люди внимательно проверили билеты, спокойно и быстро раздали постельное бельё. Несмотря на позднее время (поезд отправился в 23.00) предложили чай и кофе. Стараясь не беспокоить пассажиров, тихонько будили тех, кто выходил на нужной станции во время пути.

Вроде бы это самые обычные обязанности проводника, но у ребят всё получалось удивительно доброжелательно, приветливо, с мягким юмором. Благодаря такой работе поездка прошла незаметно и приятно, в тёплой, я бы даже сказала, домашней обстановке. Мы, пассажиры, это почувствовали и, конечно же, оценили.

Выражая свою искреннюю признательность Альбер

Репортаж

Как провожают вагонзаки

ЗАКЛЮЧЁННЫЕ ТОЖЕ БЫВАЮТ ПАССАЖИРАМИ

Практически все спецперевозки заключенных и осужденных производятся железнодорожным транспортом. Охраной во время конвоирования занимаются подразделения ФСИН, но с содержанием, эксплуатацией и продвижением вагонзаков ведают полицейские.

Сотрудники Главного центра спецперевозок МВД впервые провели для журналистов экскурсию по вагону, предназначенному для перевозки заключенных. С первого взгляда специфическое изделие Тверского вагонного завода сложно отличить от простого почтового вагона. Однако как только заходишь в вагонзак, сразу ощущаешь гнетущую тюрьмную атмосферу – дымчатые, едва пропускающие свет зарешеченные окна, темно-серые стены и потолок, массивные двери, закрывающиеся с гулким металлическим лязгом.

Начальник подразделения спецперевозок на Московской железной дороге полковник внутренней службы Владимир Скобелев провожает нас через нерабочий тамбур вагона дорогой обычных экоек. Минуту санитарный закуток. От обычного он отличается лишь смотровым окошечком в двери уборной – таковы требования безопасности. «Пойдем как особо опасные преступники или начнем с нетяжелых статей?» – спрашивает провожатый. Нет, для начала хочется чего-то проще. «Ну тогда заходите сразу направо», – сориентировал Владимир Скобелев.

По обеим сторонам по три жесткие деревянные полки, нет окон, стола. Массивная решетка оборудована окошечком для раздачи кипятка (заключенные в дороге питаются продуктами из сухого пайка), лоток-пепельница. Из удобств, пожалуй, все. «А как же потом обрабатываются матрасы, белье?» – задаем наивный вопрос.

«Какое белье, какие матрасы? – удивляется наш экскурсовод. – Ничего подобного для заключенных не предусмотрено, они едут на этих деревянных полках. Сама стандартная камера рассчитана на 6 человек, но в случае необходимости можно увеличить ее вместимость за счет откидных полок».

Полковник с усилием толкает дверь тюремного купе, демонстрируя тройную замковую систему.

Продолжение экскурсии было не менее шокирующим. Следующий пункт – одиночная камера для особо опасных преступников. В целях безопасности это помещение закрывается еще и бронированной металлической ширмой. Как только запирается последний замок, это «купе» превращается в сумрачный металлический каземат. Здесь душно даже в холодное время года, а как же тут люди едут летом?

«Спецвагоны оборудованы принудительной системой вентиляции, – поясняют нам.



ФОТО: ГАВРИЛОВ ГОРЬКОВО



ФОТО: ГАВРИЛОВ ГОРЬКОВО

В ТАКОМ «КУПЕ» НИКАКИХ ИЗЛИШЕСТВ – ДАЖЕ МАТРАСЫ НЕ ПОЛОЖЕНЫ

ЭКСКУРСИЮ ПО СПЕЦВАГОНУ ПРОВЕЛ ВЛАДИМИР СКОБЕЛЕВ

– Но в жару, как понимаете, от неё толку мало, вагонзак раскаляется до запредельных температур». Впрочем, летом надзиратели в обход всех инструкций и предписаний открывают окна в коридоре, в который выходят решетки камер.

Сами охранники едут в лучших условиях. Для них предусмотрено купе на 8 человек. Бельем и полноценным горячим питанием они обеспечены. Для их удобства в бригаду включается повар, который готовит пищу на специально оборудованной кухне.

Уже ближе к концу нашей экскурсии мы обратили внимание на двух женщин, быстро орудовавших техническим инвента-

рём. Проводники? «Да! А какой же вагон без проводника-то?» – улыбается одна из железнодорожниц.

«Мы такие же сотрудники РЖД, как и те, кто сопровождает обычные поезда, – добавила вторая. – Грязи и заразы, конечно, много приходится вывозить, ведь это мы потом вагоны отмываем, после этапа. Вот, например, в прошлый раз ехала женщина с открытой формой туберкулеза и сифилисом». «Страшно?» – «Да ничего, мы уже привыкли, по многу лет именно в вагонзаках работаем. Работа, конечно, сложная, но в обычном пассажирском сообщении, где мы все раньше работали, поверите, есть свои трудности».

«А то, что пассажиры наши – заключенные, так это ничего, – подключилась к беседе проводница соседнего вагона. – Они же тоже люди. Если бы вы только слышали, какие тут беседы идут, когда в соседних камерах едут мужчины и женщины. Целые романы возникают. Правда, страшно, когда малолеток везут – сердце кровью обливается».

Несмотря на энтузиазм собеседниц, нам так и не удалось проникнуться вагонзакской романтикой. Поблагодарив радушных хозяек, мы стараемся как можно быстрее покинуть вагон.

ЕЛЕНА ДЕМИДЕНКО

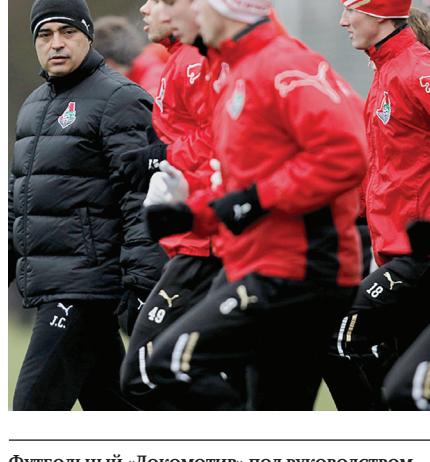
ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Предстартовый марафон

Футбольный клуб «Локомотив» (Москва) объявил о том, что подготовку к весенней части чемпионата России – 2011/12 команда Жозе Коусейру начнёт 9 января. В этот день железнодорожники соберутся на родном стадионе в Черкизово, где пройдут медицинское обследование и начнут тренироваться.

В Москве наши игроки пребудут совсем недолго, до 12 января, и в этот же день отправятся на свой первый в 2012 году тренировочный сбор, который пройдёт в португальском городе Лагуш и продлится две недели. После этого команда вернётся в столицу России, где пребудет до конца января, а после команда вновь вылетит в Лагуш, где ей предстоит тренировки до 11 февраля.

Ну а уже 16 февраля железнодорожники проведут первый в 2012 году официальный матч – напомним, в рамках 1/16 Лиги Европы они примут на своём поле испанский «Атлетик» из Бильбао.



Футбольный «Локомотив» под руководством Жозе Коусейру начнёт цикл тренировочных сборов сразу после новогодних каникул

Ярославские новички

Хоккейный «Локомотив» подписал контракты с двумя новичками – защитником Романом Мануховым и нападающим Никитой Марковским.

Манухов, которому в марте 2011 года исполнилось 17 лет, родился в Екатеринбурге, воспитывался в одной из местных спортивных школ и в конце концов оказался в «Авто» – дубле местного представителя Континентальной хоккейной лиги «Автомобилиста». В его составе Роман провёл 36 матчей в первенстве Молодёжной хоккейной лиги, набрал 2 очка (сделал 2 результативные передачи партнёрам) и «заработал» 30 минут штрафа.

Ровесник Манухова Никита Марковский с юных лет занимался в спортивной школе тольяттинской «Лады». В прошлом году он дебютировал в Молодёжной хоккейной лиге, успел провести в составе «Лады» 15 матчей и набрал 5 очков (забил 2 гола и сделал 3 результативных паса), а также провёл 8 минут на скамейке штрафников. Оба хоккеиста уже прибыли в Ярославль и присоединились к молодёжной команде железнодорожников. В новом клубе Роман будет выступать под номером 36, а Никита выбрали себе номер 55.

Первый титул Романовой

Российская теннисистка Александра Романова выиграла турнир ITF (Международной федерации тенниса) в Джибути с призовым фондом \$10 тыс.

В финальном поединке Александра встретилась со своей соотечественницей Анной Моргиной, и для того, чтобы одержать победу, ей хватило двух сетов – 6:3, 6:4. Этот успех для Романовой, занимающей 613-ю строчку в мировом рейтинге теннисистов, стал первым в карьере. В Джибути она, помимо этого, первенствовала в парном разряде – вместе с индийской теннисисткой Пуджашри Венкатеша в финальном матче взяла верх над российским дуэтом Диана Исаева – Маргарита Лазарева.

Это' по телефону

Форвард Российской футбольной премьер-лиги в команде «Анжи» (Махачкала), член сборной Камеруна Самюэль Это' О представил на родине собственную компанию сотовой связи.

Компания футбольного бомбардира стала лишь третьей в Камеруне, представляющей услуги мобильной связи. Её уставный капитал составил 100 млн центральноафриканских франков (примерно \$225 тыс.), и эксперты прогнозируют, что все вложения Самюэля быстро окупятся. Более того, они считают, что компания очень скоро начнёт приносить ощущимую прибыль, поскольку в своей стране футболист пользуется бешено популярностью. Велика вероятность, что компания тридцатилетнего футболиста станет в Камеруне основным игроком на рынке мобильной связи.

Подготовили Роман Вишнёв
Андрей Мельников

СКЛЕТОН

Погоня за скоростью

Один из лидеров Кубка мира Александр Третьяков готовится к большим стартам



Коньки

Ровное «серебро»

ДМИТРИЙ ЛОБКОВ СТАЛ ВТОРЫМ НА ЧЕМПИОНАТЕ РОССИИ ПО СПРИНТЕРСКОМУ МНОГОБОРЬЮ

По сумме четырёх дистанций Дмитрий Лобков, представляющий ЦСК «Локомотив», всего 0,36 балла уступил победителю Алексею Есину.

За свою спортивную карьеру Дмитрий Лобков девять раз выигрывал чемпионаты страны в спринтерском многоборье. Конечно, рассчитывал он выиграть и десятый титул, но сейчас у Дмитрия есть задачи и поважнее – подготовка к чемпионату мира, который пройдёт в конце января.

Впрочем, у Дмитрия были хорошие шансы на победу. По сути, на льду катка в «Крылатском» у него был только один соперник – Алексей Есин. Чуть больше месяца назад на чемпионате России на отдельных дистанциях Есин впервые выиграл у Лобкова пятисотметровку. Правда, затем Дмитрий на трёх этапах Кубка мира был лучшим из россиян и стабильно опережал Есина. Но на чемпионате России Алексей вновь дал бой старшему товарищу.

В первый день соревнований Дмитрий выиграл любимую пятисотку, опередив Есина на 0,25 сек. Однако на тысячу метров быстрее оказался Алексей. Он же стал первым и по сумме двух дистанций. Во второй день соревнований у Лобкова были хорошие шансы выиграть своё десятое «золото» в многоборье. Но удача в этот день от него отвернулась. На пятисотметровке он бежал в паре именно с Есиним. И так получилось, что Алексей рванул со старта до того, как прозвучал сигнал. Однако судья фальстарт не определил, и в итоге Есин получил преимущество и опередил Лобкова на 0,02 секунды. Позже и Есин, и судьи не отрицали факт фальстарта, но изменить уже было ничего нельзя.

На тысяче у Дмитрия также случился небольшой сбой. Во время перехода с дорожки на дорожку он был вынужден, чтобы не столкнуться с соперником, чуть сбросить скорость. Вот эти нюансы и повлияли на итоговый результат. Впрочем, Лобков по натуре оптимист и после награждения расстроенным не выглядел. «Главное – в начале следующего года успешно выступить на чемпионатах мира, – сказал Дмитрий. – К нам я и готовлюсь».

РОМАН ВИШНЁВ

ФУТБОЛ

Бразильская лень

КАРЛОС ЭДУАРДУ ПОКИДАЕТ «РУБИН»

О желании уехать из России заявил очередной бразильский легионер – на сей раз это сделал полузащитник казанского «Рубина» Карлос Эдуарду.

Мода на воспитанников бразильского футбола в России постепенно проходит, и наши клубы в надежде укрепить свои составы всё чаще обращают взор на Европу и Афики.

Очевидно, на то есть серьёзные причины, главная из которых – ставшая уже почти легендарной недисциплинированность футболистов из Бразилии. В своё время от этого в семье серьёзно пострадали московские ЦСКА и «Спартак». Первый клуб фактически на ветер выбросил немалые деньги за талантливого лентяя Рамона (и в России, и в его родной стране об этом ранее способном футболисте сегодня уже практически забыли), а второй по сей день мучается также с совсем недешёвым Кариокой, уже давно мечтающим вернуться на родные пляжи. На память приходят имена ещё многих бразильских игроков, которые ярко свернули, но вскоре захандрили и исчезли из поля нашего зрителя.

«Рубин» приобрёл Карлоса Эдуарду в 2010 году, выложив за него 24 млн евро. Аналитики говорили о том, что он принесёт казанской команде массу пользы, и действительно – в первом же своём матче на российской земле звёздный бразилец забил два гола. Однако после этого он вдруг сник, быстро потерял место в основном составе, а в конце сезона-2010 получил серьёзную травму, после чего на поле практически не появлялся.

А на днях Карлос Эдуарду дал интервью одной из бразильских радиостанций, в котором прямо заявил, что желает вернуться на родину.

АНДРЕЙ МЕЛЬНИКОВ

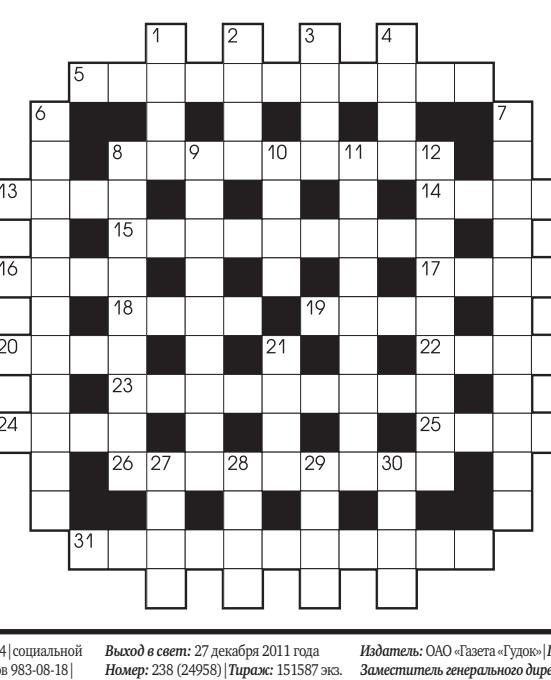
ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Одноковное отношение к закону всех и каждого – мечта демократов и феминисток.
- Кусок необработанного драгоценного металла в руке.
- Горбатый бык – домашняя скотина в Азии и Африке.
- Увлечённый коллекционер личных благ.
- Сравнительно безобидная шалость ребёнка, озорство.
- Середина сложного листа.
- Приятельница Винни-Пуха.
- Премия за ничью в футболе.
- Двуликий божество дверей у древних римлян.
- Съезд членов массовой организации.
- «Губит людей не пиво, губит людей ...».
- Что-либо впервые созданное или применённое.
- Кличут американцев люди, которым он насолили.
- Место дуэли двух противников в тру сах и перчатках.
- Вор, запускающий лапу в финансовые закрома Родины.
- Специально оборудованное помещение для научных исследований.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Паршивая – все стадо портят.
- Спортивная командная игра в мяч верхом на лошадях.
- Квартет после незначительного сокращения штатов.
- Приставка, делающая пилота роботом.
- Фигура с катетами и гипотенузой.
- Собирание знаний о родной стороне.
- «Великий почин», на котором Ленин нес бревно.
- Автомобиль для перевозки сырья для «Домиков в деревне».
- Большой «слезняк».
- Вещество, пропицующее основной взрыв боеприпаса.
- Интеллектуальный «тренажёр» в часы досуга.
- Любимое время года ученика, обожающего каникулы.
- Этим словом называют всё то, что «накрылось медным тазом».
- Инструмент, на котором играют при выяснении семейных отношений.
- Один из источников красной икры.
- Некая таинственная субстанция, эманация человеческой души.

Составил Михаил Сергеев



Ответы на кроссворд за 26 декабря

- Спазм.
- Менеджер.
- Вулкан.
- Настроение.
- Ершик.
- Куколка.
- Аквариум.
- Менеджер.
- Рассвет.
- Треух.
- Характер.
- Резервуар.
- Револьвер.
- Радар.
- Реактив.
- Витраж.
- Желатин.
- Непал.
- Лампочка.
- Арахис.
- Сникерс.
- Секундант.
- Техас.

Выход в свет: 27 декабря 2011 года
Номер: 238 (24958) Тираж: 151587 экз.

Время подтверждения по тиражу: 19.15

Подписано в печать: 19.30

Цена свободная

Адрес редакции: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» [Генеральный директор: Борис Калатин]

Заместитель генерального директора: Сергей Шатовский

Отдел распространения: (495) 269-88-69, (495) 624-52-37

Редакция: Наталия Гаврилова. Тел.: (495) 264-62-71, 641-05-66.

Факс: (495) 624-78-53. Welcome@gudok.ru

Материалы с прибором, набраны **Таким шрифтом**, – на правах рекламы.

Адрес издательства: ул. Ставропольская, д. 38/2, стр. 3. Москва 10506