

В локомотивном депо Самара-пассажирская нашли нестандартный подход к работе с рекламациями

Смоленский узел МЖД больше не будет сдерживать отправку поездов с углем из Западной Сибири в Прибалтику

На одном из перегонов ПривЖД в строй войдёт первый в мире оптоволоконный кабель межстанционной связи

Участниками соревнований «Локобол-2011-РЖД» стали 46 тыс. детей из восьми стран

28 июля 2011 года	WWW.GUDOK.RU
четверг	WWW.GUDOK.INFO
№ 131 (24851)	E-MAIL:GUDOK@CSS-RZD.RU



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

От редакции

Лицо не установлено

Очередной скандал разразился из-за утечки информации через поисковые системы Интернета. На этот раз в открытом доступе оказались данные тех, кто покупал электронные железнодорожные билеты через сайт компании RailwayTicket.ru. Введя запрос в поисковую строку, можно было узнать фамилию, имя и отчество любого пассажира, дату отправления и номер его поезда, пункт отправления и назначения, а также последние цифры номера паспорта. Кроме того, поисковик «выдал» персональные данные людей, которые через сайт tutu.ru бронировали отели и покупали билеты на поезд. Более защищёнными оказались те, кто покупает электронные билеты с помощью сайта www.rzd.ru. Компания «РЖД» позаботилась о защите и кодировке данных пользователей.

Но проблема эта встала столь остро, что довела общественность, разгорячённую летней жарой, до некой точки кипения. Ещё бы, три крупных скандала менее чем за две недели. О первом мы уже писали: тогда в открытый доступ попали три тысячи личных СМС-сообщений абонентов «Мегафона», которые пользовались Интернетом. Затем в Сети «всплыла» информация о том, кто и что заказывает в интернет-магазинах, вплоть до адреса, куда товар доставлялся.

Как такое могло случиться? Версии разные: от технического сбоя до безалаберности компьютерщиков и происков хакеров.

К расследованию подключились правоохранительные органы. Но найдут ли виновных? Большой вопрос. До сих пор ведь продаются на компьютерных рынках Москвы базы данных тех же сотовых операторов. А в начале лета был выявлен даже факт продажи «неустановленным лицом» базы данных одного из УВД. И это «лицо» публике так и не показали. Если его не могут найти, то что уж говорить о Глобальной информационной сети.

Позавчера президент страны подписал поправки к закону «О персональных данных», они ужесточают меры безопасности. В частности, теперь организации обязывают оценивать риски и эффективность защиты персональных данных пользователей, при этом средства защиты информации должны пройти процедуру оценки соответствия.

Но, кроме правил доступа к информации, необходимо определить и адекватные меры ответственности за их нарушение. И кто за всё это отвечает. Иначе будем вновь гоняться за «неустановленным лицом». И, как правило, безрезультатно.

Цифра дня

5,6 млрд

руб. направит ОАО «РЖД» на комплексную реконструкцию участка Карымская – Забайкальск в 2011 году.

Блиц

В полной готовности

До конца лета все пожарные поезда ОАО «РЖД» будут оборудованы системами ГЛОННАС и GPS



ФОТО: СЕРГЕЙ КОПЧЕНОВ

Виталий Беликов, заместитель начальника управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД»

– Виталий Сергеевич, какова пожароопасная обстановка сегодня?

– Нынешнее лето не такое пожароопасное, как прошлое, но пиковые нагрузки месяца полтора назад отмечались на

Свердловской дороге, в конце июня наблюдались пожары в регионе Дальневосточной. Сегодня наиболее непростая обстановка на Октябрьской и Северной, связанная с лесными пожарами. На Северной ежедневно привлекается от двух до шести пожарных поездов. Но стоит отметить, что всё под контролем. В организации безопасного пропуска поездов сбоев из-за пожаров в этом году нет. Работаем в обычном режиме. – Прошлое лето выявило отдельные проблемы в пожарном комплексе компании. Были ли они учтены при подготовке к пожароопасному сезону?

– Мы начали готовиться заранее, недочёты прошлого года, разумеется, учли. Улучшилось взаимодействие с МЧС, чему поспособствовало проведение весной Центральной пожарной технической комиссии с участием МЧС России. Мы гораздо

раньше усилили боевые расчёты пожарных поездов дополнительными цистернами с водой – все вопросы решили уже в мае.

– Как обстоят дела с внедрением систем спутниковой навигации?

– Решение об оборудовании такими системами подвижного состава пожарных поездов было принято главой ОАО «РЖД» в 2010 году, тогда же мы оснастили такими системами 129 пожарных поездов, а в августе этого года закончим установки на оставшихся 175. Использование системы ГЛОННАС оказалось очень полезным, с её помощью мы можем решать самые разные задачи. Например, находясь здесь, в Москве, мы можем отслеживать скорость продвижения поезда к месту ЧС, прогнозировать время его подхода и оценивать ближайшие к ЧС силы и средства.

БЕСЕДОВАЛ
Владислав Кукреш

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Кто бы подсчитал

ФАС предложила централизованно устанавливать тарифы на пригородные перевозки



ФОТО: ТАВЛА ГОРБАЧЬЮ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ ФУНКЦИИ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ ТАРИФОВ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОТ СУБЪЕКТОВ РФ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СЛУЖБУ ПО ТАРИФАМ (ФСТ).

Как пояснили «Гудку» в антимонопольном ведомстве, там исходили из общего анализа реформы железнодорожного транспорта. Схему установления тарифов нужно изменить, в первую очередь потому, что ФСТ сейчас всё равно регулирует почти всё: цены на услуги инфраструктуры, тарифы на грузовые и дальние пассажирские перевозки.

«В регионах чиновники просто не знают, как формируется средний сетевой тариф на инфраструктуру, а мы заставляем их делать то, что они в принципе не могут, – заявил «Гудку» источник в ФАС. – В результате убыточные пригородные компании, предоставляя свои данные, вводят их в заблуждение, хотя у нас есть специальный федеральный орган, который и призван рассчитывать реальную стоимость перевозок».

Между тем начальник управления транспорта ФСТ Виктор Квитко даже не

Регионы могут лишиться права определять цену билета на электричку

представляет, что могло заставить ФАС попытаться изменить ход реформы. «Два года назад было принято постановление правительства № 950, которое определило, что именно субъекты Федерации устанавливают тарифы на пригородные перевозки, – напоминает Виктор Квитко. – Более того, это постановление уже исполняется, региональные энергетические комиссии ведут соответствующую работу и рассчитывают тарифы». В прошлом году ФСТ специально для регионов утвердила методику расчёта экономически обоснованного тарифа на услуги инфраструктуры для пригородного сообщения.

В свою очередь, в ФАС утверждают, что при реформировании железнодорожного транспорта главным критерием должны быть эффективность и отсутствие риска необратимых последствий. И это также является целью правительства.

Как полагает руководитель Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максим Шнейдер, для компании важно не то, кто будет устанавливать стоимость проезда,

а то, чтобы ей компенсировали разницу между экономически обоснованным тарифом и тем, который реально применяется. «РЖД сами заинтересованы в снижении тарифа, поскольку из-за того, что с 2003 года цены на билеты росли в два раза быстрее, чем индекс потребительских цен, перевозки стали дороже, чем на конкурирующем автомобильном транспорте, – замечает Максим Шнейдер. – Низкие тарифы привлекут на железнодорожный транспорт больше пассажиров».

Что касается инициативы ФАС, то согласно ей получается, что между пригородными компаниями и администрациями субъектов Федерации появится посредник. И именно он будет определять стоимость перевозок, а регионам придётся подстраивать к его решению объём перевозок и уровень компенсаций для РЖД. Это может вызвать дополнительную напряжённость уже между ФСТ и регионами. Поэтому предложение ФАС вызывает у последних неоднозначную реакцию.

>Окончание | 2

ПРОБЛЕМА

Вагонный травматизм

РАСТЁТ СТАТИСТИКА ПОВРЕЖДЕНИЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПОРТАХ

ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА РОСТ ПОВРЕЖДАЕМОСТИ СВОИХ ВАГОНОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ. ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ ИЗ СТРОЯ БЫЛО ВЫВЕДЕНО СВЫШЕ 12,7 ТЫС. ЕДИНИЦ. ЭТО НА 71% ПРЕВЫШАЕТ ПОКАЗАТЕЛИ ПРОШЛОГО ГОДА.

При этом 90% от всего числа повреждённых вагонов приходится на долю восьми морских портов: ОАО «Мурманский морской торговый порт» (2691 вагон); ОАО «Восточный порт» (2292); ОАО «Находкинский морской торговый порт» (1630); ОАО «Порт Ванино» (1348); СК «Малый порт» (1086); ОАО «Туапсинский порт» (889); ОАО «Дальморгеология» (851); ЗАО «Высоцкий порт» (628).

Повреждения нанесены подвижному составу преимущественно при выгрузке с использованием агрессивных технологий. В частности, грейферным способом.

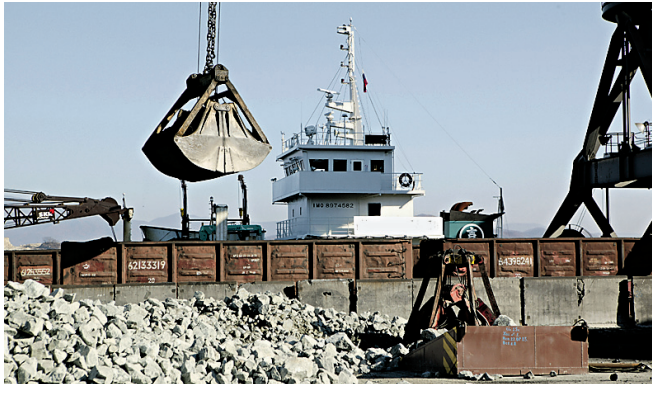


ФОТО: ИРИНИ ИВАНОВА/ТАСС

Грейферная разгрузка – одна из главных причин повреждения вагонов

В ПГК отмечают: увеличилось число повреждений новых вагонов. С начала года более 3,2 тыс. вагонов 2008–2011 годов выпуска были направлены в ремонт. При этом 93–95% повреждённого подвижного состава – это дефицитные полувагоны, востребованные под погрузку топливных, лесных, инертных и горно-металлургических грузов, в том числе и социально значимых.

Эксперт в области морского транспорта, бывший заместитель министра морского транспорта СССР Виталий Збарщенко отметил, что один из самых эффективных, но и дорогих способов избежать порчи вагонов в портах – оборудовать их вагонопрокидывателями. «Чем больше грейфер, тем больше производительность, но и количество повреждённых вагонов ра-

стёт», – отметил он. По словам эксперта, большое количество повреждений наблюдается при выгрузке металлолома. «В этом случае целесообразно использовать магистрально-фидерную технологию выгрузки: небольшими кранами на тыловых путях в специальные контейнеры, которые большими кранами затем загружаются на судно», – подчеркнул эксперт.

Директор по развитию информационно-аналитического агентства «Порт-Ньюс» Надежда Малышева считает, что объективности ради данные ПГК должны быть подтверждены государственными надзорными органами. «К тому же не всегда контроль стивидора на входе вагонов в порт осуществляется столь же дотошно, как контроль самой ПГК на выходе этих вагонов из порта», – отметила эксперт.

Галия ШАКИРОВА
Денис ВИКСНЕ

ИНТЕРВЬЮ

Новая ступень



ФОТО: WWW.PRESSA.RU.RU

Александр Тишанин, вице-президент ОАО «РЖД»

В СЕНТЯБРЕ СЕГО ГОДА ВСТУПАЮТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ (ПТЭ) ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ. НА ВОПРОСЫ «ГУДКА» ОТВЕТИЛ АЛЕКСАНДР ТИШАНИН.

– Александр Григорьевич, как долго и в каком формате прошла разработка новых ПТЭ?

– Впервые к разработке этого документа по инициативе руководства департамента госполитики в области железнодорожного транспорта мы приступили в 2004 году. Была создана рабочая группа, в состав вошли представители Ространснадзора, Росжелдора, Минтранса и ОАО «РЖД», через некоторое время в группу был включён и представитель ассоциации «Промжелдортранс». Эволюция документа определялась необходимостью разделить компетенцию между органами государственной власти и хозяйствующими субъектами. Это, кстати, стало основным, принципиальным отличием новых ПТЭ. В дальнейшем, в связи с отменой ПТЭ для железнодорожного транспорта необщего пользования, было принято решение об издании единого документа для железнодорожного транспорта как общего, так и необщего пользования. Это второе принципиальное отличие новых правил.

Важно и то, что структурная реформа федеральных органов одновременно наложилась на реформу технического регулирования. Длительное время мы не могли на тот момент утвердить ПТЭ в Минюсте, что обуславливалось вводом в действие технических регламентов. Но в 2007 году законодательство дало право федеральным органам исполнительной власти вносить изменения в нормативные правовые акты РФ до вступления в силу соответствующих технических регламентов. С этого момента работа над ПТЭ была возобновлена.

>Окончание | 4

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Грузов стало больше

Северная дорога за шесть месяцев перевезла более 800 тыс. тонн через Архангельский морской торговый порт. Это на 2,5% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Экспорт составил 180 тыс. тонн. Основной объём здесь приходится на уголь – 107,7 тыс. тонн, лесные грузы – 24,9 тыс. тонн и металлы – 44,5 тыс. тонн. Перевалка импорта составила 323 тыс. тонн.

Сберегли средства

За первое полугодие локомотивные бригады эксплуатационных депо Барнаул и Алтайская Западно-Сибирской дороги сэкономили более 23,5 млн руб. Экономии удалось достичь благодаря рациональным методам вождения поездов, а также внедрению ресурсосберегающих технологий.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Кто бы подсчитал

> Начало | 1

«Решение забрать у регионов право устанавливать тарифы на пригородные перевозки вызывает недоумение. Государственное регулирование вряд ли оправдает себя в рыночных условиях, – говорит начальник управления транспорта министерства строительства, инфраструктуры и дорожного хозяйства Челябинской области Александр Филиппов. – У каждого региона свои особенности и свои перевозчики. Утверждённый в областях тариф для привлечения пассажиров может пересматриваться в сторону понижения. В Челябинской области, например, в июне так и поступили, в результате чего проезд подешевел. При федеральном регулировании сомнительно, что такое станет возможным. А если будет установлен предельный тариф, чтобы вывести пригородные перевозки на безубыточность, то о какой выгоде для пассажиров можно будет говорить?»

По мнению главного консультанта министерства промышленности и транспорта Ульяновской области Зельфии Латыповой, если ФСТ будет устанавливать тарифы на пригородные перевозки, то компенсировать выпадающие доходы перевозчика должно государство. Даже в случае передачи права устанавливать тарифы ФСТ это ведомство не сможет их повысить сверх установленной правительством планки 11% в год. А вот если будет снижение, а львиную долю компенсации расходов возьмёт на себя федеральный бюджет, это решит сразу несколько проблем. «Во-первых, снизит финансовую нагрузку на пассажиров, привлечёт дополнительное количество людей на железнодорожный транспорт. Во-вторых, регионы и пригородные компании смогут вернуть прежние размеры движения и составность поездов. Региональные же средства можно было бы направить на обновление подвижного состава и расширение спектра услуг в поездах», – говорит Зельфия Латыпова.

Игнат Вьюгин

ЭКОНОМИКА

Пенсионная система РЖД следует по расписанию

На состоявшихся в Общественной палате слушаниях по теме «Актуальные проблемы пенсионной реформы на современном этапе» исполнительный директор НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Елена Сухорукова привела корпоративную пенсионную программу ОАО «РЖД» в качестве примера успешного функционирования модели пенсионной системы в отдельно взятой отрасли. В своём выступлении глава фонда подчеркнула необходимость решать накопившиеся в пенсионной системе России проблемы не путём кардинального реформирования, а через последовательное совершенствование нормативной базы для пенсионного рынка. В частности, пенсионные накопления – это нарастающий из года в год финансовый ресурс, способный стать реальным инструментом развития и модернизации экономики. «Сегодня в стране работают 150 негосударственных пенсионных фондов, и в совокупности накопительная система уже аккумулировала более триллиона средств пенсионных активов, – подчеркнула Елена Сухорукова. – Развивать эту систему дальше – для поколения младше 1967 года рождения – исключительно верный путь». Как отметила Елена Сухорукова, пример эффективно работающей модели пенсионной системы уже есть – это программа корпоративного негосударственного пенсионного обеспечения, которую реализует для своих работников крупнейший в стране работодатель – ОАО «РЖД». И в отличие от системы инвестирования пенсионных накоплений в России в целом аналогичная система в ОАО «РЖД» работает и достаточно успешно.

Рита Чижова

РЕШЕНИЕ

Работа в паре
Неполадки в модернизированных электровозах
устраняют и в депо, и на заводе



ФОТО: ИРИНА ВОЛОЖИК

В ремонтном локомотивном депо Самара-пассажирская почти на 20% уменьшилось количество случаев непланового ремонта. Этому помог нестандартный подход к рекламациям.

По словам начальника депо Ярослава Ивахненко, это стало возможным за счёт тесного сотрудничества с Ярославским электровозоремонтным заводом, на котором старые электровозы проходили модернизацию.

Первые модернизированные электровозы ЧС2К с улучшенными тягово-эксплуатационными и техническими характеристиками начали поступать в депо в конце 2008 года. Однако они были «сырые», в основном отказывала электроника.

Гарантия на модернизированные локомотивы действовала два года. За это время в депо выработали механизм рекламационной работы с предприятием и изучили наиболее

Совместными усилиями удалось повысить надёжность локомотива

сложные отказы и способы, как их избежать.

Например, машины приходят в депо с новыми контакторами, у которых конструктивно установлены две блокировки, а используется только одна. Если сигнал по этой блокировке проходит с замедлением, система выдаёт сообщение, что контактор работает вне нормы.

В депо нашли выход: стали устанавливать перемычки на вторую блокировку. И теперь они работают в паре. «Мы поняли, как научить ремонтный персонал и локомотивные бригады не допускать ошибок, способных привести к отказам в пути следования», – пояснил Ярослав Ивахненко.

На основании рекламаций сотрудники депо стали давать заводу свои предложения по повышению эксплуатационной надёжности электровозов, работать на опережение. «Зная наиболее больные места ЧС2К, мы блокировали саму

возможность возникновения отказа при дальнейшей эксплуатации», – отметил замначальника депо по качеству Илья Митряев.

К примеру, на локомотивах есть единая система автоматического управления движением. Специалисты-разработчики установили по просьбе депо на рабочих местах руководителей и технологов депо программное обеспечение для расшифровки файлов, которые регистрируют все параметры работы ЧС2К. «Тем самым мы выяснили особенности работы электроаппаратов и тяговых двигателей локомотива и определили факторы, влияющие на их безотказность. Оказалось, что нередко неправильные действия локомотивной бригады могли спровоцировать отказ электрооборудования в пути», – заявил Ярослав Ивахненко.

Дмитрий Попов,
Соб. корр. «Гудка»
САМАРА

УСЛУГА

Электрички в подмогу

Пригородное сообщение выручит пассажиров скорого поезда

С 1 августа начнут курсировать два новых электропоезда на маршруте Воронеж – Лиски – Воронеж.

«Решение о начале курсирования электричек мы приняли для того, чтобы как можно больше пассажиров в Воронежской области могли пользоваться дневным поездом № 45 Воронеж – Москва», – рассказывает «Гудку» начальник службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирском сообщении Юго-Восточной дороги Вячеслав Прокофьев.

По его словам, от региональных властей уже поступало пожелание о том, чтобы максимальное число жителей региона могло ездить в столицу без длительных ожиданий пересадки.

Между тем поезд Москва – Воронеж приобретает всё большую популярность у пассажиров, так как ходит в утреннее время. Его отправление – ежедневно в 12 минут восьмого.

Чуть больше года назад пассажирский состав до Москвы состоял из шести-семи вагонов. Сегодня к локомотиву цепляют уже по 11 вагонов, чтобы вместить всех желающих.

Однако полная составность скорого поезда допускает 14 вагонов. Поэтому железнодорожники решили пустить с начала августа дополнительные электрички, так они планируют увеличить наполняемость скорого поезда. Первая электричка будет прибывать из города Лиски рано утром, за 37 минут до отправления 45-го. Вторая начнёт отходить от станции Воронеж-1 с таким же интервалом после прибытия поезда из Москвы.

Дополнительные пригородные сообщения ждут не только жители Лисок. Оно необходимо и воронежцам как недорогой городской транспорт, которому не страшны уже ставшие привычными в областном центре автомобильные пробки.

Воронежец Сергей Герасименко радуется: «Я живу на окраине города, в районе Машмета, и часто по работе езжу в столицу. Но, чтобы доехать до вокзала



ФОТО: ИРИНА ВОЛОЖИК

Дополнительные электропоезда заполнят пробел в железнодорожном сообщении между Воронежской областью и Москвой

вовремя, приходится вызывать такси, а это всякий раз 300 руб. Так что я очень рад, что совсем скоро от вокзала по городу можно будет проехать за 12 руб. на электричке».


В дальнейших планах железнодорожников и пригородной компании «Черноземье» – облегчить жизнь жителям Тамбова и Липецка, желающим ехать в столицу поездом Москва – Воронеж.

Начальник службы предоставления услуг инфраструктуры в пассажирском сообщении ЮВЖД Вячеслав Прокофьев объясняет: «Сейчас мы совместно с местными администрациями на местах решаем вопрос доставки пассажиров из Тамбова в Грязи и из Липецка в Елец специально к скорому поезду на Москву. Возможно, на первых порах задействуем для этого микроавтобусы. Ну а потом уже более вместительные электрички».

Сергей Михалёв
Соб. корр. «Гудка»
Воронеж




Rail-ТарифRail-АтласRail-Инфо



Санкт-Петербург

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



От всей души поздравляем ОАО «ПГК»
с Днем рождения!
Желаем дальнейшего процветания
и стабильности.
Коллективу компании – здоровья,
благополучия
и высоких достижений!

www.CTM.ru

Персонал

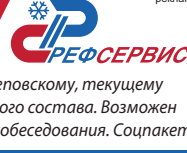
ОАО «Рефсервис» объявляет набор на должность заместителя директора представительства на Дальневосточной ж.д.



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

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

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



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

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

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

Объявление

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «СОРТАВАЛЬСКИЙ ДРОБИЛЬНО-СОРТИРОВОЧНЫЙ ЗАВОД» УВЕДОМЛЯЕТ О ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА НА ВЕДЕНИЕ РЕЕСТРА И О НАЧАЛЕ ПРОЦЕДУРЫ ЗАМЕНЫ РЕГИСТРАТОРА

Наименование органа управления эмитента, принявшего решение о расторжении договора на ведение реестра и замене регистратора: Совет директоров, дата принятия решения: 06.07.2011 г., основание прекращения договора на ведение реестра: одностороннее расторжение договора на ведение реестра. Реквизиты регистратора, передающего реестр: Полное фирменное наименование: Закрытое акционерное общество «Регистрационный Депозитарный Центр», место нахождения: 185035, Республика Карелия, г. Петрозаводск, ул. Дзержинского, д. 26, почтовый адрес: 185028, Республика Карелия, г. Петрозаводск, пр. Ленина, д.19, а/я 22, лицензия ФКЦБ России № 10-000-1-00307 от 17.03.2004 г. Дата прекращения действия договора на ведение реестра: 05.09.2011 г. Зарегистрированное лицо вправе до передачи реестра получить справку от регистратора, осуществляющего ведение реестра, о записях, проведённых по его лицевому счету данным регистратором в хронологическом порядке.

Реквизиты нового регистратора: Полное фирменное наименование: Открытое акционерное общество «Реестр», место нахождения: 119021, город Москва, Зубовская пл., д. 3, стр. 2, почтовый адрес: 129090, город Москва, Большая Балканский пер., д. 20, стр. 1, лицензия ФСФР России № 10-000-1-00254 от 13.09.2002 г. Дата вступления в силу договора на ведение реестра с новым регистратором: 18.07.2011 г.

РАЗВИТИЕ

Смоленск расширяет пути

Уголь Кузбасса быстрее поступит в порты Балтийского моря



С появлением новых путей пропускная способность Смоленска-сортировочного возросла

Железнодорожники Московской магистрали расширили Смоленский узел, прежде сдерживающий отправку поездов с углем из Западной Сибири в Прибалтику.

На станции Смоленск-сортировочный путейцы уложили три дополнительных полотна протяжённостью 1750 м и установили шесть стрелочных переводов. Таким образом количество нечётных путей станции увеличилось с пяти до восьми. «Правда, новые пути не очень длинные. Один путь – на поезд из 47 вагонов, а два других – для составов по 40 вагонов. Но длиннее построить не удалось, расширять дорогу просто некуда – нет территориальных возможностей», – рассказал «Гудку» заместитель начальника станции Смоленск-сортировочный Игорь Усков.

По его словам, сейчас на станции в среднем сортируются 35 поездов в сутки. После реконструкции планируют обрабатывать на пять поездов больше.

С нечётных путей станции поезда отправляют в Бело-

руссию – на Оршу и Витебск. Основной груз – уголь Кузбасса, доставляемый в порты прибалтийских стран.

Благодаря перевозкам угля грузопоток станции в нынешнем году увеличился почти на 12% по сравнению с прошлогодними показателями. Игорь Усков утверждает, что в июле отправили 2575 вагонов, то есть на 190 больше, чем за аналогичный период времени прошлого года. Именно для того, чтобы растущее количество составов суглем не задерживалось в приграничном Смоленске, руководство МЖД и решило построить дополнительные пути.

Сейчас составы расформируются путём осаживания. Игорь Усков объясняет: «Маневровый локомотивчик ездит с составом по путям и заводит вагоны. А после открытия системы нечётных путей поезда станут расформировывать путём роспуска через полугорку. Локомотивчик надвигает вагоны на горку, составитель отцепляет и отправляет их на пути, куда нужно. Это ускорит расформирование состава».

СВЕТЛАНА КАЗАНЦЕВА

ПЕРЕВОЗКИ

Проблемные точки

На Свердловской адресно решают сложные ситуации

Уральские предприятия не могут вывезти свои грузы по железной дороге, из-за чего терпят значительные убытки и останавливают производство. На СвЖД сложившуюся ситуацию объясняют значительным ростом погрузки, путевыми работами и требующей модернизации инфраструктурой. При этом дорога старается максимально оперативно решать каждую проблемную ситуацию.

По данным Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей (СОСПП), из-за заторваренности станции Кунара ОАО «Сухоложскцемент» не может отправить с неё вагоны с грузом и принять составы с сырьём со станций Ергач и Верхняя, что грозит приостановкой производства. Сложности с транспортировкой своей продукции испытывают и другие предприятия – комбинат ОАО «Ураласбест», ООО «Невьянский завод ЖБИ».

На СвЖД объясняют, что погрузка на станции Кунара выросла к уровню прошлого года на 7,7%, только один «Сухоложскцемент» увеличил погрузку на 20,5%, а выгрузку – на 40,3%. Погрузка на станции Асбест выросла ещё больше – на 12% к уровню прошлого года.

«Затруднения в работе станции Асбест, Кунара, Баженово связаны с нагрузкой, которая ложится на сортировочную станцию Богданович. С начала 2011 года объём погрузки промывленных предприятий этого узла вырос на 21%, вагонооборот – на 17% к уровню прошлого года, а пропускная способность участка Богданович – Войновка практически полностью исчерпана», – объясняют на дороге.

Станциям Богданович и Войновка приходится обрабатывать



ФОТО: ИТАР-ТАСС

не только грузовые составы, но и порожние вагоны. Сейчас СвЖД договорилась с собственниками подвижного состава, и порожняк направляется под погрузку на Западно-Сибирскую дорогу, снижая нагрузку на станции Свердловской магистрали.

Кроме того, уже не первый месяц у грузоотправителей возникают проблемы из-за того, что у дороги не осталось собственного парка вагонов, он передан в управление или продан разным операторам.

«Соответственно координация вагонопотока затруднена. Реформирование железнодорожной отрасли необходимо, но встраивание в рыночную экономику не может проходить мгновенно. Ситуацию осложняет то, что в Свердлов-

Цемент на Свердловской магистрали ждёт отправки

ской области примерно 37% логистики предприятий «привязаны» к железной дороге, в то время как в среднем по России этот показатель составляет 15–17%, – объяснила исполнительный вице-президент СОСПП Марина Вшивцева. – Хорошо, что железная дорога пошла навстречу грузоотправителям».

По её словам, сейчас СвЖД не только реализует стратегический план развития, но и старается разрешить конкретные сложные ситуации: проводятся оперативные совещания, специалисты начали выезжать на каждую проблемную точку.

Как рассказали в управлении СвЖД, в этом году пришлось

уже отменить три «окна» для путевых работ, чтобы пропускать составы по наиболее загруженным направлениям.

По мнению специалистов СОСПП, для более продуктивного сотрудничества в ближайшее время желез-

Предпринимателям, возможно, совместно с региональными властями, придётся решать вопросы работы с новыми тарифами.

«В условиях рыночной экономики тарифы на грузоперевозку будут расти, это неизбежный процесс. А невысокая рентабельность многих пред-

Тарифы на грузоперевозку будут расти, это неизбежный процесс

ной дороге необходимо будет продолжать разработку электронной биржи вагонов, которая позволит выстроить более чёткую координацию вагонопотоков, развивать инфраструктуру и увеличивать пропускную способность станций.

приятий, например лесной отрасли, не позволяет им нести такие траты. И о том, как решать эту проблему, стоит думать уже сейчас», – уверена Марина Вшивцева.

БЕРА МОРОЗОВА,
СОВ. КОРР. «Гудка»
ЕКАТЕРИНБУРГ

ФИНАНСЫ

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС на 31 декабря 2010 г.

Форма N 1 по ОКУД		КОДЫ	
Дата (год, месяц, число)		2010 12 31	
Организация: Открытое акционерное общество «Газета «Гудок»		по ОКПО 40184406	
Идентификационный номер налогоплательщика:		ИНН 7701660262/770101001	
Вид деятельности: Издательская деятельность		по ОКВЭД 22.12	
Организационно-правовая форма / форма собственности: Открытое акционерное общество		по ОКОПФ/ОКФС 42 12	
Единица измерения: тыс.руб.		по ОКЕИ 384	

Местонахождение (адрес): 105066, г. Москва, Старая Басманная ул., 38/2,3

Дата утверждения	28.02.2011
Дата отправки (принятия)	28.02.2011

АКТИВ	Код показателя	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
1	2	3	4
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	110	90	85
Основные средства	120	9454	12627
Незавершенное строительство	130	30	30
Отложенные налоговые активы	145	360	862
Прочие внеоборотные активы	150	444	969
ИТОГО по разделу I	190	10378	14573
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	210	30367	8962
в том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	1940	4140
затраты в незавершенном производстве	213	24231	1801
готовая продукция и товары для перепродажи	214	1130	344
расходы будущих периодов	216	3066	3578
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	2804	1438
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	90925	57899
в том числе покупатели и заказчики	241	48163	26221
Денежные средства	260	6316	33715
ИТОГО по разделу II	290	130411	102915
БАЛАНС	300	140789	117487

ПАССИВ	Код показателя	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	410	47896	47896
Резервный капитал	430	1606	1648
в том числе:			
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	1606	1648
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	14927	8950

ИТОГО по разделу III	490	64429	58494
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Отложенные налоговые обязательства	515	2	20
ИТОГО по разделу IV	590	2	20
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	610	9850	-
Кредиторская задолженность	620	66508	58973
в том числе:			
поставщики и подрядчики	621	9884	13218
задолженность перед персоналом организации	622	3923	2021
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	623	518	811
задолженность по налогам и сборам	624	10165	4634
прочие кредиторы	625	42019	38289
ИТОГО по разделу V	690	76357	58973
БАЛАНС	700	140789	117487
СПРАВКА о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах			
Арендованные основные средства	910	133393	133393
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов	940	1243	1243
Бланки строгой отчетности		56	1
Основные средства, сданные в аренду		35592	38850

Руководитель Калатин Борис Владимирович
«28» Февраля 2011 г.

Главный бухгалтер Смирнова Надежда Васильевна

ОТЧЁТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ За период с 1 января по 31 декабря 2010 г.

Форма № 2 по ОКУД		КОДЫ	
Дата (год, месяц, число)		2010 12 31	
Организация: Открытое акционерное общество «Газета «Гудок»		по ОКПО 40184406	
Идентификационный номер налогоплательщика:		ИНН 7701660262/770101001	
Вид деятельности: Издательская деятельность		по ОКВЭД 22.12	
Организационно-правовая форма/форма собственности: Открытое акционерное общество		по ОКОПФ/ОКФС 42 12	
Единица измерения: тыс. руб./		по ОКЕИ 384	

Показатель	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
наименование	код	
1	2	3
Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	010	398333
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	(247601)
Валовая прибыль	029	150732
Коммерческие расходы	030	(31419)
Управленческие расходы	040	(103482)

Прибыль (убыток) от продаж	050	15831	19117
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	426	522
Проценты к уплате	070	(58)	(150)
Прочие доходы	090	966	12948
Прочие расходы	100	(20168)	(27891)
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	(3003)	4546
Отложенные налоговые активы	141	502	(260)
Отложенные налоговые обязательства	142	(18)	(2)
Текущий налог на прибыль	150	(2550)	(3415)
Пени по налогам	180	(7)	(24)
Налог на прибыль прошлого периода	181	(125)	-
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	190	(5201)	845
СПРАВОЧНО			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	2792	2768

РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Показатель		За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
наименование	код	прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Прибыль (убыток) прошлых лет	220	-	(624)	-	92
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	-	-	44	15
Отчисления в оценочные резервы	250	x	2859	x	99
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	260	384	-	79	-

Руководитель Калатин Борис Владимирович
«28» февраля 2011 г.

Главный бухгалтер Смирнова Надежда Васильевна

Аудиторское заключение по бухгалтерской отчётности за 2010 год Открытого акционерного общества «Газета «Гудок»

Аудитор
Наименование: **Закрытое акционерное общество «БДО».**
Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11.
ЗАО «БДО» зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.
Свидетельство серия 77 № 006870804 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.
Свидетельство серия 77 № 013340465 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 20.01.2010 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.
ЗАО «БДО» – независимая национальная аудиторская компания, входящая в состав международной сети BDO.
ЗАО «БДО» является членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнёрство «Аудиторская Палата России», основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций 10201018307.
НП «АПР» внесено в государственный реестр саморегулируемых организаций аудиторов под № 1 в соответствии с приказом Минфина России от 01.10.2009 № 455.
Аудиторское заключение уполномочена подписывать старший партнёр Харламова Наталья Васильевна на основании доверенности от 01.01.2011 №1-01/2011-БДО.
Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской отчётности ОАО «Газета Гудок», состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2010 года, отчёта о прибылях и убытках, отчёта об изменениях капитала, отчёта о движении денежных средств, приложения к бухгалтерскому балансу и пояснительной записки к бухгалтерской отчётности за 2010 год.
Итоговая часть: по нашему мнению, бухгалтерская отчётность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «Газета Гудок» по состоянию на 31 декабря 2010 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2010 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчётности.

Интервью

Новая ступень

>Начало | 1

– Чем было вызвано принятие новых ПТЭ, какие наиболее значимые факторы обусловили появление нового документа?

– Прежде всего оно было вызвано проведением структурной реформы федеральных органов исполнительной власти во исполнение указа Президента РФ от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». МПС России как федеральный орган исполнительной власти было ликвидировано, произошло разделение его прежних функций на хозяйствующие и государственные. Хозяйствующие достались владельцу инфраструктуры, каковым является ОАО «РЖД», а государственными были наделены Минтранс России, Росжелдор и Ространснадзор. И уже эта структурная реформа повлекла за собой, как следствие, пересмотр всей нормативно-правовой базы, в том числе регламентирующей и вопросы технической эксплуатации железных дорог.

– Все ли основные предложения ОАО «РЖД» были учтены?

– Предложения РЖД были учтены абсолютно все. Правда, за исключением одного, достаточно спорного с точки зрения безопасности движения, которое касалось использования синего показания на маршрутном светофоре.

– Вполне ли согласуются новые ПТЭ с такими основополагающими документами, как Инструкция по движению поездов и маневровой работе, Инструкция по сигнализации?

– Работа ведётся в соответствии с утверждённым заместителем министра транспорта Андреем Недосековым планом-графиком разработки первоочередных документов. Перерабатываются и актуализируются новые Инструкции по сигнализации на железных дорогах и Инструкция по движению поездов и маневровой работе. В настоящее время завершено согласование межведомственной рабочей группой, образованной министром транспорта Игорем Левитиным, Инструкции по сигнализации. Инструкция по движе-



ФОТО: ТАСС/ТАТНИС ГОРБАТОВ

нию и маневровой работе ещё в процессе согласования.

– Кстати, все ли предложения ОАО «РЖД» учтены в данных редакциях?

– Мы направили в Минтранс свои предложения ещё 18 мая. Они, на мой взгляд, отражают и суть самих ПТЭ, и нововведения, которые необходимо отразить уже в самих этих документах в связи с вводом в действие новых правил. Но последнее слово будет за Министерством транспорта, которое и утверждает данные документы. Именно его позиция определит все те новаторские идеи, которые будут закреплены в новых документах.

– А насколько документ отражает новую структуру управления железнодорожным транспортом?

– Пожалуй, так ставить вопрос будет не совсем корректно, поскольку все требования, которые содержатся в документе, излагаются не для структурных подразделений ОАО «РЖД», а для владельца инфраструктуры. Мы утвердили график разработки документов РЖД,

СТРУКТУРА ДОКУМЕНТА ВЫЗОВЕТ НЕКОТОРУЮ СЛОЖНОСТЬ В ЕГО ИЗУЧЕНИИ

обеспечивающих выполнение требования ПТЭ владельцем инфраструктуры. Мы будем наделять свои структурные подразделения полномочиями по их изданию. Законодатель не должен и не вправе вмешиваться в нашу хозяйственную деятельность, и в связи с этим он не может нам диктовать, какой документ может устанавливать та или иная служба в РЖД.

– В новых ПТЭ вводится около сотни основных определений или понятий. Изменилось ли их количество, появились ли новые понятия, при этом могут ли какие-либо из них вызвать определённые трудности при их толковании?

– Безусловно, определённые трудности могут вызвать так называемые отсылочные (неопределённые) нормы. Конечно, прибавились и новые понятия, но их можно штучно пересчитать, от силы пять-восемь, причём, в основном, они транслированы из действующего законодательства. Так, добавилось определение

того же самого владельца инфраструктуры, которого ранее не было, но в целом ничего кардинально нового здесь нет. А вот сама структура документа вызовет некоторую сложность в изучении – это и сквозная нумерация, и приложения вместо прежних глав. У некоторых, допустим,

ставителю может делегировать какие-то полномочия.

– В Минтрансе утверждён график разработки документов, обеспечивающих выполнение требований ПТЭ. Как бы вы оценили начатую работу, каковы первые результаты?

– ОАО «РЖД» подготовило и внесло в инициативном порядке в соответствии с этим графиком 10 из 34 документов. 3 документа

Ввод ПТЭ в действие завершает

определённый этап реформирования отрасли

вызывает вопрос даже само определение владельца инфраструктуры. Но когда мне, например, задают вопрос, а является ли начальник железнодорожной станции владельцем инфраструктуры, то я понимаю, что человек не читал Закон о железнодорожном транспорте. Владелец инфраструктуры – это юридическое лицо, а не физическое или должностное. В то же время юридическое лицо своему полномочному пред-

до 1 сентября в соответствии с нашим внутренним графиком мы точно так же внесём в Минтранс на утверждение. Однако перечень документов, который необходимо актуализировать с вводом в действие новых ПТЭ, значительно шире. Мы провели такой анализ и представили в Минтранс свои предложения по 117 документам!

– А на дорогах как обстоят дела?

– На дорогах точно так же во исполнение распоряжения ОАО

«РЖД» от 15.06.2011 № 1295р были образованы комиссии по пересмотру наших внутренних документов. Назначены ответственные. Это как минимум главные инженеры или первые заместители начальников дорог. У них в отличие от центрального аппарата задача более приземлённая и есть чётко очерченные полномочия – под конкретные требования ПТЭ разработать соответствующий документ на местном уровне. В то же время их задача сложна в части приведения самих объектов инфраструктуры в соответствие с требованиями ПТЭ, что связано с большими финансовыми затратами, инвестиционной программой по оздоровлению и т.д. Им уже сегодня необходимо определить перечень объектов, которые должны быть приведены в соответствие с ПТЭ, и обеспечить финансирование этих работ. До 1 июля такие программы были разработаны во исполнение распоряжения президента компании и взяты на контроль.

– Как будет организована процедура проверки знаний положений новых ПТЭ?

– Мы приступили к выполнению этого вопроса в инициативном порядке, но ждём утверждения общего порядка проверки знаний, который должен издать Минтранс России. Он определит основные принципы этой работы, и только после того, когда эти основные принципы будут определены, мы сможем приступить к проверке знаний этих документов нашими работниками.

– А кстати, сами правила уже доступны в печатном виде?

– Они были опубликованы в Бюллетене нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в марте. ОАО «РЖД» выделило деньги на официальное издание, мы уже напечатали 600 тыс. экземпляров для своих работников.

– Выходит, сейчас только и началось их изучение?

– К изучению мы приступили раньше. Как только ПТЭ были официально опубликованы, появилось соответствующее распоряжение президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина № 1065р, а сам текст ПТЭ был размещён на официальном сайте компании. В структурных

подразделениях дорог были организованы специальные занятия по изучению ПТЭ. У нас же достаточно много категорий работников дороги. Согласно приказу 28Ц насчитывается порядка 260 наименований должностей и профессий, и все должны знать ПТЭ, но для каждого из них определён минимальный объём знаний в рамках этих правил.

– Каких качественных изменений, на ваш взгляд, можно ожидать в работе железнодорожного транспорта после вступления в силу новых ПТЭ?

– Самое главное, на мой взгляд, то что их ввод в действие завершает определённый этап реформирования отрасли, и он заставил нас пересмотреть всю ранее изданную МПС нормативную базу, т.е. без этого говорить о полноценном вводе ПТЭ невозможно. А вот когда вся эта работа будет завершена, легитимность всех вновь изданных документов будет неоспоримой, а требования понятны и обязательны к исполнению, тогда можно будет говорить и о качественных изменениях. Другой вопрос – как это сделать, если сегодня в тексте ПТЭ имеется порядка 150 отсылочных норм к неопределённым документам, неким нормам и правилам. Уже достигнута договорённость с Минтрансом, что все отсылочные нормы будут идентифицированы и под каждый пункт ПТЭ будет прописан конечный перечень документов, регулирующих тот или иной вопрос.

– Но надо понимать, что это уже дальнейшая работа...

– Да, это так. И эта работа изначально была определена так же, как приоритетная и тоже до вступления правил в силу в сентябре. ОАО «РЖД» свои предложения в этой области уже подготовило и направило в Минтранс на рассмотрение. На основании наших предложений Минтранс планирует подготовить информационное письмо, которым и будут идентифицированы все неопределённые ссылки на нормы и правила. Можно сказать, что вся эта иерархия документов, издаваемых в рамках ПТЭ, позволит исключить всякое двойное толкование и, в свою очередь, обеспечить повышенный уровень безопасности движения.

БЕСЕДОВАЛ ОЛЕГ СЕРГЕЕНКО

Разбор

Человеческий фактор

К СХОДУ ПРИВЕЛИ ЖАРА И ХАЛАТНОСТЬ

8 июля 2011 года на перегоне Барыш – Патрикеево Куйбышевской железной дороги произошло крушение грузового поезда. С рельсов сошли 10 хвостовых вагонов, были повреждены 310 м бесстыкового пути, 4 опоры и 700 м контактной сети. Последствия могли быть более тяжёлыми, ведь в составе поезда находилось 17 вагонов с легковоспламеняющимся грузом.



ФОТО: РОМАН ЗАХАРОВ

РАБОТА НА ПУТИ, НУЖНО ПРОСЧИТЫВАТЬ ВСЕ ШАГИ

последовательность действий должностных лиц, которые в итоге и привели к крушению.

Заявку на производство путевых работ подавал начальник дистанции пути Чердымов. Но он почему-то не учёл фактическое повышение температуры окружающего воздуха, которое должно было послужить сигналом к оформлению отказа от проведения «окна». К тому же Чердымов не провёл с ответственным руководителем работ соответствующий инструктаж.

Руководителем работ, причём сразу на двух участках, был назначен и.о. заместителя

Инзенской дистанции пути по текущему содержанию пути Ключников, а в случае его отсутствия – начальник эксплуатационного участка дистанции пути Зубков. Однако Зубков в то время находился на проведении оперативного разбора ранее допущенного нарушения в дистанции пути.

Предотвратить роковое начало работ могла и дежурная по станции Барыш Новикова, которая была осведомлена о том, что руководителя работ на месте нет, а заявку на их выполнение оформил от имени Зубкова бригадир пути укрупнённой бригады Матвиенко, то есть «окно» было фактически предоставлено при отсутствии руководителя работ. В итоге в

нарушение всех имеющихся телеграфных указаний ОАО «РЖД» общее руководство работами взял на себя тот самый Матвиенко. Да и с самим Зубковым, как выяснилось, при проведении селекторного совещания 8 июля и.о. главного инженера Инзенской дистанции пути Борисов инструктаж провести не удалось. Открывая перегон по окончании работ бригадир пути не удосужился ограничить скорость движения поездов, разрешив им следовать с установленной.

Сход произошёл в третьем по счёту поезде после открытия движения при превышении фактической температуры рельсовых плетей от температуры закрепления, что привело к ослаблению устойчивости пути и его поперечному смещению.

Разбирая этот случай, руководство дороги отметило как минимум пять так называемых слагаемых, которые должны были воспрепятствовать производству работ в это «окно». Один из них должен был сработать при организации работы самой машины «Дуоматик». Начальник этой специализированной путевой машины Балыков был осведомлён о разнице температуры рельсов и температуры закрепления и

просто-напросто обязан был не выезжать на это «окно». Бригада машины «Дуоматик», как прописано в инструкции по эксплуатации, должна состоять из трёх машинистов и одного помощника машиниста, а фактически там оказалось два машиниста и два помощника. Техническое задание на производство выправочных работ было оформлено не в полном объёме: не указаны температура закрепления рельсовых плетей, рихтовочная нить, параметры кривых и т.д. Кстати, тут мог бы пригодиться опыт Московской дороги, где такие машины оборудовали специальной предохранительной системой, которая блокирует работу машины при температуре воздуха выше 25 градусов. Подобное оборудование начали устанавливать и на Куйбышевской дороге, но, к сожалению, только после крушения...

Уже подсчитан суммарный ущерб, который в результате утери грузов, повреждение вагонов и инфраструктуры в целом оценивается в 42 млн руб. Заведено уголовное дело, и следственным комитетом будут определены конкретные виновные, суд определит вину каждого причастного. Такие плачевные итоги.

ОЛЕГ БОРИСОВ

Внедрение

Модернизация на перегонах

КИЛОМЕТРЫ МЕДНЫХ КАБЕЛЕЙ ЗАМЕНЯТ НА ОПТОВОЛОКОННЫЕ

В ОКТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА НА ОДНОМ ИЗ ПЕРЕГОНОВ ПРИВОЛЖСКОЙ ДОРОГИ В СТРОЙ ВОЙДЁТ ПЕРВЫЙ В МИРЕ ОПТОВОЛОКОННЫЙ КАБЕЛЬ МЕЖСТАНЦИОННОЙ СВЯЗИ.



ФОТО: ТАСС/ТАТНИС ГОРБАТОВ

Оптоволоконный кабель сбережёт километры меди

Использование оптоволокна позволит сократить затраты на обустройство инфраструктуры автоблокировки за счёт отказа от дорогостоящего медного кабеля.

Сегодня оптоволоконный кабель используется в основном для систем диспетчерской централизации. Если его опытная эксплуатация в системе автоблокировки Приволжской дороги покажет, что время доставки и защиты информации не уступает возможностям передачи данных медных сетей, то его внедрение станет повсеместным.

Начальник отделения внедрения систем ЖАТ ОАО «НИИАС» Владимир Воронин рассказал «Гудку», что революционность и необходимость подобного перехода объясняется экономией средств и повышением надёжности. Пока аппаратура автоблокировки для передачи данных использует только медные

пары кабеля, число которых достигает 12–14 пар. НИИАС уже не один год борется с километрами медной «проволок». Так, в последние годы силами института на 11 перегонах (МЖД, КбшЖД и СЮЖД) удалось при модернизации автоблокировки сократить число медных пар кабеля до двух. «Стоимость кабеля сейчас больше 1 млн руб. за километр – так что это серьёзная экономия, особенно ощутимая на длинных перегонах», – заключил Владимир Воронин.

ВСЕВОЛОД КУКРЕШ

ПРОБЛЕМА

Южные трудности

Соблюсти участковую скорость поможет развитие инфраструктуры

Олег Шаталов,
начальник
Дирекции
управления
движением
Красноярской
железной дороги



На всех дорогах жалуются на падение участковой скорости. Красноярская магистраль – не исключение.

Один из факторов влияния на участковую скорость – неразвитость инфраструктуры по южному ходу, где дорога имеет снижение по итогам полугодия на 2,9 км/ч. В связи с тем что до 2009 года грузооборот по сети двигался преимущественно в западном направлении, развитие в большей степени получали Западный и Южный полигоны РЖД. В середине 2009 года рынок определил направление грузов из Западной Сибири на Дальний Восток – в морские порты Тихоокеанского побережья России и Китай. В результате на менее развитом Восточном полигоне появилась проблема в пропускных способностях участков при существующем объёме перевозок. Так, за первое полугодие объём перевозок по южному ходу КРЖД превысил уровень докризисного 2008 года на 7,2%, а коэффициент использования пропуск-



Технологические «окна» не должны сильно снижать пропускную способность дороги

ной способности участка Междуреченск – Тайшет, на котором из 64 перегонов 44 являются однопутными, приблизился к единице. Ещё одна трудность. На дороге 473 приёмо-отправочных пути (64% от общего количества) с условной длиной 57 вагонов. В их число входят крупные участковые станции Ачинск-1 и Иланская, в чётных парках которых нет путей для поездов унифицированной длины. Чтобы уйти от сложившегося положения, необходимо ускорить комплексное развитие участков и станций дороги, в особенности её южного хода. Согласно технико-экономическому обоснованию

для первого этапа комплексного развития данного участка до 2015 года требуется не менее 17,6 млрд руб. инвестиций. За это время необходимо построить 145,4 км вторых путей, чётные парки на станциях Абакан и Иланская, а также усилить устройства электроснабжения. Учитывая необходимость срочного повышения пропускной способности южного хода, в прошлом году ОАО «РЖД» было дополнительно выделено 142,8 млн руб. На эти средства Красноярская дорога построила два ранее закрытых развезда – Береж и Козыла, ликвидировав тем самым ключевое препятствие на участке Саянская – Тайшет.

Модернизация

Инфракрасный контроль

Учёные предлагают использовать системы тепловидения для испытаний вагонов

Современные ограждающие конструкции кузовов пассажирских и рефрижераторных вагонов представляют собой сложную многослойную неоднородную конструкцию.

Поэтому выявление участков с ухудшенной теплоизоляцией в процессе эксплуатации и оценка качества выполненного ремонта ограждающих конструкций кузова представляют собой актуальную задачу. Восстановление таких участков связано с трудоёмкими операциями, требующими зачастую разборки обшивки кузова. В настоящее время для определения коэффициента теплопередачи кузова используется метод, при котором создаётся разность температур внутри вагона и окружающей среды и определяются температуры поверхностей конструкции в различных точках. При ускоренных испытаниях с помощью электроотопительных приборов, расположенных внутри вагона, поддерживается заданная температура, избыточная по отношению к окружающей среде. Температурные поля, образующиеся на внешней поверхности, фиксируются специальными приборами. Изменение теплового поля по поверхности может быть определено методом сканирования с последующей обработкой данных в компьютере. Для повышения эффективности этого метода учёные РГУПСа предлагают исполь-



Выявлять и устранять очаги теплопотерь в кузове вагона станет проще

зовать инфракрасную тепловизионную технику, обладающую большой чувствительностью и разрешающей способностью. В этом случае получение картины распределения температуры на поверхности сводится к совмещению ряда термограмм, представляющих собой кадры тепловизионной съёмки. Полученные снимки могут быть наложены на изображение конструкции вагона. Такой подход имеет большую наглядность и позволяет анализировать сложные конструкции с неоднородностями. Реализация данного способа стала возможной в настоящее время благодаря появлению

новых типов тепловизоров с так называемой неохлаждаемой матрицей, имеющих высокую чувствительность. Для расчёта коэффициентов теплопередачи в приборе используется матрица перепада температур всей исследуемой плоскости, что позволяет выявить «очаги» ухудшения теплоизоляции и «теплопроводные мостики». В результате обработки полученных данных на компьютере можно определить показатели теплопередачи отдельных элементов, панелей и конструкции в целом. Эта информация позволяет не только количественно оценить величину теплопотерь

через участки ограждающих элементов, но и внести коррективы в конструкторскую документацию при проектировании теплоизолированного кузова опытной партии вагонов и провести сравнительные испытания различных вариантов ограждающих конструкций. Данную методику учёные университета опробовали на выставке, где в одном месте были собраны новые пассажирские вагоны и прошедшие капитальный ремонт. Сравнение термограмм позволило оценить эффективность работы теплоизоляции, климатической установки, а также качество оконных блоков. Тепловизионный контроль позволяет также идентифицировать неисправности в электрооборудовании, предназначенном для нагрева конструктивных элементов подвижного состава, и контролировать процессы нагрева или охлаждения различных агрегатов. На наш взгляд, использование тепловизионного контроля с последующей регистрацией данных в электронном паспорте вагона позволит создать систему тепловизионного мониторинга, которая может быть использована для прогнозирования сроков ремонта и обслуживания подвижного состава.

Олег Ворон,
заведующий кафедрой
«Вагоны и вагонное хозяйство»
РГУПСа, к.т.н.

ПЕРЕВОЗКИ

Выгодная экономия

Чтобы быстрее доехать, нужно сократить время остановок

Если спросить не совсем просвещённого, а, может быть, даже и просвещённого в железнодорожном деле человека, за какое время, по его мнению, скорый, да к тому же фирменный поезд преодолевает расстояние 300 км, он, наверное, ответит: 3–4, может, 5 часов, не больше.

Как же он ошибается! Скорый фирменный поезд «Томич» отправляется из Томска-2 в 7.25 (время московское) и, преодолев расстояние 316 км, прибывает в Новосибирск в 14.10, то есть через 6 час. 45 мин. Нетрудно подсчитать, что так называемая участковая скорость (считается с учётом стоянок) этого скорого поезда составляет 46,8 км/ч. Если вспомнить, что средняя участковая скорость в России в 1913 году была 34 км/ч, то становится очевидным, что прогресс за 100 лет в 13 км/ч совершенно недостаточный. Ну что тут можно сказать? Просто обидно за железную дорогу и за тех томичей, которые решат доехать до Новосибирска не автобусом, который идёт от Томска до Новосибирска менее 5 часов, а скорым фирменным поездом «Томич», заплатив за проезд от Томска-2 до Новосибирска даже в плацкартном вагоне 843 руб. Конечно, можно от Томска до Новосибирска доехать на электропоездах с пересадками в Тайге и Болотном (прямого



Ускорение движения пассажирских поездов сделает их более конкурентоспособными

электропоезда от Томска до Новосибирска нет). Но такое путешествие займёт уже 10,5 часа и будет стоить 336 руб. Специалисты скажут, что сравнить поезд с комфортабельным автобусом на небольшом расстоянии неправомерно и просто бессмысленно. Но, если можно поезд ускорить, и причём с минимальными затратами, почему бы это не сделать?

Для сокращения времени хода «Томича» на участке Томск-2 – Новосибирск нет смысла давать советы об увеличении технической скорости. Но вот за счёт уменьшения времени стоянок поезд № 37 только на полигоне от Томска-2 до Новосибирска можно «ускорить» на полтора часа и увеличить таким образом участковую скорость «Томича» с 46,8 км/ч до 60 км/ч.

Давайте посчитаем: на станции Томск-1, преодолев от Томска-2 расстояние 8 км, поезд № 37 имеет стоянку по графику 40 минут. По свидетельству начальников поездов, стоянки в 15 минут вполне достаточно для того, чтобы спокойно посадить всех пассажиров. Таким образом, имеем реальную экономию в 25 минут прямо с места. Далее, в 2010 году был выполнен первый этап работ по развитию узла Тайга – закончен строительство соединительного пути, который позволяет поездам из Томска в направлении Новосибирска выходить напрямую, минуя станцию Тайга-1. Этот соединительный путь в настоящее время уже активно используется для грузовых поездов, но здесь можно с успехом пропускать и пассажирский. За счёт этого экономится ещё минимум один час. И таким образом на участке в 90 км мы можем сэкономить почти 1,5 часа. Внедрение этой технологии для пассажирских поездов требует, конечно, и затрат, в частности на станции Тайга-2 придётся соорудить приличную пассажирскую платформу. Но сокращение времени хода на 1 час, исключение пересечения главных путей Транссиба этого стоят. Очень надеюсь, что данное предложение заинтересует работников причастных дирекций.

Геннадий Савко,
преподаватель Томского техникума
железнодорожного транспорта,
почётный железнодорожник

ВОПРОС ДНЯ?

Как можно ускорить оборот вагонов?

Максим Щепин, начальник станции Ерунаково: – Ускорить оборот можно с помощью обезличивания парка собственника вагонов. Мы, к примеру, стремимся ускорить оборот с помощью обезличивания парка ОАО «ПГК». Независимо от того, к кому пришли вагоны по документам, мы подаём их на те фронты, которые готовы грузить именно сейчас. Хорошая экономия времени и денег.

Валерий Лебедик, начальник Красноярского территориального центра фирменного транспортного обслуживания: – Говорить о том, что не хватает вагонов, нельзя. Сегодня у нас вагонный парк больше, чем был в 1988 году, в период пика железнодорожных перевозок. Проблема в другом – его неэффективным использованием. Иными словами – порожние вагоны, преследуя узкокорпоративные интересы определённого собственника, идут мимо груза, простаивают в ожидании наиболее выгодной перевозки. Изменить ситуацию могло бы создание на взаимовыгодных условиях единого центра управления парками различных собственников подвижного состава и грузоладельцев. Это позволит сократить порожний пробег вагонов, исключить встречные перевозки. При такой схеме вагоны не будут скапливаться на подходах, в пунктах перехода сопредельных государств, в портах.

Сергей Штырлов, заместитель начальника службы движения Северо-Кавказской дирекции управления движением: – Одним из основных источников по улучшению оборота вагона может стать увеличение маршрутизации. Это значит, что вагоны будут идти не враспашную, а напрямую по 40–50 единиц. При этом грузоотправитель получает маршрутную скидку, а дорога – уменьшение оборота и сокращение затрат на маневровые работы по переработке на станциях.

Андрей Белов, начальник отдела организации работы станций службы движения Куйбышевской дирекции управления движением: – Станция – живой организм, его не надо рассматривать отдельно от внешних факторов и среды. Следует правильно организовать работу по двум направлениям: вход и выход поездов со станции. Вход – это прибытие разборочных и транзитных поездов в соответствии с нормативным графиком. Если есть все необходимые ресурсы – персонал, локомотивы и инфраструктура, станция будет работать, как часы. При этом важно выполнить ещё одно условие – смежные службы должны соблюдать технологическую дисциплину. Все причастные к обороту вагона – локомотивщики, вагонники, путейцы и движженцы – должны выполнять свои временные нормативы. В идеале должен быть единый процесс, увязывающий работу станции с эксплуатационными и ремонтными локомотивными депо (выдача локомотивов под состав), с эксплуатационными вагонными депо (осмотр вагонов) и с другими службами, от которых зависит своевременный выход поезда. Мы опробовали это на станции Кинель и получили результат: за две недели простой транзитного вагона с переработкой сократили на четыре часа.

Дмитрий Тишанин, начальник диспетчерского центра службы перевозок Южно-Уральской дирекции управления движением: – Необходимо повысить маршрутную скорость. Кроме того, более качественно работать с собственниками вагонов и минимизировать порожний пробег их подвижного состава. Вагон должен загружаться там, где был выгружен. Следует также повысить ответственность всех участников перевозочного процесса, в том числе локомотивщиков и путейцев. Сегодня ответственность смежных хозяйств за сроки доставки вагона до конца не определена. И самое главное – ответственность за снижение оборота вагона должны нести как РЖД, так и собственники вагонов и грузополучатели.

Николай Беляков, первый заместитель начальника Приволжского территориального центра фирменного транспортного обслуживания: – Оборот можно ускорить, только изменив правила использования подвижного состава. Сегодня каждый собственник выстраивает свою логику, исходя из собственных потребностей, не учитывая интересы грузоотправителей. Чтобы это изменить, нужно передислоцировать вагоны, не участвующие в перевозке по экономически выгодным для дороги тарифам, на малодеятельные участки в ожидании погрузки. Они будут стоять, а владелец – платить за использование инфраструктуры. На время невостребованный подвижной состав надо исключать из учёта как погрузочный ресурс. Это приведёт к сокращению количества работающих вагонов, соответственно ускория их оборот. В результате вагоны будут легко передвигаться к местам погрузки-выгрузки, инфраструктура не загружена. А как только грузы появятся, вагоны из отстоя подадут к месту погрузки.

Андрей Орлов, заместитель начальника станции Коща по оперативной работе: – Нужно удлинить пути сортировочно-отправочного парка нашей станции. Ведь согласно графику движения длина поезда должна составлять не менее 71 вагона, а у нас таких путей в «сортировке» из двадцати – всего три. Поэтому отправлять зачастую приходится по 60 с небольшим вагонов. Тормозит оборот и нехватка электровозов для вывоза составов, особенно во время «оконов». А ещё завод «Аммофос» отправляет в порты Санкт-Петербурга составы с удобрениями – так они неделями простаивают на химзаводе ожидая судна. Стоят по 200–300 вагонов, особенно зимой. Нужна нормальная работа с портами, ритмичный подвод судов – но это уже задача грузоотправителя.

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

РЕМОНТ

Труба сроков не сорвала

КОРРЕСПОНДЕНТ «Гудка» НАБЛЮДАЛ ЗА ХОДОМ ПУТЕВЫХ РАБОТ НА ПАВЕЛЕЦКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД



ПРОХОД ПОСЛЕДНЕЙ ПЕРЕД «ОКНОМ» ЭЛЕКТРИЧКИ ОЗНАМЕНОВАЛ НАЧАЛО РАБОТ



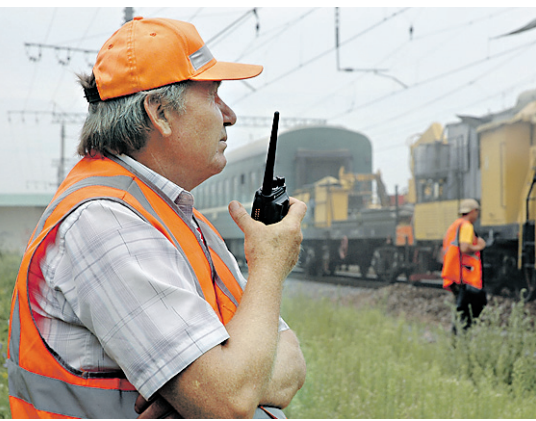
ДВИЖЕНИЕ ПО СОСЕДНЕМУ ПУТИ НЕ ПРЕРЫВАЛОСЬ



НАЙДЕННАЯ ПОД ШПАЛАМИ ТРУБА ПРИОСТАНОВИЛА РАБОТУ



ОБЪЁМ РАБОТ НА ПАВЕЛЕЦКОМ НАПРАВЛЕНИИ В ЭТОМ ГОДУ ДОСТИГ 7 КИЛОМЕТРОВ



ПРОФЕССИЯ ПУТЕЙЦА ЗАТЯГИВАЕТ: СТОИТ ПОПРОБОВАТЬ – И ОСТАЁШЬСЯ ПРЕДАННЫМ ЕЙ НАВСЕГДА



ПЕРВОГОДКАМ ЕСТЬ ЧЕМУ УЧИТЬСЯ У СТАРШИХ



«ОКНО» НА ПЛАТФОРМЕ РАСТОРГУЕВО ЗАКРЫЛИ В СРОК

НА «БОЕВОЙ» ПОСТ ПМС-5 ЗАСТУПИЛА РАННИМ УТРОМ 22 ИЮЛЯ В СОТНЕ МЕТРОВ ОТ ПЛАТФОРМЫ РАСТОРГУЕВО. К НАЧАЛУ ОЧЕРЕДНОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО «ОКНА» ПОД РЕЛЬСАМИ БЫЛА УЖЕ ЗАРАНЕЕ ВЫПОЛНЕНА ЗАРЯДКА ДЛЯ МАШИНЫ ОТ: ПОД ШПАЛАМИ ПРОБУРИЛИ СКВОЗНОЕ ОТВЕРСТИЕ ОТ ЩЕБНЯ, А В 50 М ОТ ЭТОГО МЕСТА В ЗЕМЛЮ ВОТКНУЛИ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЙ ЗАНАК.

Ровно в 10 часов 30 минут идущие со стороны Москвы электрички перевели на свободный от путевых работ путь, а затем прибыл первый хозяйственный поезд с главным инженером. Средний ремонт первого главного пути на перегоне Бирюлёво – Домодедово на павелецком направлении Московской железной дороги, начатый 1 июля, вступил в свою завершающую фазу. Работы здесь закончатся в последних числах месяца.

Несмотря на то что ремонт проводился в рабочие дни, особого неудобства пассажиры не испытали: расписание движения пригородных поездов переписали, но «некритично». На время работ лишь небольшую часть электричек вывели из расписания, да и то по большей части дневные электропоезда, отмена которых фактически не затронула часы пик.

Главный инженер ПМС-5 Дмитрий Родионов сообщил «Гудку», что объём работ на павелецком направлении составил в этом году 7 км. На перегонах проводится усиленный средний ремонт пути с применением машин глубокой очистки, на необходимость которого указали дви-

в специально подогнанные вагоны, а чистый щебень тут же укладывается обратно в путь. Сейчас за ОТ проследует машина ВПО. Она будет заниматься выправкой, подбивкой и отделкой пути».

Несмотря на уверенность главного инженера, выправкой пути занялись не сразу: ОТ вынужденно заглушила двигатель. Дело в том, что через 60 м после пуска гремющая под путями цепь наткнулась на твёрдый объект, как позже выяснилось, на асбестовую трубу. Пустую.

«Здесь раньше ведь станция стояла, её несколько лет назад ликвидировали, стрелочные переводы снимали, платформа Расторгуево стала проходной, а демонтировать коммуникации на глубине никому, видимо, не захотелось. Потому нам и приходится, как только средний ремонт начинаем, с такими штуками бороться», – поделился соображениями старший мастер ПМС-5 Валерий Кузнецов.

Всего оздоровлением пути у платформы Расторгуево занимались человек 30: монтеры пути, сигналисты, мастера, механики, машинисты и др. У механиков СЦБ имелись схемы кабелей, проходящих под разрушенной станцией. Очевидно, что труба, на которую натолкнулась ПМС-5, на каких бы то ни было картах не значилась. Подобные, препятствующие ходу работ находки случаются нечасто, но на выполнении плана иногда сказываются. Тем не менее на перегоне Бирюлёво – Домодедово сроков трубе сорвать не удалось. По словам работников ПМС-5, за

Бывалые мастера говорят, что нет лучшей школы, чем во время путевых работ

женцы, внимательно отслеживающие и просчитывающие грузовой поток по всем направлениям. Именно исходя из полученных ими данных и определяется необходимость среднего ремонта, который проводят всякий раз, когда конкретный участок пути пропускает более 350 млн тонн груза. Этот показатель высчитывается при складывании веса всех поездов, проходящих по конкретному направлению. Если средний ремонт не проводить и игнорировать высокие показатели грузонапряжённости, то на путях могут случаться «выплески», а это всё приводит к расстройству железнодорожного пути и, как следствие, к ограничению скоростей движения поездов.

На перегоне Бирюлёво – Домодедово основную работу осуществляла машина глубокой очистки СЧ с вылетом ножа и глубиной очистки 40 см, но на платформах, например на подъезде к Расторгуеву, ПМС-5 охотнее использовала более компактную технику – ОТ, у которой глубина очистки меньше на 10 см, зато проходимость из-за малых габаритов вблизи платформы лучше.

Пока Дмитрий Родионов расписывал технические возможности задействованных машин, ОТ опустила по бокам пути нож и желоба и путейцы закрепили на глубине 30–40 см под шпалами рабочую цепь. Она заскрежетала, задвигалась и стала выгребать из-под путей щебень. «Обычно в день мы проходим 400–500 м, – рассказал главный инженер. – В данный момент ОТ вычищает загрязнённый балласт. Отсеянная земля поступает

весь июль подобных «археологических случаев» практически не происходило.

Как только путейцы разделились с неопознанным на картах инфраструктурным объектом, по рельсам пошла машина ВПО. Работы шли споро, но у Валерия Кузнецова хватило времени рассказать, что, кроме опытных железнодорожников Сазонова, Финогенова, Борисова, работающих в отрасли много лет, у него в бригаде работает много первоодок, которым есть чему поучиться у старших. По словам старшего мастера, нет лучшей школы, чем во время путевых работ. Несколько лет практики – и, глядишь, новички тоже мастерами своего дела станут. Другое дело, что учиться сегодняшние новички будут уже у кого-то другого, а не у Валерия Кузнецова: через два месяца он уходит на заслуженный отдых – как-никак 60 лет исполнилось, 23 года из которых, к слову, оказались посвящены «железке». «Начинал монтером пути 2-го разряда. Пришёл сюда сразу после развала Союза, когда всё рухнуло. До этого главным инженером районного водоканала работал. Ну а ремонты на путях затягивают. Если попал сюда и немножко привык, то всё – остаёшься навсегда», – отметил Валерий Кузнецов.

«Окно» на платформе Расторгуево закрыли в положенные 16.30. «Пока путь не стабилизируется, а это произойдёт в течение 2–3 дней, на нём будут держать ограничение скорости – 60 км/ч. Ну а потом электрички пойдут по прежнему расписанию», – заключил главный инженер ПМС-5 Дмитрий Родионов.

Владислав Кукреш
Фото: Андрей Жаров

Закон

Полиция станет старше

Стражи порядка забудут о ранней пенсии

Президент внёс в Госдуму законопроект, увеличивающий предельный возраст пребывания на службе для полицейских на пять лет.

Сегодня срок службы стражей порядка регулируется постановлением Верховного совета ещё от 1992 года. Согласно документу сотрудники в звании от лейтенантов до подполковников служат до 45 лет, полковники – до 50 лет, генерал-майоры и генерал-лейтенанты – до 55 лет, а генерал-полковники – до 60 лет.

Срок службы и сегодня можно продлить на пять лет, но лишь в исключительных случаях и персонально. Если же законопроект Дмитрия Медведева будет принят, то он увеличится для всех полицейских автоматически. Как заявил глава МВД Рашид Нургалиев, новый документ «О прохождении службы в органах внутренних дел» поможет укрепить кадровое ядро полиции и сохранить наиболее опытных сотрудников.

Кроме того, впервые предлагается законодательно установить обязательность прохождения службы на контрактной основе. В президентском законопроекте также повышаются квалификационные требования к должностям сотрудников, уровню их образования, профессиональным знаниям и навыкам, подчеркнул министр.

По его словам, основным принципом кадровой политики МВД станет ротация руководящего состава. Как только у какого-нибудь полицейского начальника закончится срок контракта, его тут же переводят на другое место службы. «В ходе переезда принцип ротации кадров также активно использовался, более 40 руководителей поменяли место службы, например бывший первый заместитель МВД Михаил Суходольский прошёл аттестацию и был назначен на должность руководителя ГУ МВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области», – уточнил Рашид Нургалиев.

Госдума может принять президентский законопроект уже в весеннюю сессию.



ФОТО: ИТА-ТАСС/В.С.СЕРГЕЕВ

Закон «О полиции» вступил в силу с 1 марта 2011 года, с этого же дня милиция была официально переименована. Чтобы стать полицейскими, сотрудники МВД начали проходить переаттестацию. Предполагается, что к 2012 году штатная численность полицейских рядов будет сокращена с 1,4 до 1,1 млн человек. Как ранее сообщал «Гудок», переаттестация сотрудников МВД продлится до 1 августа 2011 года. Её прошли уже 90% сотрудников органов внутренних дел. В самом министерстве переаттестацию прошли более 200 генералов, около трети руководства – этого сделать не смогли.

«Все сотрудники должны понимать, что положительный результат аттестации не даёт повода для расслабления, а возлагает большую ответственность», – отметил глава МВД Рашид Нургалиев. – Протоколы аттестационных комиссий будут подшиты в личные дела, и в дальнейшем мы будем

Перед заслуженным отдыхом стражам порядка придётся потрудиться подольше

учитывать их в ходе прохождения службы каждым сотрудником».

Кроме того, на прошлой неделе президент Дмитрий Медведев подписал закон о социальных гарантиях для полицейских.

Он регулирует отношения, связанные с денежным довольствием, жильём, медицинским обслуживанием и пенсионным обеспечением сотрудников, а также членов их семей. Согласно этому документу зарплата полицейских будет состоять из должностного оклада и оклада по специальному званию. Размеры окладов индексируются по решению правительства. Законом предусмотрены ежемесячные надбавки за звание, за особые условия службы, за работу с гостайной, за добросовестное выполнение служебных обязанностей, за особые достижения в

службе и за выполнение задач, связанных с повышенной опасностью.

Ранее в МВД обещали, что зарплата лейтенанта полиции будет составлять не менее 33 тыс. руб. в месяц, а с учётом дополнительных выплат – 45 тыс. руб.

Третья статья закона оговаривает выплату сотрудникам органов внутренних дел пособий. Теперь при увольнении, если общая продолжительность службы в ОВД составляет 20 лет и более, пособие будет равняться семи окладам денежного содержания. При службе менее 20 лет – двум окладам. В случае гибели сотрудника пособие составит до 3 млн руб., при увечье – до 2 млн руб. Если предельный срок службы полицейских будет увеличен на пять лет, то достичь 20-летнего стажа им будет не так уж сложно.

Галина Зинченко

Рынок

В ожидании спроса

Автоконцернам не нужна государственная программа

Крупнейшие отечественные производители грузовых автомобилей смогут наращивать производство и без государственной программы утилизации, назначенной на 2012 год.

Официальные представители КАМАЗа и «Группы ГАЗ» подтвердили, что в отличие от программы утилизации легковых машин, запущенной в разгар кризиса, аналогичная программа в отношении грузовых автомобилей не станет для российского автопрома спасением.

«Сейчас рынок восстанавливается бешеными темпами, мы еле успеваем за ним. Если запустит утилизационную программу, то мы просто можем не успеть нарастить производство», – пояснил директор по маркетингу и рекламе Камского автозавода Ашот Арутюнян. Ранее президент автогиганта Сергей Когогин заявил, что «быстрый рост рынка позволит компании обойтись без утилизационной программы». От собственной программы утилизации КАМАЗ уже отказался.

Оценивая спрос на грузовики марки «Урал», вице-президент «Группы ГАЗ» Елена Матвеева также признала, что руководство компании не расценивает программу утилизации грузовиков как поддержку автопроизводителей. «Скорее мы связываем её как стимулирование модернизации коммерческого автотранспорта», – уточнила она.

В пресс-службе «Группы ГАЗ» «Гудку» уточнили, что с учётом высоких объёмов продаж и прогноза по производству на 2012 год предприятия по сборке грузовых автомобилей действительно не нуждаются в государственной поддержке через утилизационные сертификаты. «Но мы считаем госпрограмму по грузовым автомобилям важным инструментом для обновления автопарка и модернизации автотранспортных компаний. Особенно с точки зрения экологии. В рамках этой программы автопроизводители перейдут на выпуск автомобилей с двигателями, рассчитанными на потребление топлива стандарта «Евро-4», то есть парк грузовых машин станет

более современным и экологически чистым», – подчеркнули в пресс-службе автоконцерна.

Программу утилизации грузовых автомобилей планировалось запустить в 2012 году. Она рассчитывалась на 5 лет: в течение этого периода предполагалось утилизировать около 100 тыс. грузовиков. На эти цели из федерального бюджета планировалось потратить 27 млрд руб.

Однако, как пояснили «Гудку» в пресс-службе Министерства промышленности и торговли, никаких планов по отказу от программы утилизации грузовых автомобилей не рассматривается. В ведомстве отмечают, что спрос на грузовые автомобили весьма высок, но это не является основанием для отмены госпрограммы. В ведомстве рассматривают утилизацию грузовиков как один из важных механизмов обновления парка коммерческих машин. Так что сроки проведения программы остаются без изменения. Но формат обновления автопарка сейчас обсуждается.

Ринат Накипов

Здоровье

Кодеину поставлена точка

Рецепты на популярные лекарства введут через год

Правительство наконец-то определится с датой, после которой препараты, содержащие кодеин, будут отпускаться только по рецепту, – 1 июня 2012 года.

Решение ввести запрет на свободную продажу лекарств, содержащих кодеин, обусловлено увеличением числа дезоморфиновых наркоманов в России. Дезоморфин изготавливают в кустарных условиях как раз на основе кодеиносодержащих лекарств – как правило, это обезболивающие препараты или таблетки от кашля. Последствия употребления дезоморфина в разы страшнее героина, привыкание наступает после первого же приёма. По официальным данным, объём изъятого дезоморфина за последние два года вырос в 23 раза.

Теперь, согласно постановлению правительства, такие препараты, как пенталгин-Н, каффетин, коделак, солпадеин, нурофен плюс и терпинкод, будут отпускаться только по рецепту.

Введение этой нормы обсуждалось три года и несколько раз откладывалось из-за большого общественного резонанса. «Дело в том, что кодеин относится к числу наиболее эффективных препаратов для лечения болей различного происхождения», – говорит руководитель московского филиала Центра медицинского права Андрей Карпенко.

Через год у тех, кто покупает кодеинсодержащие препараты в медицинских целях, будет два варианта: либо избавляться от



ФОТО: WWW.PHOTOXERO.RU

боли с помощью других лекарств, либо идти к врачу и получать рецепт, что связано с потерей времени из-за постоянных очередей в поликлиниках. «Но, честно говоря, отмена безрецептурной продажи кодеиносодержащих препаратов практически ничего не изменит. Сейчас половина лекарств, которые должны отпускаться строго по рецепту – например, антибиотики, гормоносодержащие препараты, – продаются в аптеках в свободном доступе, – считает Андрей Карпенко. – Кроме того, заменить лекарства, содержащие кодеин, могут всем известные аспирин, парацетамол, анальгин. Правда, анальгин, по мнению Всемирной организации здравоохранения, не подходит для массовой продажи и употребления ввиду его высокой токсичности».

Анастасия Мурзина

Книжная лавка

Вышли в свет

Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте выпустил новые издания для учащихся и специалистов отрасли.

Учебник «Конструирование и расчёт вагонов». Под редакцией П.С.Анисимова.

В нём рассмотрено устройство грузовых и пассажирских вагонов, основы проектирования и методы расчёта на прочность ходовых частей, автосцепного устройства и кузовов подвижного состава, а также критерии безопасности движения поездов. Приведены методы выбора технико-экономических параметров, требования норм проектирования и расчёта вагонов в условиях их интенсивной эксплуатации.

Учебник «Содержание и реконструкция тоннелей». Под ред. Ю.С.Фролова.

В книге изложены вопросы обеспечения эксплуатационной надёжности транспортных тоннелей. Дан анализ причин снижения эксплуатационной надёжности тоннелей, рассмотрены вопросы их текущего содержания, включающего организацию надзора за техническим состоянием сооружения и производством ремонтных работ.

Учебное пособие «Погрузочно-разгрузочные работы и склады на железнодорожном транспорте». Авторы Н.И.Бойко, С.П.Чередниченко.

В пособии представлено современное состояние транспортно-грузовых систем и указаны перспективные направления их развития. Даны транспортная характеристика различных видов грузов, конструкции и принцип действия погрузочно-разгрузочных машин и грузозахватных устройств.

Книга «Очерки истории железных дорог. От паровоза Инфиста (1803) до суперэкспресса Sakura (2008). Год за годом...». Автор З.Л.Крейнис.

В книге в хронологической последовательности представлена история железных дорог за последние 200 лет, изложены события, которые происходили в разных странах и на разных континентах.

Монография «Высокоскоростные железнодорожные магистрали и пассажирские поезда». Авторы П.С.Анисимов, А.А.Иванов.

В книге рассмотрены планы создания и перспективы развития высокоскоростной железнодорожной сети, основные требования к высокоскоростному подвижному составу.

Учебное пособие «Конструкция, техническое обслуживание и ремонт пассажирских вагонов». Часть 1. Автор Б.В.Быков. В книге излагаются сведения о современном оборудовании для диагностики и ремонта вагонов, конструкции колёсных пар и тележек, методах выявления неисправностей, оказывающих наибольшее влияние на безопасность движения поездов.

Учебное пособие «Локомотивные приборы безопасности». Авторы К.В.Кузнецов, А.А.Дайлидко, Т.В.Плюгина.

В издании рассматриваются различные системы автоматической локомотивной сигнализации, применяемые на железных дорогах нашей страны. Приведены конструкции локомотивных устройств безопасности, установленных на тяговом подвижном составе, с описанием их работы и правил эксплуатации.

Электронный учебник «Устройство и ремонт тепловозов. Устройство и техническое обслуживание тепловозов». Автор Н.Г.Заволотный.

В книге приведены примеры неисправностей узлов и деталей и способы их устранения. Учебник предназначен для подготовки машинистов и их помощников.

Пособие машинисту по устранению неисправностей тепловозов 2ТЭ10М, 2М62У, ЧМЭЗ. Автор В.Л.Суханосов.

В учебном пособии описаны приёмы вождения одиночных и двоянных поездов и порядок действий локомотивных бригад в нештатных ситуациях.

Андрей Стрельцов



Уважаемые коллеги!

От имени компаний Группы Globaltrans и от себя лично искренне поздравляю коллектив ОАО «Первая грузовая компания» с четверхлетьем!

Первая грузовая, являясь крупнейшим железнодорожным оператором грузов в России, оказывает ведущее влияние на железнодорожную отрасль. За четыре года работы на рынке перевозок деятельность ПГК явила собой пример успешного менеджмента, в котором нашли органичное сочетание элементы высокопрофессионального бизнеса и масштаб социальной ориентированности. Высокие стандарты качества работы снискали Первой грузовой хорошую деловую репутацию, доверие клиентов и инвесторов, уважение конкурентов. А в компаниях Группы Globaltrans знают и ценят ПГК еще и как надежного партнера. Мы убеждены, что успехи Первой грузовой на рынке железнодорожных перевозок будут только умножаться.

От всей души желаем Компании дальнейшего процветания! А всем сотрудникам ПГК – доброго здоровья, семейного благополучия и финансовой стабильности!

С уважением, Сергей Мальцев, генеральный директор Группы Globaltrans

Globaltrans

РЕШЕНИЕ

Сборная – без Янбаева

Главный тренер футбольной сборной России Дик Адвокат обнародовал список игроков, которые будут готовиться к товарищескому матчу с национальной командой Сербии. В списке значатся:

- вратари – Игорь Акинфеев (ЦСКА) и Вячеслав Малафеев («Зенит»);
- защитники – Александр Анюков («Зенит»), Алексей и Василий Березуцкие, Сергей Игнашевич (ЦСКА), Юрий Жирков («Челси») и Роман Шишкин («Локомотив»);
- полузащитники – Динияр Билялетдинов («Эвертон»), Денис Глушаков и Дмитрий Торбинский («Локомотив»), Игорь Денисов, Константин Зырянов («Зенит»), Алан Дзагоев (ЦСКА), Игорь Семшов («Динамо»);
- нападающие – Андрей Аршавин, Александр Кержаков («Зенит»), Роман Павлюченко («Тоттенхэм») и Павел Погребняк («Штутгарт»).



ФОТО: ЕРА/ИТАР – ТАСС

Для подготовки к матчу с сербской сборной Дик Адвокат вызвал трёх игроков московского «Локомотива»

Как видим, на этот раз Дик Адвокат вызвал в сборную лишь трёх представителей московского «Локомотива» – Романа Шишкина, Дмитрия Торбинского и Дениса Глушакова. В свою очередь, Ренат Янбаев, в начале июня участвовавший в подготовке сборной к матчам с командами Армении и Камеруна, на этот раз приглашения в главную команду страны не получил. Тренировки команды Адвоката начнутся 8 августа, ну а сама встреча со сборной Сербии состоится 10 августа в Москве на стадионе «Локомотив». Начало – в 19.00.

Андрей Мельников

Лига чемпионов

«Рубин» блеснул в Киеве

КАЗАНСКИЙ «РУБИН» СО СЧЁТОМ 2:0 ОБЫГРАЛ КИЕВСКОЕ «ДИНАМО» В ГОСТЕВОМ МАТЧЕ КВАЛИФИКАЦИОННОГО РАУНДА ЛИГИ ЧЕМПИОНОВ. Как и ожидалось, стадион «Динамо» имени Валерия Лобановского во вторник вечером был переполнен – на его трибунах собралось 17 тыс. зрителей (вместимость арены – 16873 тыс.). Многократные чемпионы СССР, а теперь и Украины, динамовцы всчески старались в глазах своего болельщика завладеть инициативой, но «Рубин» сумел забить быстрый гол (его автор – Алан Касаев), а затем успешно оборонялся. Во втором тайме ведомые экс-наставником московского «Локомотива» Юрием Сёминым хозяева поля делали всё, чтобы счёт хотя бы сравнять, но однажды гости провели острую контратаку, которую динамовцы сумели остановить лишь ценой нарушения правил в собственной штрафной. Полузащитник «Рубина» Бибрас Натхо чётко исполнил пенальти – 0:2 и, таким образом, поставил в этом матче точку. Благодаря гостевой победе, российский клуб сделал серьёзную заявку на выход в следующий этап Лиги чемпионов. По окончании матча главный тренер «Рубина» Курбан Бердыев отметил, что его подопечные выполнили тактический вариант на игру, и подчеркнул, что судьба противостояния ещё не решена.

Владимир Васильев

ШАХМАТЫ

Неудача в Нингбо

НА ЗАВЕРШИВШЕМСЯ В КИТАЙСКОМ НИНГБО КОМАНДНОМ ЧЕМПИОНАТЕ МИРА СБОРНАЯ РОССИИ СТАЛА ЛИШЬ ЧЕТВЁРТОЙ. Россияне, выигравшие первенство мира в 2010 году, считались фаворитами. Они достаточно легко разобрались с соперниками из США и Венгрии, сыграли вничью с армянами, ну а затем потерпели неожиданные поражения от азербайджанцев, украинцев и китайцев. Лавры чемпионов достались Армении, второе место у Китая, третье – у Украины. Сборная России впервые в своей истории осталась без наград.

Владимир Суетин

Гудок

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

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

Главный редактор: Александр Ретюнин
Заместители главного редактора: Андрей Гурьев, Евгений Пересалкин, Валерий Погорель (ответственный секретарь)
Выпускающий редактор: Анна Зограф

Редакторы отдела: Тамара Андреева (специальных корреспондентов), Марина Волкова (региональный), Александр Рубцов (эксплуатационной работы транспорта), Андрей Стрельцов (наука), Юрий Сушинин (информация), Владимир Тишко (культуры и спорта), Яна Хазахметова (социальной политики и писем), Алексей Чечалов (иллюстрации), Сергей Черешнев (экономики и бизнеса), Павел Крамылов (макет)
Советник главного редактора: Валентин Запевалов | Научный редактор: Анатолий Хадороваский
Номер вела Анна Зограф.

ФЕСТИВАЛЬ

Играют все

Железнодорожники вывели детский футбол на международную арену



ФОТО: ТАСС/ИТАР – ТАСС



ФОТО: ИРИНА ВОЛКОВИЧ

Виктор Горлов, президент Детской футбольной лиги

С 5 по 7 августа на стадионе в Черкизове пройдёт суперфинал Международного детского футбольного фестиваля «Локобол-2011-РЖД». В этом году он отметит пятилетний юбилей. На вопросы «Гудка» ответил Виктор Горлов.

– Виктор Николаевич, вы были одним из тех, кто стоял у истоков «Локобола». Скажите, насколько сложно было раскручивать этот проект?

– «Локобол» развивается поэтапно. В дебютном турнире в нём участвовало всего 17 областей Центрального федерального округа. На следующий год он приобрёл уже всероссийский статус: борьбу за путёвки в суперфинал вели команды 117 городов страны. А затем – и международный. Но даже при такой массовости никаких проблем в организации соревнований не было благодаря нашему генеральному спонсору – ОАО «РЖД», поддержке РФСО «Локомотив» и ФК «Локомотив». В частности, большую помощь оказывает советник президента футбольного клуба по селекционной работе Алексей Смертин.

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 8. Дорожное сооружение, эффективно «вышибающее» дорожные пробки. 9. Столица государства, расположенного в двух частях света. 10. Карта из привилегированной масти. 11. Очень мелкий дождь. 12. Медицинская профессия волка, работающего в лесу. 15. И «Чайка», и «Гроза, и «Ревизор». 16. Кошелёк как символ богатства. 17. Мера веса, подходящая разве что для алмазов. 19. Поворот с креном самолёта или конькобежца. 21. Сосед Алжира и Ливии. 23. Тюленья родственница. 25. В телевизоре регулярно один из кнопок на пульте. 29. Семья, где профессии деда, отца, внука и т.д. не отличаются разнообразием. 30. Оно бывает двух видов: ваще и неправильное. 31. Что подают с помощью клаксона? 32. Отбивная котлета из межрёберной части говядины.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Часть слова, остающаяся после отсечения окончания. 2. Идущее вверх

Участниками соревнований «Локобол-2011-РЖД» стали 46 тыс. детей из восьми стран, лучшие из них получат награды 7 августа в Черкизове

– Сколько стран нынешним летом вышли на старт турнира?

– Одиннадцать. В том числе ребята из Белоруссии, Украины, Казахстана, Прибалтики, Молдавии, Румынии, Абхазии. В общей сложности участвуют 2,5 тыс. команд. Из них в суперфинал отоборались 20, победивших в региональных турнирах.

– Полагаю, вы в курсе событий на предшествующих этапах.

– Конечно. Этим летом я практически не выезжаю из командировок. В самой дальней добрался до Комсомольска-на-Амуре. Из зарубежных поездок отмечу визит делегации оргкомитета «Ло-

– Это единственное новшество сезона?

– Нет. «Локобол» постоянно находится в динамике, ищет новые состязательные формы. Этим летом, к примеру, в рамках его московского этапа у нас появился турнир-спутник: пляжный «Локобол». Он прошёл на стадионе в Строгине при поддержке двукратного чемпиона России по пляжному футболу – ПФК «Локомотив». После завершения игр руководство и игроки золотой команды вручили ребятам ценные подарки, а представители Детской футбольной лиги – бесплатные сертификаты на посещение аквапарка.

Детский футбол

с его непосредственностью, эмоциями непредсказуем

кобола-2011» в литовский Тракай. Там мы смотрели прибалтийский финал и приняли участие в праздновании Дня этого древнего города. По его улицам на торжественном параде мы, россияне, прошли в фирменных футболках «Локобола».

– Что скажете о российских этапах в регионах?

– В этом году оргкомитет фестиваля отказался на ноу-хау. Если прежде региональные финалы проходили только в крупных городах, то в юбилейном это право мы решили предоставить и небольшим, провинциальным городам. К примеру, Каменск-Уральскому, Конакову, Александрову, Саянску, Ачинску. По уровню организации финалов, количеству зрителей эти города превзошли все наши ожидания.

– На ваш взгляд, в чём главная особенность «Локобола»?

– Демократизм, доступность турнира для всех без исключения юных поклонников футбола. Ведь по регламенту фестиваля участвовать в нём могут как представители дворовых, «стихийных» команд, так и воспитанники специализированных ДЮСШ. Единственное требование, которое мы предъявляем к руководителям детских команд, – строго соблюдать возрастную планку: в этом году она ограничена ребятами 2000–2002 годов рождения.

– Интересно, а «подставы» у вас случаются?

– К сожалению, такие эпизоды были, но в этом году не поступило ни одной рекламации.

– Какова формула суперфинала?

– На начальной стадии все команды разделены на пять групп. В следующий раунд, он пройдёт в режиме плей-офф, выходят победители группы плюс три команды, набравшие наибольшее количество очков вслед за лидерами. Обслуживать матчи будет квалифицированный судейский корпус из десяти человек. Главный арбитр «Локобола-2011» – судья международной категории Виктор Филиппов. В рамках фестиваля игроки футбольного клуба «Локомотив» проведут с ребятами мастер-класс. Этой традиции мы не изменяем на протяжении всех лет проведения «Локобола».

– Кто, на ваш взгляд, является фаворитами суперфинала?

– Трудно сказать. Детский футбол с его непосредственностью, эмоциями непредсказуем. Но если говорить о предвари-тельных этапах, то лично мне очень понравились мальчишки из школы Алексея Смертина – «Алтай-Барнаул», интересны кубанская «Краснодар-Славянск», череповецкий «Аист». Кстати , «Аист» путёвку в Москву завоевал в борьбе с очень сильными соперниками: ярославским «Шинником» и ивановским «Текстильщиком».

– Расскажите о перспективах детского футбола. На ваш взгляд, как «Локобол» способствует его развитию?

– Уверен, что многих его участников уже в недалёком будущем мы увидим в командах мастеров. Однако в нём имеются и проблемы. Главная – нехватка квалифицированных детских тренеров, фанатов в хорошем смысле этого слова. Но этот вопрос, думаю, со временем мы обязательно решим.

Беседовал Владимир Суетин

ПОПОЛНЕНИЕ

Форвард экватора

«Локомотив» приобрёл права на молодого бомбардира из Южной Америки

Футбольный клуб «Локомотив» (Москва) объявил о подписании контракта с очередным новичком – отныне цвета железнодорожников будет защищать 22-летний эквадорский форвард Фелипе Кайседо.

Футболист Кайседо хорошо известен по обе стороны океана. У себя на родине он выступал за клуб «Рока-фуэнте» и ещё в юношеском возрасте получил от местных специалистов немало оптимистичных прогнозов. 17-летним Фелипе заинтересовались европейцы, так он оказался в швейцарском «Базеле». Регулярно забивая в первенстве Швейцарии, Кайседо попал в поле зрения ведущих клубов Старого Света, и в 2008 году он подписал контракт с весьма состоятельным «Манчестер Сити» (Англия). Впрочем, оказавшись в компании звёзд мирового футбола, постоянного места в основе «Сити» он не имел и поэтому в 2009 году был отправлен в аренду – сначала в португальский «Спортинг», а затем в испанские «Малагу» и «Леванте».

В последнем клубе бомбардирский талант Кайседо вновь раскрылся – в 27 матчах в составе «Леванте» он отличился голами 13 раз, и в сезоне-2011 испанцы поспешили выкупить у «Манчестер Сити» его трансфер. Добавим к этому, что Фелипе регулярно вызывается в состав сборной Эквадора, и на недавнем Кубке Америки ему удалось по-настоящему блеснуть – забить два гола грозным бразильцам. Всего в составе своей национальной сборной Кайседо провёл 32 встречи и пять раз отличился голами.

Как стало известно «Гудку», селекционеры московского «Локомотива» положили глаз на эквадорского бомбардира достаточно давно, и только сейчас его переход в столичный клуб наконец-то состоялся. Срок контракта – четыре года.

Ожидается, что в Москву эквадорский легионер «Локо» прибудет в первый день августа, а уже через неделю он сможет выйти на поле в составе своей новой команды в матче с самарскими «Крыльями Советов».

Андрей Мельников

Водные виды

На плаву

Команда России по-прежнему удерживает второе место, уступая лидерство Китаю

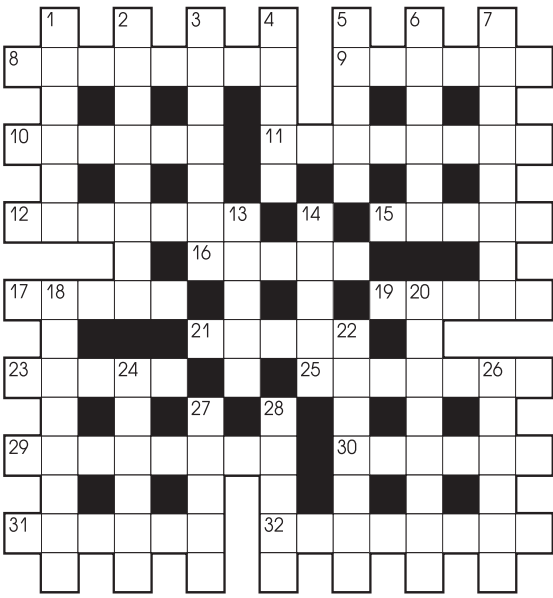
НА ПРОХОДЯЩЕМ В ШАНХАЕ ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ВОДНЫМ ВИДАМ СПОРТА ОБЩЕКОМАНДНЫЙ ЗАЧЁТ ВОЗГЛАВЛЯЕТ СБОРНАЯ КНР (12-11-4). НА ВТОРОМ МЕСТЕ – РОССИЯ (7-4-3), НА ТРЕТЬЕМ – США (4 - 4 - 4).

В турнире по водному поло россиянки имеют реальный шанс пополнить общую копилку сборной золотыми медалями. В ¼ финала наши девушки в матче с трёхкратными чемпионками мира – американками – показали просто фантастическую игру. По ходу встречи они уступали грозным соперницам – 0:4, 2:6, но затем переломили ход матча и одержали волевою победу – 9:7. После матча одна из ведущих игроков нашей сборной Софья Конух сказала журналистам, что у россиянок к сборной США накопился немалый счёт. Ведь именно они неоднократно «выбивали» сборную России из плей-офф чемпионатов мира. Конух также посетовала на «контрастную» атмосферу в Шанхае: в бассейне – холодный кондиционированный воздух, а на улице – дикая жара и влажность.

За выход в финал сборной России предстояло не менее тяжёлое сражение с хозяйками бассейна – командой КНР, которая переиграла в ¼ финала сборную Канады. Полуфинал состоялся вчера вечером, когда газета уже была в типографии.

Приятное событие произошло и на стартовавшем турнире по плаванию, где Анастасия Зуева выиграла «серебро» на дистанции 100 м на спине. Юлия Ефимова остановилась в шаге от пьедестала на стометровке брассом, уступив бронзовому призёру заплыва китайке Цзи Липин всего 0,04 сек. К моменту подписания номера в полуфинальные заплывы в различных видах программы пробролись Анастасия Зуева (лучший результат на 50 м на спине – 28,20), Ксения Москвина, Андрей Гречин и Никита Лобинцев.

Владимир Суетин



Ответы на кроссворд за 27 июля

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Синоним. 5. Мигание. 9. Кульман. 10. Холиерик. 11. Туча. 12. Хвала. 13. Мисс. 16. Рвение. 17. Подлость. 19. Кардинал. 21. Аврора. 25. Ласт. 26. Идиот. 27. Псих. 30. Дармоед. 31. Останки. 32. Цейтнот. 33. Сарказм. ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Секатор. 2. Наличие. 3. Немо. 4. Маневр. 5. Михалков. 6. Голь. 7. Нарцисс. 8. Едкость. 14. Финиш. 15. Слива. 18. Кандидат. 19. Колодец. 20. Раскрой. 22. Овсянка. 23. Архаизм. 24. Колосс. 28. Бонн. 29. Фтор.

Выход в свет: 28 июля 2011 года
Номер: 131 (24851) | Тираж: 150420 экз.
Время подписания по графику: 19.15
Подписано в печать: 20.00
Цена свободная
Адрес редакции: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Издатель: ОАО «Газета «Гудок» | Генеральный директор: Борис Калатин
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) 624-78-33. Webmaster@gudok.ru
Материалы с рубрикой «Наблюдатель Писем шрифтом», – на правах рекламы.
Адрес издательства: ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3. Москва 105066

Отпечатано: ЗАО «Политеграфический комплекс «Спектра-М» | 143400 Московская обл., Красногорский район, п/о Красногорск-5, а/м «Батве», 23 км [Заказ № 11-07-00483] | Печатается в Москве, Астрахани, Барнауле, Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кисловодске, Краснодаре, Махачкале, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Оренбурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Солнечногорске, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.